

ÅNGBÅTEN

Årg 26 • Juni 1990 •

74

Ångbåten

medlems- och informationstidning utgiven av
Sällskapet Ångbåten
Box 2072
403 12 GÖTEBORG
Postgiro 62 16 06-3
Bankgiro 673-68 62

Ansvarig utgivare: Gunnar Söderberg.

Redaktionen utgörs av Gunnar Söderberg, tel 031-18 88 05
Stefan Westerberg 14 22 76

Bidrag till tidningen bör sändas direkt till redaktionen under
adress: Ångbåten, c/o Söderberg, Södra Viktoriagatan 52,
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 seglationssäsong 031-131450, under vinteruppläggning vid Skeppsbron 031-131420.

Befattningshavare i Sällskapet Ångbåten:

Ordförande	Stefan Forsblad	031-930909
Sekreterare	Håkan Järnström	825704
Kassör	Sven-Hugo Bengtsson	403865
Befraktare för "Bohuslän"	Lilian och Bortil Vogl	286583
"Färjan 4"	Sven-Hugo Bengtsson	403865
"Stormprincessa"	Håkan Järnström	825704
Arbetsledare däck	Inge Nilsson	238705
maskin	Herbert Johansson	234778
Intendentur	Kerstin Granström	280377

Ångbåten 74 var klar för avgång 21 juni 1990 och trycktes i
1800 exemplar av Inform Trycket.

Omslagsbilden tecknade Sven-Anders Boman 1981, när "Färjan 4"
stod på kajen intill Sörhallsberget.

Inledaren

Ångbåten 74 handlar bland annat om en motorstänka, en oceanångare och ett norskt varv. Ledaren skall emellertid handla om lokaltrafiken i Göteborgs hamn.

Dagarna kring förste maj revolutionerades hamntrafiken. När Lindholmsfärjan slutade gå 27 april upphörde den gamla färjetrafiken i Göteborgs hamn, på korta linjer tvärs över älven - för att ersättas av det som färjorna en gång ersatte, alltså små passagerarbåtar som springer mera långs med älven och gör flera anlöp på båda stränderna.

Passagerarna visade vad de tyckte om detta steg tillbaka genom att öka betydligt i antal, från Lindholmsfärjans 3-400 per dag till 12-1300!
Om åtminstone en del av alla dessa nya passagerare är sådana som ställt bilen och tagit båten i stället, har det inträffat något riktigt bra. Och det är man ju inte van vid.

De nya båtarna i hamntrafiken heter "Ålv-snabben 1" och "Ålv-snabben 2". Båtar brukar ha romerska siffror som ordningstal i namnet, men i hamntrafik skall

INNEHÅLL

Med "Munken" genom Nordströmmarna	s 5
Två böcker om "Titanic"	s 13
Veteranskipreparationer	s 18
Om målsättningen	s 21
Vinterarbeten	s 21
Svarta jobb	s 22

det tydligen vara vanliga arabiska. "Färjan 4" skriver man ju också. Varför är det på det viset?

Flytetygen ägs av Eriksberg men drivs av Styrsöbolaget och vardera skall lasta 54 resande och sex cyklar. 24 april var det 79 passagerare och 20 cyklar med "Dan Broström" på den mest frekventerade avgången. Det är lite synd om de nya båtarna är för små från början.

"Ålv-snabben 1" är nog en bra båt men tvåan havererade första dan. Sedan dess har snabblinjen i hamnen trafikerats med nylevererade "Ålv-snabben 1", 18 knop, och, för det mesta, "Vesta", senare "Disa", från 1937 respektive -38. Sedan tidtabellen ändrades 17 maj, från 20-minuters till halvtimmesintervall mellan turerna, hänger dessa stadiga båtar med bra och behöver långt ifrån dra på sina fulla 10-11 knop. Orsaken till tidtabellsskiftet var att idén att åka med 18 knop i hamnen inte höll. Trots att speedbåtarna på fullfart drog mindre sjö än många andra flytetyg gör vid lägre fart, kom det klagomål. Det är inte heller någon bra idé att liggs och hissa i sitt eget svall när folk skall gå ombord och bland med barnvagnar och cyklar. Landgång är det ju inte rimligen tal om på en båt bemannad med en ensam skeppare.

Men kanske har den nya vattenlinjen hittat sin form med tidtallsbytet. Det var inte så många passagerare som klagade över att turerna gick glesare, det är

viktigare att båten är pålitlig och kommer när den skall och att befälet får fullback när sådan begäres.

Detta gör allting mycket enklare, med turlista för 7-8 knop kan vilken båt som helst användas och en isvinter blir inte omöjlig att klara av.

Kommentarerna när "Vesta" kom i stället för "Ålv-snabben 2" var i de flesta fall faktiskt uppskattande. Några tyckte att "Vesta", med spring, port i brädgången och landgång, inte alls var långsammare vid bryggorna än snabbåten med sitt stävtillegg. Dessutom kan man stå ute på däck och röka pipa eller sitta på båtdäck om solen skiner och cyklar ryma nästan hur många som helst.

Kanske är detta inte bara en form av skadeglädje över att det nya oprövade inte fungerar. När 130 ton 53 år gammal skärgårdsbåt kommer med grovplåt och nitar, trädäck oljelukt och en stor dansk maskin, så signalerar detta en annan stadga och pålitlighet än ett glassigt vattenjetäk. Ibland kanske då som bestämmer missbedömer "vad folk vill ha".

Vattenlinjen är i alla fall början på något riktigt bra. Kollektivtrafiken skall givetvis användas sjövägen, också.

Nästa steg, som det inte finns anledning att dröja med, är fler anlöp. I första hand västerut på fastlandssidan, sedan kan man utvidga hur långt som helst åt bägge hållen.

