

80

SVERIGE



LENNART af PETERSENS

CZESLAW SLANIA sc



Ångbåten

Informationsblad från
Sällskapet Ångbåten

Årg. 7 - Mars 1971
NUMMER

16

Apropå omslaget

Kungl Poststyrelsen gav 22 januari 1971 ut ett nytt bruksfrimärke i valören 80 öre. Frimärksbilden visar s/s STORSKÄR framför Slottsbacken. Ångaren byggdes 1908 på Lindholmen för Strengnäs Nya Rederi AB under namnet STRENGNÄS EXPRESS och blev Mälarens snabbaste ångare. Hon seglade på routen Strängnäs - Stocholm till 1939 då hon köptes av Waxholmsbolaget och döptes om till STORSKÄR. Under de första krigsåren seglade hon för Kronan men återkom i civil tjänst 1943 och seglade till 1962 på Arholma. 1964 - 1965 undergick hon en grundlig renovering och utgör nu tillsammans med ångarna NORRSKÄR och WAXHOLM tre populära levande minnesmärken från ångbåtstrafikens glansdagar.

*

ISBRYTAREN GÖTA LEJON SÅLD TILL NORGE

Efter att ha legat upplagd sedan isvintern i början av sextiotalet har Göteborgs isbrytare GÖTA LEJON sålts till Brøderne Jacobsens Rederi i Tromsø och Norske Fina A/S. Isbrytaren drogs till Nylands Verkstad i Oslo av Johnsonkoncernens bogserare HERMES.

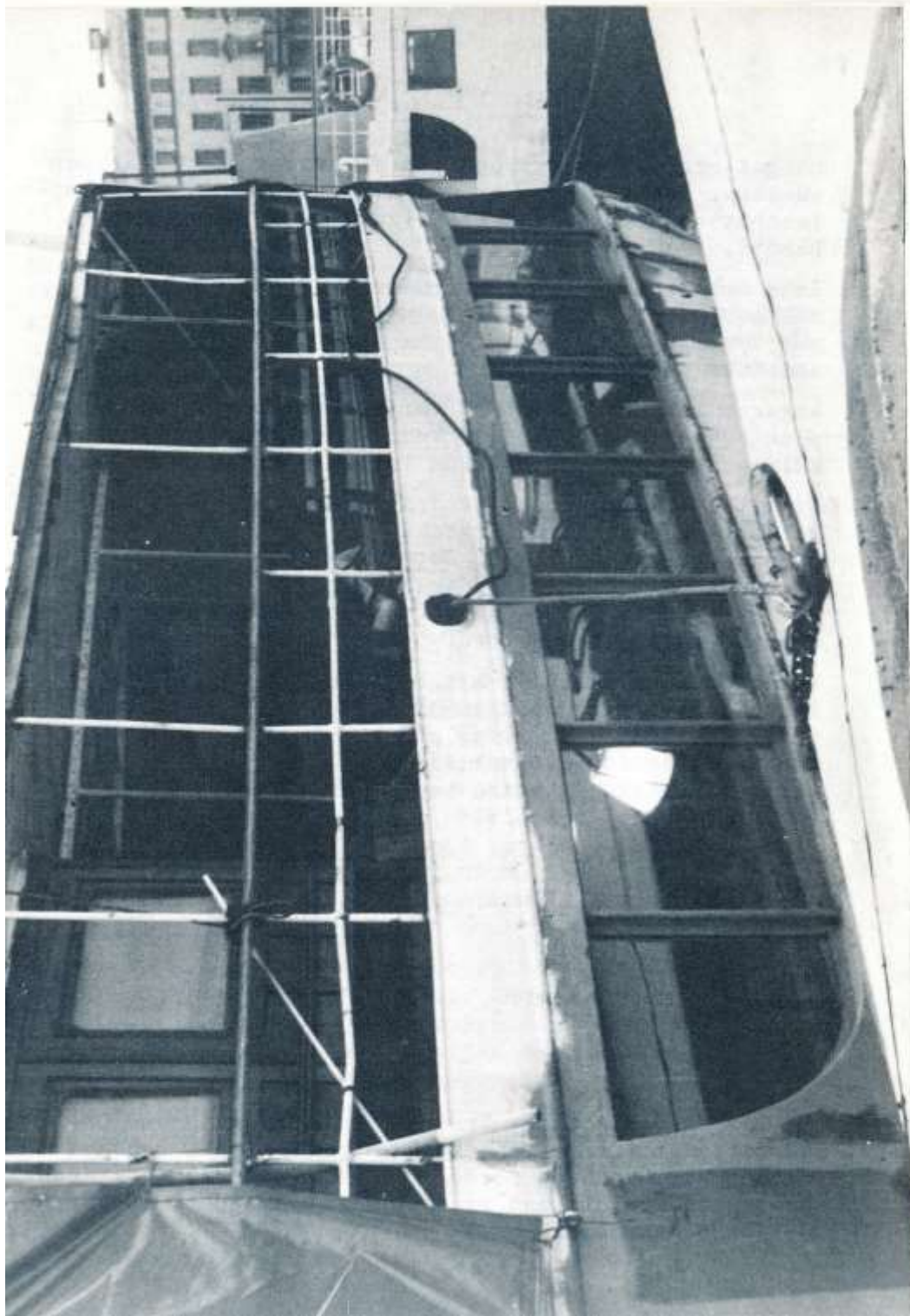
GÖTA LEJON byggdes 1932 vid Eriksberg och är på 1319 brt. Hon är försedd med två triple expansionsmaskiner - trecylindriga ångmaskiner alltså - den ene drivande akterpropellern och den andre förpropellern. Mellan de två maskinrummen ligger pannrummet med de fyra oljeeldade pannorna. Hjälpmaskinerna är ångdrivna.

