

ÅNGBÅTEN

Årg 29 • Okt 1993 • 81

Ångbåten 81

Medlems- och informationstidning utgiven av
Sällskapet Ångbåten
Box 2072
403 12 Göteborg.

Postgiro 62 16 06 - 3.
Bankgiro 673 - 6862.

Ansvarig utgivare: Bo Starmark.
Redaktionen utgörs av Yvonne och Bo Starmark.
Telefon: 0523 - 134 14.

Bidrag till tidningen sänds direkt till redaktionen under adress:
Ångbåten, c/o Starmark, Fregattvägen 2, 453 30 Lysekil.

Medlems- och prenumerationsavgift för år 1993 är 100 kronor.

Adressändringar meddelas till Mats Jedmo, Ranehedsvägen 144,
444 65 Jörlanda, tel 0303-561 50 eller på Postens blankett direkt
till Sällskapet.

Telefon till expeditionen, oftast telefonsvare: 031 - 15 15 01
Telefon till s/s BOHUSLÅN vid Stenpiren under
seglationssäsong: 13 14 50
Under vinteruppläggning vid Stenpiren: 13 14 20

Befattningshavare i Sällskapet Ångbåten:

Ordförande	Kjell Granström	28 03 77	
Sekreterare	Charles de Sarves	29 10 89	
Kassör	Ove Iko	30 75 92	
Befraktare BOHUSLÅN	Lillian och Bertil Vogl	18 05 83	
	FÄRJAN 4	S-H Bengtsson	40 38 66
	STORM- PRINCESS	Claes Verner	27 03 34
Arbetsledare däck	Inge Nilsson	23 87 05	
maskin	Steinar Lie	52 28 66	
Intendentur	Kerstin Granström	28 03 77	

OMSLAGSBILDEN är tecknad av Sven-Ivar Johansson, Uddevalla
Ångbåten 81 är tryckt av Melanders Boktryckeri AB, Lysekil,
1 oktober månad 1993.

Försalongen

För nästan precis tjugo år sedan seglade FÄRJAN 4 i Sällskapetets regi för första gången. Detta stilsamma och mycket försynta fartyg ägnas en stor artikel i detta nummer av Ångbåten. Sven-Hugo Bengtsson, fartygets maskinist höll i pennan. Christer Eliasson har varit i Skottland och ger oss en skildring om hjulångaren WAVERLEY som alljämt försar fram kring England.

Om glädjen att få arbeta ombord i BOHUSLÅNs "byssa" vittnar Kerstin Granström. Så här är det bakom kulisserna!

Tyvär är säsongen redan slut och en stor mängd arbete på våra fartyg ligger framför oss. Ombord i denna Ångbåt får Du veta helt kort om vad som stundar inom "engine department". För den sanna ångmaskinintresserade erbjuder vintersäsongen ett osökt tillfälle att riktigt få syssla med dessa ting. Göran Ahling släppte på ången till denna artikel.

Som synes är ett extrapapper stuvat som däckslast. Årsnöte stundar och Du är varmt välkommen till Sjöfartsmuseet den 30 oktober.

Ångbåten 81 avgår i slutet av november redan. Senast 20 november måste redaktionen ha material och foton.

Välkommen i spalterna!

Redaktionen.

Tjugo år med "Fyran"



FÄRJAN 4 vid Götaverkens färjeläge i T-kanalen tidigt en solig morgon på 40-talet. Ett lätt dis ligger akter om färjan, som är fullsatt med arbetare.
Foto K.W.Gullers.
Foto i Nordiska Museets arkiv.

I höst är det 20 år sedan FARJAN 4 räddades undan skrotningsdöden. Räddningsaktionen genomfördes av Sällskapet Angbåten i samarbete med Sjöfartsmuseet i Göteborg, som alltså är vår mycket uppskattade samarbetspartner. Fördelen med detta arrangemang är, att fartyget kunde kvarstanna i en kommunal organisations ägo, medan den arbetskrävande underhålls- och driftdelen åvilar Sällskapet med dess ideella insatser.

Efter dessa 20 år kan vi konstatera, att FARJAN 4 befinner sig i gott skick och utgör ett av många uppskattat inslag i hamnbilden.

20 år är i för sig inte någon särskilt lång tid men åtskilligt har ändå hänt, som kan vara av värde att berätta.