SW

Båtar runt omkring

Försäljningen av "Soten" till Stockholm har givetvis fått konsekvenser för båttrafiken i mellersta Bohuslän.

Tisdag och torsdag kommer sålunda "Byfjorden" att gå Uddevalla-Smögen-Uddevalla, med anlöp i Unda, Eldös och Lysekil. Det betyder att Uddevalla-Marstrand trafikerats måndagar och Uddevalla-Käringön onsdag, fredag och söndag. Svanesund har försvunnit ur "Byfjorden"s turlista medan Unda har tillkommit på resorna till Käringön och Smö-Smögen.

Den mesta trafiken på "Soten"s linje kommer däremot "Smögenö" att sköta, dock långtifrån dagligen. Båten kommer också att gå Kungshamn-Åby Säteri där man kan se på utrotningshotade djurarter i "Nordens Ark", och så blir det kvällsturer i Sotekanalerna och Malö Strömmar.

Före detta kosterbåten "Stjärn" har sålts till K/S A/S Meløyvaar, Halsø i Norge för 1,4 miljoner. Fartyget byggdes i Flekkefjord 1961 och kom till Kostertrafik 1977.

Kostertrafiks sista tråbåt, "Rex", heter numera "Viking" och skall trafikera Sälte Kanal och Byälven upp till Arvika.



ÅK ANGBÅT TILL
MARSTRAND !

Foto Walter Nilsson



Med "Munken" genom Nordströmmarna

I Hamburgsund och på kuststräckan därkring har man sedan några år kunnat möta den välkända passagerarbåten "Munken". Sedan han var torgbåt för folket på Dragsmark har han byggts om en hel del. Ändå förmedlar båten rätt väl bilden av den typiska gamla bohuslänska lokalbåten.

Bröderna Sven och Harry Dragemark är söner till "Munken"s ursprungliga ägare, som lät bygga fartyget för en trafiklinje från bryggorna på och vid södra Bokenäset till Lysekil. Bröderna har berättat följande om "Munken"s nära fyrtio år på den linjen.

I det hus på Bassholmen som nu kallas Sjöstugan bodde Johan August Johansson med sin familj. Han var anställd av Bolinders och hade till uppgift att sköta varvets båtar. Det var motorgaleasen "Bolinder VII", en vitmålad farkost med styrhytt och som hade status av representationsbåt för bolaget. Den användes när disponent Sandberg skulle resa någon stans eller när direktör Bolinder kom på besök och fungerade inte minst som reklambåt för firmans motorinstallationer. Så var det däcksbåten "Columbia", som fortfarande finns kvar på ön samt passbåten "Bassholmen" och en mindre snipa. När "Columbia" eller "Bolinder VII" var på resa var det Johan som var skeppare.

En annan uppgift som han åtagit sig var att mörka höst- och vintermorgnar när ångbåten väntades ro bort till Råberget och hänga en stormlykta på stångmärket där.

Ångbåten ja, den var nog alldeles utmärkt att resa med men den gick ju inte alltid på sådana tider att man kunde använda den för att ta sig till Lysekil, som var Stan dit man reste då man hade affärer att uträtta. Bohuslänska Kustens båtar kunde inte heller gå in till småbryggarna där folk bodde. Johan August Johansson tyckte att här behövdes en lokalbåt.

1922 ersattes post- och passagerarbåten "Trafik", som gick mellan Gåsö, Skaftö och Lysekil, av en ny båt. Johan köpte "Trafik" och lejde skeppare och maskinist till den. Man kan väl säga att de seglade på part, de hade sin bestämda lott i inseglade medel, båten hade sin och redaren sin. Sonen Harry minns hur de satt vid köksbordet och räknade och delade pengar.

"Trafik" blev båten till stan för folk på och kring Dragsmark.



Torgdagar gjordes en tur från Eriksberg via en rad bryggor till Lysekil och tillbaka.

Några år senare övergick familjen till ny verksamhet. Man lämnade tjänstebostaden på Bassholmen och skaffade ett eget ställe i Munkeby och i samband med det levererades en ny båt Johan beställt, det var "Munken".

"Trafik" såldes för 2000 kronor till Charles Eriksson i Långedrag. Han höll då på att bygga upp sin båtlinje till Asperö och Brännö. Ungefär samtidigt skaffade sig skepparen Bengtsson i Bua på Flåtön, han som varit skeppare i "Trafik", en egen båt som hette "Norden". Den blev väl i någon mån konkurrent med "Munken"

Lokalbåtar vid kaj i Lysekil en torgdag. Till vänster syns aktern på "Precia" som kommit från Grundsund. Därefter "Tärnan" som gick från Skår och Edsvik på Bokenäset, "Norden" och "Munken" som kom inifrån Strämmarna, och så "Gullmaren" som kom uppfra från Gullmarsfjorden. Foto Sven Dragemark.

Vinjettbilden är ett vykort taget omkring 1960 vid Stette brygga "... som är ångbåtsbrygga och lastageplats för handelsman Flink på Flåtö som Tauben skriver. Kortet tillhör Gösta Engström.

fast de hade bara några få bryggor gemensamt.

En stadig ekbåt

Den nya båten byggdes av bröderna Olsson i Studseröd uppe vid Skredsvik. Det var ett välrenommerat varv och "Munken" byggdes stabilt. Borden är i 2 1/4 ek på spant med en fots lucks. "Du kan ta den landvägen, den håller" sa båtbyggaren vid leveransen. Virket hade torkat ett par tre år och hon läckte inte ett dugg. Småningom tog man till och med bort motorlänspumpen, den var onödig och stod bara och tog kraft från motorn.

TURLISTA

för passagerarbåten

"MUNKEN"

fr. o. m. den 22 aug. 1951 t. v.