Trots sina 38 år är fartyget i mycket gott skick och har endast cirka 5000 gångtimmar bakom sig. Under uppläggnigen har hon legat i s k malpåse med avfuktningssaggregat. Maskineriet har setts över och baxats med regelbundna intervaller.

Det nya namnet blir NORDHÅP. Rederiet räknar med att fartyget skall göra god nytta i isbrytartjänsten vid de förestående oljeundersökningarna på Svalbard.



Isbrytaren GÖTA LEJON backar ut från Lysekil en ruggig vinterdag. Foto Ragnar Bergman, Lysekil.



EN AKTERGASTS REFLEXIONER - ett minne

Sommarsäsongen var slut för BOHUSLÄNS del. Den andra och mest givande, både publikt och ekonomiskt sett. Men låt oss gå tillbaka till den allra första charterresan, en solig lördag alldeles i början av juni.

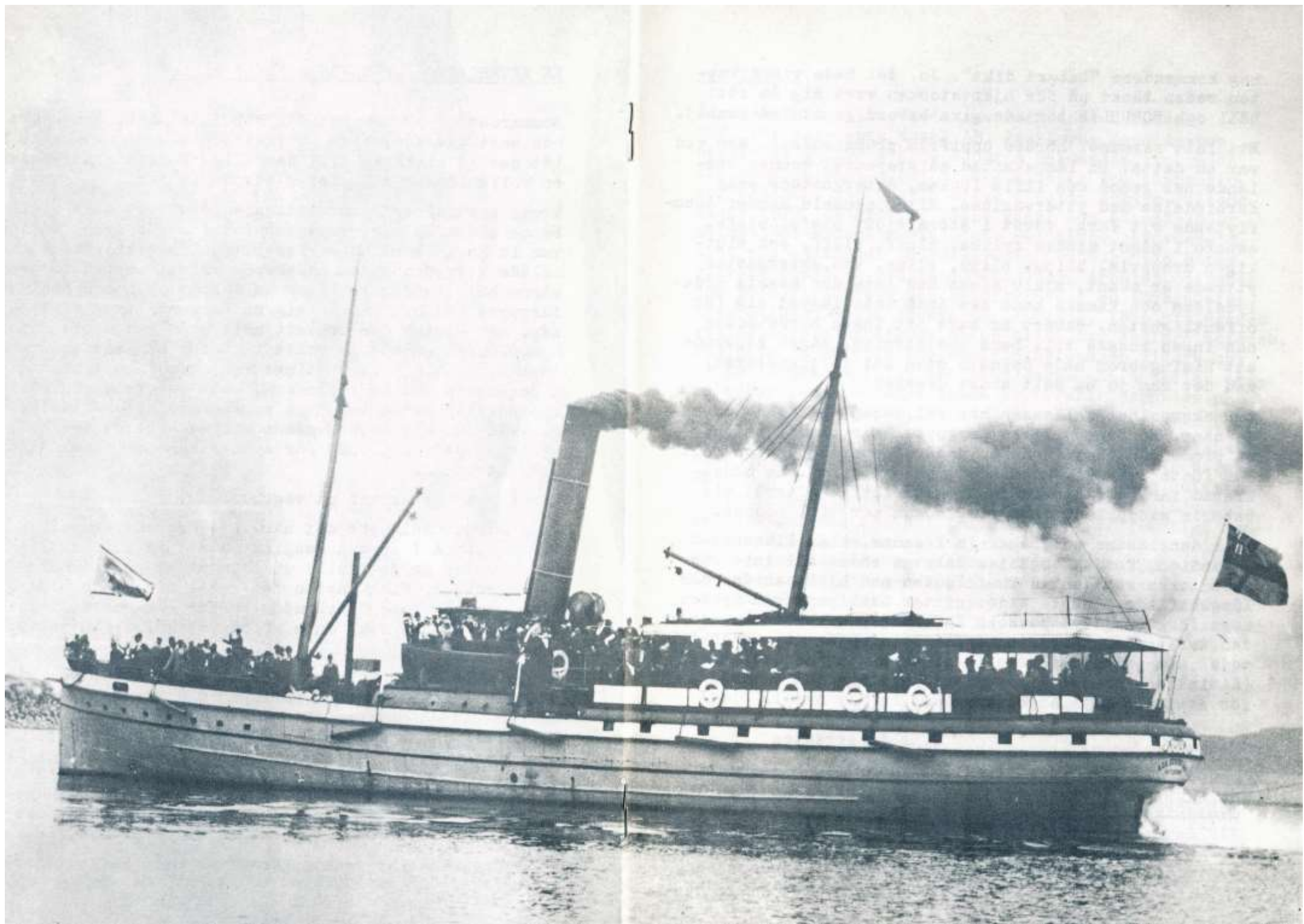
Trots dystra profetior tidigare på våren, hade vi fått henne något så när presentabel inför säsongen. Utsidan var läckert vitmålad - visserligen hade killen, som målade styrbordssidan midskepps vägrat fortsätta sedan någon hållt ut flera liter kaffesump på honom och hans färgpyts när han befann sig under ventilerna till bysan. Men slutar den ene att måla står den andre i tur - medlemmarna hade ju stått i kö för att vårutrusta SIN ångbåt. Just nu, någon timme innan de första charterresenärerna skulle embarkera, satt en grabb och målade relingen längst akterut på promenaddäcket, alldeles bredvid den där luckan genom vilken aktergasten hade klättrat ner på poopen för att ta hand om akterspring och akterända.

Och nu var vi alltså på väg....