Nu är det emellertid så, att skrivaren av dessa rader har ett betydligt längre personligt förhållande till FARJAN 4. Det må därför förlåtas mig, om jag blir litet personlig i min berättelse och inte strikt katalogiserar de 20 åren. Det är nämligen drygt 60 år sedan FARJAN 4 kom att utgöra ett viktigt inslag i min vardagliga tillvaro.

Så här ligger det till:

Den första kontakten

Mina första upplevelser av FARJAN 4 hänför sig till 1929. Mitt föräldrahem låg på Hisingen. Vist fanns det då busslinjer in till staden. Men det var dyrt - 15 öre för vuxen och 10 öre för barn. Med färjan kostade

de det bara 5 respektive 2,5 öre att ta sig över älven. Eftersom gångavståndet till färjeliaget vid Götaverken var förhållandevis kort och den omständigheten att färjan lade till vid Residensbron - mitt i staden - gjorde, att den blev det bästa sättet att ta sig till staden. Resorna blev sålunda relativt många. När jag måste gå i skola på stadssidan och fick arbete i staden, blev jag en trogen så gott som daglig färjeresenär under mer än ett decennium.

Eftersom jag sedan barnsben varit intresserad av ångmaskiner, fick jag rika tillfällen att förkovra mig. En särskild roll spelade därvid en av maskinisterna, som bodde nära mitt hem. Han förstod mitt intresse och gav mig faktiskt en ordentlig utbildning i hur man sköter ett kolvångmaskineri i ett fartyg.

Om jag ville!

Ja, tänk när jag som skolgrubb stod och sniffade den underbara doften av varm smörjolja och någon pust från fyren och "farbror" Karlsson tittar fram vid lejdaren och säger:

"Du får gärna komma ner, om du vill!" Om jag ville! Detta blev inledningen till att jag tillbringade det mesta av min lediga tid, som sammanföll med Karlssons arbetspass, i "FYRANS" maskinrum. Där fick jag lära mig hur hela maskineriet fungerade. Så småningom fick jag också förtroendet att köra maskinen. Vilken upplevelse! An idag ringer förmaningarna i öronen: "Ställ alltid

tid högtrycksveven för fyllning på topp då du ska backa!" eller "Håll durken ren! Det får inte knastra under fötterna på dig!"

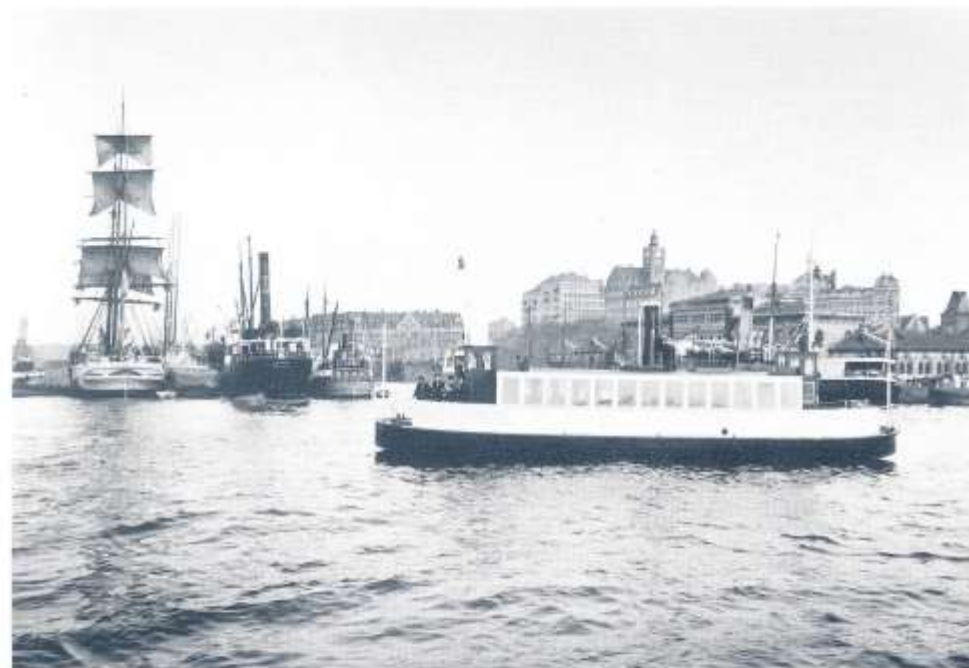
Linjen Götaverken -

Residensbron

FARJAN 4 gick under större delen av sin tjänst i Göteborgs Hamns färjetrafik på linjen Götaverken - Residensbron. Det var en linje, som utnyttjades av både hisingsbor och stadsbor - de senare i stor utsträckning anställda vid Götaverken.