MORLANDA — LYSEKIL — MORLANDA

	Månd.	Ond.	Lörd.
Svinöken	—	—	6,30
Morlanda	—	7,15	—
Kungsviken	9,45	7,45	6,45
Ljull	10,00	8,00	7,00
Ängön	10,05	8,05	7,05
Munkeby	10,10	—	—
Bassholmen	10,25	8,15	7,15
Lannevik	10,35	8,25	7,25
Källviken	10,40	8,30	7,30
Oxevik	10,50	8,40	7,40
Anh. Lysekil	11,15	9,05	8,05
Ater från Lysekil nöjigande samma stationer	14,00	13,00	13,00

OBSERVERA!

Fr. o. m. den 15 okt. är
avgångstiden på lördagar
en halvtimme senare från
alla stationer.

Söndagar, Tisdagar, Toisdagar
och Fredagar är "MUNKEN"
ledig för extra turer.

Reservation för eventuella för-
seningar och maskinskador.

SVEN DRAGEMARK, Tel. 17 Dragsmark.

De som reste med "Munken" var framförallt folk som hade ärenden till stan för att köpa eller sälja. Besättningen fick ofta gå ärenden åt sådana som inte själva reste med och handlarna levererade ofta varor direkt till båten. Bolinder anlätade ibland "Munken" för att frakta motorer från järnvägen i Lysekil till Bassholmen de gånger verkstaden inte använde sin egen "Columbia".

Biljetten till Lysekil kostade omkring en femtioöring. Båten var billig i drift, sju liter i timman drack motorn och när bränslet var som billigast kostade en lysekilsresa inte mer än nån krona i bunker. Slöptagningarna var inte heller nån ekonomisk belastning, det ordnade vännerna på Bassholmen.

Som all annan sjöfart drabbades även denna av kriget då det inte fanns bränsle att få. En viss tilldelning fick man i början av kriget men det var snart slut med det. När båten då ändå var upplagd passade man på att höja styrhytten vintern 1942. Sven berättar hur han drog hem ekvirke till ombyggnaden på en kälke över Strömmarna som frös till denna vargavinter. Senare det året värvades båten av kronan och Sven blev civilanställd ombord.

Båt och besättning mobiliserade

"Munken" blev nu spärrbåt i Kungsbackafjorden och placerades i Gottskär. 1943-44 var hon kontrollbåt placerad på Vrångö. Kontrollbåtarna hade till uppgift att borda in- och utgående fartyg för kontroll. På utländska fartyg på väg in till Sverige tog man hand om alla lätta vapen samt slutstycken till de tyngre om det fanns sådana, samt ammunitionen. Vid utresan återfick fartyget sina vapen. På detta sätt kom Sven ofta att borda tyska fartyg, som var inne i Göteborg och lastade lädor med okänt innehåll. Många miss-tänker att det var såväl kullager som krigsmaterial som Sverige på detta sätt försåg Tyskland med.

Hösten 1945 kunde "Munken" börja sin reguljärtrafik igen och 1947 tog Sven över verksamheten efter sin far.

Trafiken kom också att ändras lite grad genom åren. Sommartrafiken kom småningom att gå varje vardag medan vinterturerna inskränktes till lördagar. Stätte, Svarteskär och Morlanda fick förbindelser någon gång i veckan och likaså



"Munken" vid
kaj i Lysekil.
Foto Sven
Dragemark.

Munkeby brygga, vid varvet, dit "Munken" fick gå genom det krångliga sundet mellan Gassholmen och land.

Sven på "Munken" var den förste som började med lusturer i dessa vatten. Måndagar gjordes en kvällstur från Henån via Eriksberg, Kungsviken och Rörbäck och sedan ett varv runt Malön och Flatön. Snart kom Sven också på att "Munken" kunde kila genom Lilleström, det lilla smala hälet mellan dessa öar. Han brukade be passagerarna dra in armbågarna först. Ombord fanns det servering och dessa rundturer visade sig så populära att de blev en viktig del av verksamheten i takt med att

nyttotrafiken minskade. Efter några år var "Munken" inte längre ensam om att göra lusturer i Malö Strömmar och Strömmarna.

1963 blev Sven sjuk och läget var för övrigt sådant att det var svårare och svårare att livnära sig på en liten passagerarbåt. Sommarens var regnig och det var få som reste. Sven sålde sin båt 1964 och tog över cementgjuteriet i Dragsmark, som han drev tills han fick pension.

Det var avsikten att framförallt beskriva "Munken"s tid som trafikbåt i Nordströmmarna här, men givetvis skall vi i korthet se på vad som senare hänt med båten.

Det var Elve Karlsson på Klädesholmen som köpte henne 1964. Han skötte trafiken mellan Rönning och Klädesholmen, Tjärnekalv, Dyrön och Astol. Bolindern bytte han mot en högvarvig Penta och utrymmet under tak byggdes in. När nya "Tjörn" sattes in i den trafiken 1968 såldes "Munken" till Arne Larsson i Lysekil. Arne hade tagit över trafiken på Gåsö, Stöckevik och Grundsund från "Neptun" sedan den blev påseglad och behövde en större båt än sin lilla taxibåt "Aja". Här seglade "Munken" tills kommunen tog över trafiken 1975 och Stellan Johansson i Slottet blev den nye ägaren. Arne hann byta motor på båten som också fick en ny styrhytt i plast.

Stellan har gjort resor i Fjällbackaskärgården och ut till Väderöarna. Och så fick lilla "Munken" gå på långresor mellan Smögen och Strömstad, innan den stora "Rosterö" försökte sig på den linjen ett par säsonger. Nu har Stellan Johansson bara sysselsättning för "Nolhätten" och ser sig om efter en seriös köpare till "Munken".