Fantastiskt kul jobb det här. Att koncentrera sig på att få trossarna i snygga kwajlar så att de inte skulle låsa varandra om de skulle ut igen på en gång. Andra fick sköta resten. Gick kapten fel kanal vid Gamla Hisingsbron, den där med "Förbjuden infart - Hamndirektören", så var det hans sak, inte aktergastens. Allt tycktes fungera fint.

Många grejor på en ångbåt förresten. Från ratten går långa kättingar ut till relingen vid bryggdäck, sedan går det långa stänger akteröver där återigen kättingar förmedlar rattens rörelser via roderkvadranten till hjärtstocken. För att man inte skall vrida rodret ur led så att säga, finns det en roderstoppare, en extra roderpinne (rorkult finns bara på småbåtar, inte på kustångare), som vid "babord dikt" eller "styrbord dikt" går mot stoppklackar längst akterut på promenaddäcket.

Så långt hade aktergasten kommit i sina reflexioner när en blick på omgivningen sa honom, att här borde kapten



nog kommendera "babord dikt". Jo, det hade visst kapten redan tänkt på för hjärtstocken vred sig åt rätt håll och BOHUSLÄN började gira babord ganska så snabbt.

Ett lätt skrammel hördes uppifrån promenaddäck. Men vad var nu detta? En långskaftad målarepensel kommer ramlande ner genom den lilla luckan, aktergastens enda förbindelse med yttervärlden. Efter penseln kommer tunnflytande vit färg, först i stora sjok, plafs, plafs, senare i något mindre dylika, pluff, pluff, och slutligen droppvis, blipp, blipp, blipp. Vad aktergasten yttrade är okänt, själv minns han inte den exakta ordalydelsen och kanske hade det ändå inte lämpat sig för offentligheten. Säkert är bara att ingen hörde honom och ingen rusade till hans undsättning. Någon påpekade att Hisingsbron hade öppnats utan att vi signalerat, men det kan ju ha helt andra orsaker.