Färjeliaget vid Götaverken låg i T-kanalen vid Götaverkens dåvarande B-port. T-kanalen försvann vid utbyggnaden av Lundbyhamnen. Inre delen av kanalen var Götaverkens prämhavn, dit prämar med fartygsplåt fördes för lossning. Norra delen av kanalarmen, som liksom färjeliaget låg utanför varvsområdet, utgjorde småbåtshamn och tilläggsplats för den i privat regi bedrivna nattrafiken.

Trafiken på linjen uppehölls av två fartyg: FARJAN 4 och FARJAN 5. Under högtrafiken på morgnar och eftermiddagar gick båda färjorna, vilket innebar 7,5 minuter mellan varje avgång från vardera läget. Under övrig tid var 4:ans ensam, vilket innebar femtonminuterstrafik. Och nog utnyttjades fartygens passagerarkapacitet. Det var många fullbelagda turer under högtrafiken. Beläggningen minskade, sedan varvet infört egna personaltransporter med prämar, som



En alldeles ny FARJAN 4 på älven. Här är hon i ursprungligt utförande utan tack över däck, med vita rör för ånga och vissa och med hissbara lanternor i masterna. Namnet på sidorna var målat i en ljusare kulör. Notera den smäckra riggen på barken och den höga skorstenen på ångaren. Foto troligen 1920. Sjöfartsmuseets arkiv.

bogserades mella Stenpiren och varvsområdet. Trafikdygnet omfattade i regel tiden 0600 - 2400, som delades in i fyra arbetspass, vilka bemannades med två skiftgående gäng bestående av befälhavare, maskinist och däcksmän.

Färdavgiften erlades genom att man släppte ner en pollett i

pollettbössan vid ombordstigandet. All försäljning av polletter skedde i kioskerna vid färjeliagena.

Att föra färja

Linjen Götaverken - Residensbron hörde väl kanske inte till de mest svårnavigerade i och med att fär-

jeliagena låg skyddade inne i T-kanalen respektive uppströms Stenpiren. Det krävdes dock ändå gott handlag med fartyget och förutseende vid val av färdväg över älvfåran. Tvärgående trafik fick väja för längsgående. Trafiken i hamnen vid denna tid var mycket intensiv. Förutom an-



FARJAN 4 utanför Götaverken 1962-63. Foto Krister Bång.

kommande och avgående större fartyg, som skulle till och från sina kajplatser i Frihamnen och norrut i hamnen, förekom en tät trafik av kanalbåtar och prämdrag. Kanalbåtarna lossade och lastade ofta på utsidan nord-sjö- och oceanfartygen vid Masthuggs- och Stigbergskajerna.

Prämsläpen var av varierande sammansättning. En bogserare om 150 hkr med fyra kolpråmar - lastvikt sammanlagt 200 ton - i kroken kunde inte hålla många knop i motströmmen. Färjan fick gå runt på bästa sätt.

A andra sidan gällde det att se upp för exempelvis en vargopräm under bogsering medströms. Den höll god fart. Hur som helst gällde det att inte låta strömmen föra färjan för långt nedströms idealkursen, eftersom det var tidskrävande att ta sig mot

strömmen förbi nöcken på Stenpiren, som då hade sin gamla längd.

Nej, knepet var att om möjligt hålla sig uppströms för att sedan i linje med Stenpirens yttersta del rikta in sig mot läget. En omständighet, som gjorde det nödvändigt att gå upp mot strömmen, när man skulle ut ur T-kanalen, var, att sikten åt styrbord i färdriktningen ofta var skymd av nybyggen, vilka låg förtöjda tvärs Götaverkens stapelbäckar parallella med T-kanalen.

I tjocka och is

Nåja, i klar sikt var det i regel inga större problem att ta sig fram enligt tidtabellen. Dock kunde vintrarnas tjocka och la ställa till besvär. Vad dimman beträffar, är det ett under att man

klarade överfarterna utan andra hjälpmedel än kompassen samt befälhavarens hörsel och syn. På något egendomligt sätt visste man var man hade varandra. Angvisslorna kändes igen och signalerandet var intensivt tills man säkert kunde passera varandra. Jag känner inte till en enda olycka, där en färja varit inblandad.

I sen kunde innebära stora besvärigheter. Inledningsvis gällde det att kryssa mellan stora, tunga isflak, som inte kunde forceras. FARJAN 4 gick annars bra i isen.