Sommarturlista

MUNKEN

Gäller 1/7-6/78 1983

Alla varor

Från Kungälv till Lysekil

9.45	Kungälv*	16.10
10.01	Lekil	15.45
10.03	Astol	15.49
10.23	Linnövik	15.05
10.30	Källöken	15.41
10.40	Davik	14.33
11.05	Lysekil	14.71

* Kungälv an. ej total.
Torsd. från Blått Bygg 9.30, Svar-
teckir 9.30, Munkö 10.10

Reservallat för eventuella förs-
ningar och nötkräddor.

Sven på "Munken" berättade också hur det gick till när han gjorde sin sista resa med "Columbia". Det var i början av femtiotalet och herrn på Bassholmen skulle ha hem en last med foder från Lysekil. Dit gick det ju bra att ta sig, men jakten hade inte varit lastad på länge så friborden var torra och när fodret tagits ombord läckte hon rejält. I alla fall gav de sig iväg men ute på Gullmören tog "Columbia" in så mycket vatten att Sven gjorde klar lillebåten. Motorpumpen fick arbeta allt den kunde och jungman kunde väl ha pumpat med handpumpen om han inte passat på tillfället att gå till styret när han nu fick komma till stan, och nu satt han i skansen och var inte till någon nytta. Det var nätt och jämnt att man klarade sig fram till Bassholmen och där fick motorn gå på fullvarv vid kaj och pumpa och allt tillgängligt folk fick hjälpa till med lossningen så att båten kunde flyta högre igen.

SW

Två böcker om "Titanic"

Titanic-katastrofen 1912 har aldrig upphört att intressera - och fascine-
ra - allmänheten, i synnerhet i de länder som var direkt berörda, Eng-
land, USA och de då aktuella emigrantländerna, bland annat Sverige.
Otaliga böcker har försökt förklara varje aspekt av olyckan, en rad
filmer har mer eller mindre "naturotroget" dramatiserat händelsen.
Fyndet av "Titanic"s vrak 1985 stimulerade intresset igen och har sä-
kert satt spritt på åtskilliga ton trycksvärta. I Sverige har vi haft
en påkostad utställning på Sjöhistoriska museet i Stockholm och den
har i något mindre format visats på Sjöfartsmuseet i Göteborg.

Clas-Göran Wetterholm har i "Boken om Titanic" (Båtdokumentations-
gruppen 1988, se Angbåten nr 71 s 23) skildrat katastrofen sedd ur de
nordiska emigrantresenärernas synvinkel. Jag skall här referera två
böcker som behandlar "Titanic" ur andra synvinklar, den ena är en ny
undersökning av katastrofen, den andra en skildring av fyndet av vrea-
ket 1985.

Michael Davis är en engelsk journalist som i
"Titanic, katastrofen som förändrade en
värld" har försökt granska alla tillgängliga
uppgifter på nytt för att skilja fantasi från
verklighet. Han försöker också förklara kata-
strofens orsaker och efterverkningar som,
med hans formulering, "kastat en lång skugga
över sju årtionden och blivit en metafor för
människor i en besvärlig belägenhet".

Författaren behandlar byggandet av "Titanic"
och andra jätteångare i seklets början med
stor detaljinlevelse och med många djupdyk-
ningar i inblandade personligheter, och fort-
sätter med den nattliga kollisionen och drama-
tiken i livbåtarna. En stor del av boken äg-
nas åt det rättsliga efterspelet, de båda of-
ficiella undersökningarna i USA och England.
Ett kapitel ägnas, naturligtvis, kapten Lord
i Californian och hans passivitet inför de ra-
keter som man laktog från hans fartyg. Mar-
coni får ett eget kapitel därför att hans före-
tag drev radiotelegrafstationen ombord i "Ti-
tanic" och andra fartyg vid den tiden. Hans

agerande efter katastrofen för tanken till se-
nare tiders ensamrätts-geschäft med katastrof-
skildringar.
Ett kapitel behandlar återupptäckten av "Ti-
tanic". I boken finns bildsidor med fotografi-
er från den tid som skildras och även några
bilder från upptäckten av vraket.

Davies bok är rappt och flyhänt skriven, så
som man väntar sig av en journalist. Den
drar fram många detaljer och omständigheter
som varit okända eller obeskade i tidigare
framställningar. Han försöker också avliva
många av de myter som uppstått om katastro-
fen. Boken är ett exempel på undersökande
journalistik, men också ett exempel på över-
drift av sådan. Det vimlar av ovidkommande
detaljer om de inblandade personerna, vilket
för tanken till sensationsjournalistik och till
ett behov av att visa sig som duktig repor-
ter. Eftersom sju decennier gått sedan olyc-
kan verkar båda ambitionerna något natt-
ståndna.

Att en journalist för pennan märks också, tyvärr, på de tekniska detaljerna. Man får intrycket att författaren försöker begripa men inte lyckas. Tyvärr har översättaren inte gjort saken bättre. Även om man utgår från ett, i den här meningen, dåligt original, bör en översättare ha ambitionen att använda korrekta fackuttryck. Och det finns ju folk att fråga även i Sverige.

Robert D Ballard är maringeolog vid Woods Hole Oceanographic Institution i Massachusetts, USA. Han blev intresserad av att söka efter "Titanic" som ett delmål i utprovningen av avancerad undervattenssteknologi, med PR för oceanografisk forskning på köpet. Med "Argo", en undervattenssläde med videokameror, som släpades efter havsbotten, upptäckte hans expedition 1985 vraket av "Titanic". Ett år senare kunde han med en ny expedition med tremansubåten "Alvin" och undervattensroboten "Jason Junior" gå ned till vraket och fotografera det från alla håll och kanter, 10 m i någon mån från insidan. Om sökandet, upptäckten och kartläggningen handlar hans bok "Vi fann Titanic" (medförfattare, spökskrivare?, Rick Archbold). Det är en bok i stort format, med påkostad layout och förnämligt bildmaterial både från "Titanic"s tid och från den tid boken beskriver, det senare naturligtvis i färg.