Den skarpsinnige läsaren har väl redan anat vad som hade hänt. En femtonliters färgpyts hade blivit stående på promenaddäcket innanför roderstopparens aktionsfält och fösts iväg vid kommandot "babord dikt". En massakrerad färgpyts återfanns mycket riktigt efteråt vid babords stopplack just vid luckan ner till poopen.

Till den läsare som råkar in i samma eller liknande situation, kan aktergasten dels ge rådet att inte försöka torka ren kanten runt luckan med hjälp av den där långskaftade penseln - det sitter nämligen kvar mycket mera färg i själva penseln än vad någon kan ana -, dels den tröstande upplysningen att fotogen är ett utmärkt medel att ta bort färska färgfläckar på täckjackor med (åtminstone om det är den sorts vitfärg som används för att måla vita ångbåtar vita).

Aktergasten

MITTUPPSLAGET: Ångaren ALBERT EHRENSVÄRD lämnar Lysekil med ett festklätt sällskap omkring sekelskiftet. Foto Vikarvets samlingar, Lysekil.

s/s THOR

Ångaren THOR tillverkades av Bergsunds Mek. Verkstad 1887 för Asa-Reppe Kanal AB. Asa-Reppe kanalsystem består av de tre större sjöarna Helgasjön, Tolgsjön och Asasjön samt några mindre kanaler som sammanbinder sjöarna. Den första delen i detta system fullbordades 1870. Då grävdes Räfte kanal som sammanbinder Helgasjöns sydspets vid Öjaby med Räfte järnvägsstation vid dåvarande Wexiö-Alvesta Jernväg. Vid Räfte grävdes också en större hambassäng. Arbetet utfördes som nödhjälpsarbete och resulterade i en förbindelse från Helgasjön via järnväg till Växjö. 1886 utvidgades vattenleden ytterligare då en sluss vid Åbyfors anlades. Man fick då en förbindelse från Helgasjön vidare upp på de långsmala Tolg- och Asasjöarna. En å mellan dessa sjöar kanaliseras samma år. Trafik öppnades nu mellan Asa och Räfte, en sträcka på hela 43 km.

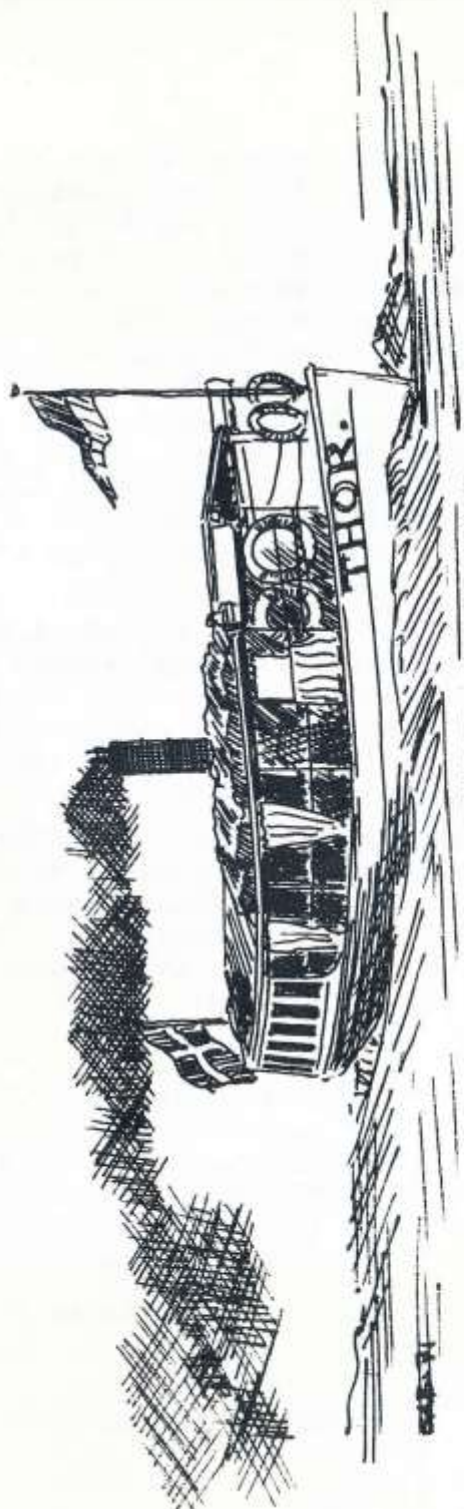
Ångbåtstrafiken på Helgasjön startade då Räfte kanal hade grävts. De första ångbåtarna hade inköpts begagnade och blev snart alldeles för små för den omfattande trafiken. De såldes på 80-talet till bl a Ljungby och Hovmantorp. För att fylla behovet av lämpligt tonnage beslöt kanalbolaget att beställa en ny ångbåt. Den beställdes hos Bergsunds i Stockholm 1886. Det kan nämnas att Bergsund jämte Motala Verkstad var en dåtida ofta anlita fartygsbyggare då det gällde denna typ av fartyg. Fartyget levererades 1887 och sändes i delar per järnväg till Räfte där den monterades. Panna och maskin levererades också av Bergsunds. Vissa källor vill göra gällande att maskinen skulle ha blivit tillverkad på licens av en okänd tillverkare i Moss.