De första kapitlen beskriver kortfattat fartyget "Titanic" och vad som hände den ödesdigra natten i april 1912. De följande redogör för författarens växande intresse för "Titanic" och för den konkurrens som uppstår om "bytet". Men ingen av konkurrenterna lyckas, och 1985 är det dags för dr Ballard, först med en fransk-amerikansk expedition med sonarutrustning och sedan med den amerikanska med "Argo". Sonaravsökning av det förmodade katastrofområdet gav inget resultat men videoavsökningen i ett utökat söksområde ger resultat; plötsligt får man syn på en av "Titanic"s ångpannor. Sedan blir det ironiskt nog sökfartygets medelmåttiga ekolod som lokaliserar vrakets huvuddel, förskeppet.

Senare delen av boken behandlar följande års expedition då man dök ner till vraket med ubåt och undervattensrobot. Från denna expedition kommer de fantastiska färgbilder som illustrerar bokens senare del, ofta tillsammans med gamla fotografier av samma motiv från "Titanic" eller systerfartyget "Olympia", "in real life". Här finns också bildmosaiker och målningar gjorda efter undervattensbilderna som visar hur förskepp och akterskepp ser ut idag nere på havsbotten. Allt trävirke förutom teak är borta, uppåtet av skeppsmask, skrovet är täckt av rostbildning och inombrords kunde man lakta taklampor hängande i elledningarnas koppartrådar.

Ett kapitel diskuterar förslagen i belysning av vrakfyndet. "Titanic"s vrak ligger ca 12 sjömil OSO om den uppgivna nödpositionen. Av detta dras slutsatsen att en stark östlig ström räddade under olycksnatten så att både "Titanic"s och "Californian"s beräknade positioner var felsäkra. Detta styrks av att "Carpathia" träffade på de drivande livbåtarna en bra bit sydost om den utsända positionen. Författaren konstaterar att frågan om kapten Lords och "Californian"s roll inte kan kartläggas, men visar också att om man där hade uppfattat katastrofen och eldat på för att komma till undsättning så hade man knappast hunnit komma i tid för en avgörande insats.

Medledning av vrakdelarnas lägen och en del vittnesmål från 1912 års undersökningar försöker författaren rekonstruera itubrytningen och neddykningen. När fören sjönk och aktern reste sig över vattnet bröts skrovet itu mellan tredje och fjärde skorstenen. Kölen bröts av under förliga maskinrummet så att de förliga lågtrycks cylindrarna i de båda fyr-cylindriga tripplexpansionsmaskinerna sjönk till botten tillsammans med de enkeländade pannorna från akters pannrummet. Förskeppet sjönk sedan först och planade ut på rätt köl med ståven ner i bottenlevan. Akterskeppet sjönk sedan så att det kraschlandade på rätt köl mot botten med förödande verkan, ca 600

meter söder om förskeppet. De vrakspilror som skildes från fartyget vid itubrytningen eller av det inströmmande vattnet, sjönk till botten med olika hastighet beroende på tyngd och form. I boken visas en bild på en av ångpannorna med en temugg på eldstadsluckan!

Boken avslutas med en serie bilder från vrakfältet tillsammans med "verkliga" "Titanic"-bilder, och en planritning över maskinrummen, samt en "Titanic"-kronologi och en ordlista.

Trots att författaren ibland skriver med amerikansk praisambet är det här en verkligt intressant bok om ett spännande ämne. Författaren verkar begripa vad han skriver om, även när det gäller ett fartyg från 1912. Översättaren Asa Nordén har lyckats bra med den ibland ganska tekniska texten, även om man studsar till en och annan gång. Så, till exempel, har "reciprocating engine room" blivit "motverkande maskinrummet". "Motverkande kolvmaskin" hittar man i ordlistan med en skaplig förklaring av hur en ångmaskin (komponent- och trippel-) fungerar, dock utan förklaring av begreppet "motverkande", dvs dubbelverkande. Det här är randanmärkning- ar som inte förtar intrycket av en utmärkt översättning av en bra bok.

Det är en bok som man bör hålla utkik efter i kommande bokrealisationer.

Ove Iko

Refererade böcker:

Michael Davie: Titanic, katastrofen som förändrade en värld. (The Titanic, the full story of a tragedy) Stockholm 1987, ISBN 91-7964-012-5.

Robert D Ballard: Vi fann Titanic. (The discovery of the Titanic) Stockholm 1987, ISBN 91-7886-023-7.

Mera om "Titanic":

I National Geographic Magazine har följande publicerats om fyndet:

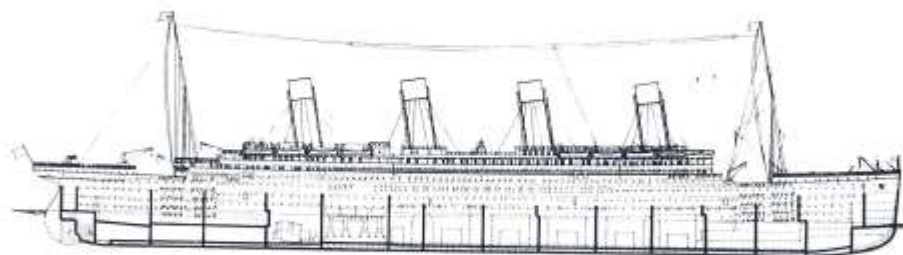
R D Ballard: How we found Titanic, Nat Geogr Mag vol 168 (1986) nr 6, pp 696-719.

Dito: A long last look at Titanic, dito vol 170 (1986) nr 6, pp698-727.

Dito: Epilogue for Titanic, dito vol 172 (1987) nr 4, pp 454-463.

Dessa artiklar är rikt illustrerade med bilder av samma klass som i Ballards bok.

En skiss ur Ballards bok, som visar hur "Titanic" var indelad av 15 tvärgående skott.



Veteranskipreparasjoner



Gamla fartyg förstörs, det ser naturkrafterna till. De verkar på det viset att järn ruttnar och trä rostar. Nej tvärtom är det visst. Den där förstörelsen kan i alla fall fördröjas avsevärt genom det vi kallar underhåll.

Gamla kunskaper förstörs också. De naturkrafter som är verksamma i det fallet är de som säger att kunskaper som inte tillämpas faller i glömska och kunskaper som inte traderas till nya människor dör med de äldre kunskapsbärarna.

Men tänk om man då, när man underhåller och

reparerar gamla båtar, för det skall man ju göra, passar på att göra det med sådana tekniker, metoder och material som användes förr, så att de gamla kunskaperna måste tillämpas, och samtidigt ser till att unga människor lär sig detts. Då har man kanske hejdat en del av kunskaps- och fartygsförstörelsen samtidigt. Sedan kan man kanske motivera ungdomar som haft oddsen mot sig mer än andra, som haft svårt att finna sig tillrätta i samhället och kanske tagit till droger, att delta i projektet. Då har man väl visat varsamhet mot både människor och materia.

Allt det här äger faktiskt rum i Norge. Norska museifartyg omhändertas av ungdomar på ett varv i Trondheim. Det berättar Eirik Roen, som arbetar med yrkesförberedande praktik för ungdomar i Trondheim. I början av åttiotalet kunde man möta Eirik som kock i "Bohuslän".

Det är ett företag som heter Veteranskipreparasjoner A/S som åstadkommer detta. Företaget bildades för elva år sedan för att med hjälp av arbetare från nedlagda Nylands mekaniska verksted i Oslo kunna reparera segelångfartyget "Hansteen". Sedan dess har företaget vilat fram till förra året då det flyttade till Trondheim. Bolaget är helt utan vinstintresse och är tillkommet av två skäl. Dels för att reparera och restaurera museifartyg, dels för att läsa upp ungdomar i utdöende hantverk, till exempel nitning och diktning samt timmermansarbete och inrednings-snickeri. Företaget samarbetar med arbetsförmedlingen i Trondheim som finansierar driften. Sedan augusti 1989 har så många som 70 ungdomar gått sexmånaderskurs på företaget, fördelade på plåtslageri, snickeri och mekanikerkurser, den senare omfattar förstås ångteknik.

Veteranskipreparasjoner håller till i skeppstimmermännens gamla byggnad på Øren, på Trondheims Mekaniske Verksteds område. Där finns just nu en stor del av Norges bestånd av museifartyg vid kaj.

Där finns sålunda "Hestmanden", en stor lastbåt på närmare sextio meter och 950 ton dödvikt, byggd 1911. Så är det det mycket ålderdomliga måtfartyget "Hansteen" från 1886. Det torde vara det enda sjödugliga segelångfartyget i vår del av världen. Men där ligger också ett par i Sverige mindre kända fartyg. Det är sådana som Olaf T Engvig, sjöfartshistoriker och föreståndare för Veteranskipreparasjoner, har "hittat" under senare år.



"Borgenes" i Trondheim våren 1990. Blöstring och målning har påbörjats.

Nitning på "Vaerdalen", juni 1990. ↑

Nästa sida: Kursdeltagare renoverar verktyg från "Borgenes" samt får undervisning i nitning av en äldre yrkesman våren 1990. Samtliga foton tagna av Olaf T Engvig.



Det ena är "Vaerdalen", en liten motoriserad lastbåt byggd just på Trondheims Mekaniske för 99 år sedan för rutfart på Trondheimsfjorden. Engvig stötte på "Vaerdalen" i Vesterålen för tio år sedan. Hon räddades från att bli sänkt som vägbrytare där och togs ner till Vaerdal vid Trondheimsfjorden. Sedan utbildningsprojektet startade är det främst "Vaerdalen" man ägnat sig åt och som fått en grundlig reparation.

Det andra fartyget är "Borgenes". Olaf T Engvig var i Narvik för att titta på en ångvinsch till "Hansteen". Winschen stod emellertid på ett ångfartyg vilket Engvig bedömde var värt att ta vara på helt och hållet. Det är ett före detta "anti submarine trawler og eskortefartøy", byggt 1942 i en serie på 145 stycken för Storbritannien. Sannolikt är det den sista kvarvarande i den så kallade Islen-klassen och dessutom aldrig motoriserat.

Fartyget döptes till "Calliff" och är ett av de 16 i klassen som byggdes i Kanada, de övriga byggdes i Storbritannien. Efter kriget lades hon upp i England och köptes 1947 av en redare i Kristiansund som byggde om henne till sidoträlare och gav henne namnet "Borgenes". Fartyget fiskade i Norska Havet och Ishavet, först fisk för saltning men senare färskfisk för det då nyetablerade fryseriföretaget Findus. Hon lades upp 1974 och sedan dess har ingenting hänt.

Det som nu finns att bevara är en stor ångträlare med en historia som ger den internationellt intresse. Den har använts för sidoträlning och varit aktiv under övergången från en fiskkonserveringsmetod till en annan. Engvig påpekar att "Borgenes" tillhör den sista generationen ångfartyg. Kan "Borgenes", med panna och maskin intakta sedan hon byggdes, bevaras, så omfattar Norges kvarvarande ångfartyg praktiskt taget hela den period då man byggde ångfartyg i världen.