Ångaren fick namnet THOR och kostade 12000 kr. Den sattes fr o m hösten 1887 in i de reguljära personbefordrande turerna mellan Asa och Räfte och användes dessutom till prämdragning, en viktig inkomstkälla för kanalbolaget. All trafik var nu koncentrerad till Räfte, men då Wexiö-Klafreström Jernväg öppnades 1895 omdirigerades persontrafiken till Evedal medan prämdragningen fortgick till Räfte.

Kanaltrafikens glansdagar blev korta. Redan på 20-talet började båttrafiken möta en svår konkurrent i bilismen. Prämdragningen blev olönsam och upphörde helt i början av 30-talet. Kanalbolagets ekonomiska situation förvärrades härigenom och man blev tvungen att inställa all persontrafik och styckegodstrafik på kanalen vid utgången av 1934. Bolaget beslöt dock att hålla ångaren i reserv och drog upp den på land vid Åby, men kunde ändå leva vidare då en mindre frakttrafik uppehölls på kanalen av den privatägda m/s Jarl. Denna gick med jordbruksprodukter mellan Tolg och Råppe. Jarl lades upp i Tolg först på 50-talet och ligger där än nu som vrak. Ångaren THOR kom att ligga på land i sex år innan en handelsman från Växjö köpte fartyget, rustade upp det och återupptog trafiken samma år. Trafiken omfattade timmerbogsringar och lustturer. Verksamheten pågick sedan i 20 år, fram till 1959 då handelsmannen beslöt göra sig av med fartyget. Under denna tid avyttrades kanalbolaget, som inlämnade en ansökan att få avlysa kanaleden som allmän farled.

En räddningsaktion iscensattes vilket resulterade i att berörda kommuner övertog underhållet av vattenleden och dessa villkor gäller fortfarande. Kanalen är alltså fortfarande allmän farled.

År 1959 sammanträffade THORs ägare med en representant för Smålands Museum i Växjö. THORs ägare avsåg att skänka maskinen till muséet, men förhandlingarna ledde till att muséet fick överta hela båten. THOR sattes åter i trafik, nu i muséets regi. Trafiken omfattade endast lustresor på Helgasjön och längs kanaleden med Kronoberg som utgångspunkt. Under vintern låg THOR upplagd i Åby sluss. Inkomsterna från denna trafik torde väl i stort sett ha svarat mot underhållskostnaderna, då inga större reparationer genomfördes. 1960-talet innebar tyvärr att skötseln eftersattes. Pannan var i ett mycket dåligt skick, blästern sönderrostad, reservblästern saknades, tuberna läckte och panngavlarna var dåliga. Maskinen var i betydligt bättre skick. Den hade bl a blivit försedd med en smörjapparat från ett skrotat ånglok men sliden var feljusterad och gav motånga, ett onödigt slitage.



SS THOR PÅ HELGASJÖN
(efter foto)

Maskinisten hade uppenbara svårigheter att hålla trycket vilket endast var 6 kg. Ångpanneinspektionen dömde ut pannan 1969 och en ny måste anskaffas. Man beslöt starta en stor insamling för att få ihop 50000 kr. Denna summa skulle täcka kostnaderna dels för en ny panna dels för en maskinreovering. Insamlingen gick bra och den erforderliga summan uppnåddes 1969 Pannan, redan beställd, levererades 1970. Under arbetena med skrovet 1969 upptäcktes allvarliga brister. Det innebär att även skrovet måste reoveras. Vidare hade fartygsinspektionen utfärdat nya bestämmelser för fartyg i passagerartrafik. Dessa faktorer medförde att THORs existens allvarligt hotades. Fartyget kunde inte sättas i trafik 1970.