SW



Om målsättningen

I Angbåten 73 redovisades den målsättning för Sällskapet som utarbetades 1974 på styrelsens uppdrag. Även om så inte sägs eller sagts synes det naturligt att gemene man uppfattar den redovisade målsättningen som Sällskapets (styrelsens) officiella. Jag sympatiserar i allt väsentligt med den angivna målsättningen. Emellertid nödgas man konstatera att vi långt ifrån lever upp till den. Speciellt gäller detta avsnitt 2 som handlar om användningen. Vore sig rekommendationen att "bereda medlemmarna kulturhistoriskt och rekreationsmässigt intressanta resor" eller rekommendationen för val av uthyrningskunder tycker jag vi följer idag. "Medlemsturer" som det talas om i avsnitt 3 - vilka är de? Dylåka turer omnämnes också i avsnitt 4 men begreppet synes diffust. Det sägs också i avsnitt 3 att "biljett- och måltidspris skall för medlemmarna hållas på rimlig nivå". Eftersom ingen åtskillnad görs på medlem och passagerare blir slutsatsen att nivåerna är rimliga. Att rimlig täckning erfordras för kostnaderna för förtäring är lättförståeligt men skulle inte biljettpiserna kunna diskuteras för medlemmar för att avhjälpa intrycket att medlemmarna är en stor men oengagerad grupp. Slutsatsen av det ovan sagda är alltså att vi endera borde kritiskt granska om verksamheten verkligen rimmar med målsättningen el-

Vinterarbeten

Tidens tand tar på en gammal ångbåt. Oftast är det givetvis fråga om korrosion av olika slag. Och att järn rostar det har vi alla råkat ut för. För ett par år sedan visade det sig att pumphuset till centrifugspumpen för kylvattnet till kondensorn till övervägande del bestod av grafit sedan järnet mer eller mindre lakats ut av saltvattnet. Då fick vi till dryga kostnader låta tillverka ett nytt pumphus, som gjöts i saltvattenbeständig metallegering. I år efter drygt 75 års funktion var det dags att av samma anledning byta de av gjutjärn tillverkade kondensorgavlarna eller locken mot nya. Därvid valdes samma metall som i pumphuset. Modellerna till de nya gavlarna har tillverkats av Fritiof Wikströms firma Modell Form i Kode. Gjutningen har utförts av Cedervall & söner AB samt svarvning och hållning av Granges Metallock. Monteringsarbetet ombord har vi själva utfört. Det torde dröja mycket länge innan det ånyo blir dags för byte av dessa detaljer igen, i varje fall till följd av korrosion. Även mekaniskt slitage sätter sina spår. Förnyelse av lagermetallen eller omskavning av den-
 ler alternativt revidera målsättningen så att den överensstämmer med verkligheten.

Ralph Davidsson

samma i maskinens guldager är mer eller mindre rutinarbete varje vinter. Översynen av de stora lagren kräver dock såväl planering som ganska stora arbetsinsatser. Men det är inte bara lagren som försäms. I en kolvångmaskin är både slidstänger och kolvstänger utsatta för slitage vid passagerarna genom box och styrlager. Tidigare har samtliga tre slidstänger återställt till originaldimensioner genom metallisering och slipning, varvid givetvis berörda boxar och styrningar fick anpassas till de nya stängerna. I vinter har revisionen av kolvstängerna påbörjats. Högtrycksstyndernas kolvstång demonterades därför i höstas och sändes till Granges Metallock för metallisering och slipning. Stången återkom i skick som ny med de ursprungliga måtten. I samband med revisionen av kolvstången och den därmed erforderliga anpassningen av packboxen har den ändringen vidtagits att boxen i fortsättningen skall tätas med metalltätningar i stället för de hittills använda s k mjuka packningarna. Packningar av tidigare använd typ har visat sig svåra att anskaffa. Ett bibehållande av mjuk packning hade då inneburit övergång till teflon. Detta skulle bli mycket dyrare än packningar av äldre typ, som även de blivit dyrare med tiden. Omkring 1500 kronor har en ompackning kos-

tat för en box. Teflon sägs dessutom vara känsligt för slitage vid fram- och återgående rörelser som ifrågas om kolvstänger, som dessutom måste ha en tätning som medger en viss rörelse i sidled utan att boxen springer läck.

Efter moget övervägande har vi stannat för att packa boxen som en sk patentbox. De vanliga "mjuka" packningsringarna ersattes således av ringar av brons som ligger i en hållare av gjutjärn. För att kunna monterats kring stängen är ringarna delade i halvor, som hålls samman av fjädrar. Till det yttre märks förändringen inte alls. Den gamla glandern ser precis likadan ut som förut. Vinsten blir bättre tätning i den mest påfrestade boxen och mindre slitage på den renoverade kolvstängen.

I samband med stängrenoveringen har också tvårestycket setts över. Lagret har skavts och gejderyläget har kontrollerats. Samtliga ramlager har kontrollmätts och i vissa fall har spelet justerats.

Av hjälpmaskinerna kan huvudgeneratorns ångmaskin nämnas eftersom den fått sin slidfunktion översedd och justerad. Tyvärr har vi under senare år varit utsatta för inbrott i S/S "Bohuslän". I ett fall greps gärningsmannen på bar gärning av personal från vaktbolaget Argus. I andra fall har vi endast fått sopa upp de sorgliga resterna efter vandalerens härjande. För att förhindra inbrott ombord

Svarta jobb

När "Färjan 4" bottenbesiktigades i höstas konstaterade fartygsinspektionen att en bottenplåt på babordssidan var i sådant skick att den måste bytas innan nytt certifikat kunde utfärdas. Plåten har en något bekymmersam placering. Den ligger i botten på kolboxen och går dessutom ett stycke in i förpiken.

För att förbereda varvsbesöket måste vi alltså tömma boxen på kol. Jag kan försäkra att en halv box -cirka två ton- blir ganska mycket att hantera när man liksom skall ta det fel väg. Att störta kol genom däcksluckorna går snabbt och lätt men att hiva upp det i 20-literspysar genom samma luckor är inte lika lätt. Med många hjälpsamma armar gick det emellertid fint. Och sedan stod kolet snyggt säckat på babordssidans däck så att färjan trots tom box ändå låg rakt. Efter slutat jobb hade deltagarna blivit åtskilligt mörkhyade.