Under detta år har muséet beslutat att om så är möjligt åter sätta THOR i trafik. Skrovet sändes till Ekenäs varv söder om Kalmar i höstas. Där har nyligen krängningsprov utförts av fartygsinspektionen och fartygets initialvärden håller på att räknas ut. Dessa prov blir direkt avgörande för THORs framtid.

Fartygets överbyggnad skall reoveras av verkstads-skolan i Växjö. Den sammanlagda kostnaden är nu beräknad till 135000 kr varav minst 50000 redan är insamlade. Denna summa kan ses mot inköpspriset 12000 kr. THORs öde ligger nu i händerna på fartygsinspektionen på vars svar vi med spänning väntar.

Till sist några data:

Längd 15,4 m	Maskin: encylindrig ång-
Bredd 3,5 m	maskin om 35 IHK vid 250
Djup 1,5 m	varv/min vid 6 kg ångtryck.
Skrov av stål.	Panna: skotsk tubpanna, ny-
Däck och överbyggnad av	tillverkad och godkänd för
plåt och furu	10 kg, ved- och koleldad.

Besättning: 3 man, ångbåtsförare, maskinist och däcksmän.

Passagerare: 50-70 st.

LEG i "Ånghwisslan".

WHISKYNS BETYDELSE FÖR S/S NORRSKÄR

Koskenkorva och whisky håller på att konkurrera ut det äktsvenska brännvinet! De skånska brännvinsbrännarna har måst skära ner sin produktion högst väsentligt. Till följd härav blev en ny ångpanna liggande oanvänd. Det fanns inga arbetsuppgifter för den.

Samtidigt råkade Waxholmsbolagets s/s NORRSKÄR få sin panna utdömd i besiktningen. Då det inte fanns någon reservpanna ansågs dieselmotorn vara det enda kommande framtidsalternativet. Finnboda Varf sökte med ljus och lanternerna efter en panna ty man ansåg ångdrift vara det billigaste alternativet för fartyget.

I Skåne fick man napp. Bolaget accepterade varvets of-fert och brännvinspannan fraktades till Finnboda. Varken brännvins- eller ångbåtspannor har standardiserade format. Den skånska pannan var längre än sin föregångare. För att få plats med den fick man slopa för-salongen. Det blev en cafeteria i aktersalongen i stället. Samtidigt passade man på att modernisera köksutrymmena.

I mitten av december 1970 gick s/s NORRSKÄR på prov-tur. Hennes compoundmaskin fick sin ånga från en pan-na, som blivit överflödigt tack vare svenska folkets whiskyörst.

*

Genom vänligt tillmötesgående från Fornminnessällska-pet Vikarvet i Lysekil har Sällskapet Ångbåten beretts möjlighet att utnyttja det unika fotoarkiv från sekel-skiftet och framåt, som Vikarvet byggt upp. Åtskilliga glasplåtar visar bohuskustens ångare. Det finns även fina miljöbilder kring ångbåtsbryggan i Lysekil.

S/S BOHUSLÄN PÅ VYKORT

Carla-Förlaget i Lysekil har framtagit ett stort vykort på BOHUSLÄN när hon i somras passerade Sotenkanalen. Vykortet är avbildat i svart-vitt i Ångbåten 15 sid. 198. Det säljes endast i samhällena runt Sotenkanalen: Smögen, Gravarne, Hunnebostrand, Bovallstrand samt i Lysekil. Under säsongen kommer det att säljas ombord. Förlaget håller på att ta fram ännu ett vykort av vår ångare. Det blir en sidovy med stor flaggning. Även detta kort kommer att säljas ombord.

Sotenkanalkortet har antagits av And.Smith Rederier för användning på rederiets almanackor. Fartyget var chartrat av And.Smith under färden genom Sotenkanalen.

*

Medlemsavgiften måste vi påminna om. Varje liten skärv behövs så väl i vår ständigt tomma kassakista. Alla gamla damer måste kostas på åtskilligt om den ungdomliga fräschören skall bibehållas och BOHUSLÄN är minnsann inget undantag. Vårt postgiro är 62 16 06, adress Billdal och årsavgiften endast 15 kr

*

Och så var det mannen som tyckte så illa om fisk att han hade stångkorv i akvariet.

*

ÅNGBÅTEN utges av Sällskapet Ångbåten, Box 2072, 403 12 Göteborg 2. Huvudredaktör och ansvarig utgivare: Yvonne Starmark.

Redaktionens adress: "Ångbåten", c/o Starmark, Gamla Strandgatan 29, 453 00 Lysekil.