Ja i kolbåtar behöver man sällan frysa på grund av bränslat. Det värmer i minst tre omgångar: när

installeras nu tjuvlarm. Kabeldragningen pågår som bäst när detta skrivs. I mellandäck pågår arbeten för att uppföra ett nytt skåp för livbältena som tidigare förvarats i bänklådorna i gången. Avsikten är att lådorna sedan skall ersättas med fällbara sittbänkar av ribbtyp.

SHB

du bunkrar, när du eldar och när du slaggar och sotar.

Färjan besiktigades som sagt och det gällde även pannan. Förberedelserna för det arbetet påbörjades tidigt. Alla ångrör av koppar med direkt anslutning till pannan demonterades och aviserades samt lämnades till glödning och provtryckning. Ventilerna gick igenom och demonterades för kontroll. Allt såg bra ut.

Ett särskilt kapitel är invändig rengöring av en så relativt liten panna. Eldstadsidan går någorlunda hyggligt. Tubdragning förekommer ju ofta och innebär inga problem. För att komma åt eldröret och flamugnen måste alla rosterna och bärjärnen för dessa plockas ut. Det går bra med hjälp av en speciell rostertång. För att komma in i eldröret måste man ånyo ta till ryggläge och häva sig över eldstadsbryggan upp i ugnen. Men utrymmet över bryggan är trångt så det krävs att personen ifråga är ganska så slank för att man skall få in överkroppen i ugnen och kunna sätta sig på bryggan.

Inte heller efter skrapning, borstning och ösning av sot i eldstadrummet liknar man en ljushytt nordbo. Den stående frågan

när man smyger in hemma med kurs direkt på badrummet är: "Hur ser du ut? Du mötte väl ingen i trappan?"

Det svåraste jobbet med pannren-göringen är utan tvekan att arbeta i vattenutrymmet. De nedre manhålarna mäter endast 280 x 380 mm och är dessutom snedställda så att man hamnar i höjd med överdelen av eldröret. Det gäller alltså att skaffa sig verktyg med vilka man kan komma åt att skrapa och borsta mellan staggbultarna under flamugnen och under eldröret där bottenutsatsen samlats. Dessbättre är det inte fråga om några stora kvantiteter. Det räcker dock väl till med hänsyn till den arbetsställning man tvingats inta: en del av överkroppen inne i pannan och alltid väljer man fel arm.

När man ligger så där i en panna, så tänker man ibland på händelser som man hört talas om. Det är ju inte bara Taubes Eldarevals, som berättar om risker som är förenade med ångpannor och deras handhavande.

Själv kom jag att tänka på en händelse som inträffade i verkligheten och där en jobbbar, som höll på med arbete inne i en ångpanna, faktiskt klarade livhanken på grund av detta.

Händelsen inträffade i början av seklet vid en verkstad, som tillhörde Nässjö-Oskarshamns Järnväg, i verkstaden var två mindre lok inne för revision. Det hade man kalltryckt föregående dag och börjat elda på vid arbetstidens början på morgonen. I det andra höll man på med

staggbultarna. Vid middagstid kommer maskingenjören för att ta reda på hur arbetet går. I verkstadsdörren möter han emellertid den som sköter eldningen av loket. Denne beklagar sig över att man trots eldning sedan morgonen fortfarande inte fått något tryck enligt manometern på pannan. Maskingenjören insåg tydligen omedelbart att något allvarligt var å färde, ty han beordrade att fyren skulle räckas ut med en gång.

Ordern blir emellertid aldrig utförd eftersom naturkrafterna träder i funktion. Det hörs ett oerhört brak och de två männen befinner sig plötsligt ett gott stycke från verkstadsbyggnaden omvärdade av slipers, stockar och allehanda virke. De slapp likväl undan med benbrott. Upp på en bergknalle intill verkstadsbyggnaden ligger de rykande resterna av vad som bara några sekunder tidigare varit ett lok, vars panna skulle ångprovvas. Hela loket hade alltså med rekkraft slungats iväg genom verkstadens ens vägg och tak en sträcka av omkring 30 meter.

Vi kontroll inne i resterna av verkstaden återfinns den reparatör som höll på med det andra loket, oskadad inne i dess panna. Ja det vill säga helt oskadad var han nog inte. Sannolikt hade han chockats av den kraftiga tryckvågen och han fick bekymmer med nerverna senare. Men han räddades till livet ändå.

Vad var det nu som förorsakade olyckan? En teori är att man vid

kalltryckningen skulle ha tätat manometerledningen med en tvåoring, som sedan glömts kvar med påföljd att manometern inte kunde registrera panntrycket. Men det är nog inte hela sanningen. Vad hade hänt med säkerhetsventilerna? Var de också blockerade på något sätt? Vid kalltryckningen måste man ha haft någon manometer att gå efter. Var hade kontrollmanometern varit ansluten? En sak konstaterades och det var att söndersprängningen av pannan hade skett i fyrboxen, som var av koppar, vilket är det vanliga på ånglok.

Nej nog med funderingar! Det blir att fortsätta med skrapor, borstar och skyfflar för att få vår panna ren för inspektion och kalltryckning så snart som möjligt. Glädjande nog har vi förfrågningar om körningar med "Färjan 4" också så vi hoppas på en fin sommar 1990, då färjan för övrigt uppnår den stadgade åldern av 70 år.

SHB

På baksidan en del av en plan över "Titanic"s maskinrum. Siffror visar maskindelar som hittats som vrakdelar och sickacklinjen visar brottet i skrovet. Ur Ballard's bok.