När flasken började kila in sig mot rodet i framändan och kom i kontakt med propellern där, hände det att maskinen stannade. Då gällde det att slå back ett par varv så att flacket lossnade. Sedan var det bara att försöka på nytt. Det tog tid och det blev si

och så med tidtabellen.

Så småningom packade sig stora isflak i lägena så att färjan inte kunde ta sig tillräckligt långt in. Då provisoriskt utbyckta landgångar eller bryggor inte räckte till, fanns det tyvärr inget annat att göra än att ställa in. Särskilt under de mycket kalla vintrarna på fyrtiotalet hindrades trafiken av is. Annars förtjänar det att nämnas, att FARJAN 4 under sin reservtid fick rycka in och klara trafiken i stället för den motordrivna färja, som ersatt henne och som var betydligt känsligare för ishinder.

Under isgång blev ljudnivån i maskinrummet kraftigt förhöjd. Att sedan den mörka årstiden innebar, att generatören måste hållas igång under en stor del av dygnet, ökade heller inte trivseln i maskinrummet under det långa kvällspasset. Tur var det, att maskintelegrafens klocka var så genomträngande, att den hördes genom oväsendet.

FARJAN 4 räddas

1972 blev det bestämt, att FARJAN 4 inte längre behövdes i trafiken. Detta utlöste reaktioner från några medlemmar i Sällskapet Angbåten med särskilt intresse i färjetrafiken, däribland undertecknad.

Göteborgs Hamn, som då förvaltade färjan, ville sälja den. Det hade man gjort med systerfartyget FARJAN 3. Sällskapet förfogade inte över erforderliga medel. En insamling på samma sätt som då BOHUSLÄN bärgades

kunde inte genomföras. Tiden var för knapp.

Sällskapet har alltid haft och har givetvis de bästa förbindelser med Sjöfartsmuseet. Sålunda vände vi oss i vår nöd till det.

Efter många diskussioner började en lösning ta form. Museet skulle ta över fartyget från Hamnen. Vid denna tidpunkt hade tankarna på anordnandet av ett Fartygsmuseum i Sjöfartsmuseets regi hunnit en bit på väg. Dåvarande museichefen tyckte, att FARJAN 4 skulle utgöra ett pittoreskt inslag i fartygssamlingen. Dessutom var den stor och rymmlig och kunde därför väl fungera som kafélokal med "petargonier i fönstren".

I trafikdugligt skick

Nu var detta inte just vad vi hade tänkt oss. Redan då var vi på det klara med att enda möjligheten att på sikt rädda FARJAN 4 från undergången var att tillämpa samma ordning som ifråga om BOHUSLÄN.

Sålunda, fartyget skulle hållas i trafikdugligt skick och så långt möjligt bära sina egna kostnader. Allt erforderligt arbete skulle ske på ideell basis.

Till att börja med fick vi beskedet, att "här ska ta mig f-n inte bli något spakryckande i FARJAN 4, så det så!"

Nåja, som bekant löstes ju även denna fråga, i september 1973 seglade FARJAN 4 i Sällskapet Angbåten regi.

Fartområdet för FARJAN 4 är av naturliga skäl begränsat till Göteborgs hamnområde samt Göta Älv. Detta gör, att möjligheterna till variationer i trafikbudet allmänheten är begränsat. Därmed begränsas också möjligheterna att köra in det trafiknetto, som är en förutsättning för fartygets bevarande. Det årliga avtalsenliga driftbidraget från ägaren uppgår till 5000 kronor och är givetvis välkommet men räcker tyvärr inte långt.

Ett gammalt fartyg innebär ju ofta att man måste vara beredd på relativt omfattande och därmed dyrbara insatser för erforderlig restaurering av fartyget. Även om FARJAN 4 under årens lopp lyckats "köra in" inte föraktliga belopp, har restaureringsarbetet fått sträckas ut över långa tidsperioder. Färjan låg därför upplagd på Eriksbergs varvsområde från april 1981 till september 1985.

Reparationer

Under denna tid utfördes omfattande reparationer av skrov och överbyggnad. Arbete utfördes i samarbete med Projekt 80, som hade att göra med den nödvungna nedtrappningen av varvskapaciteten i Göteborg

Bland större arbete ombord kan nämnas utbyte av takbeläggningen till underhållsfri aluminiumplåt. Trädecken på backarna har förnyats.

På maskinsidan har skorstenen ersatts. Sotskåpbottnarna

har bytts två gånger. Nytt spjäll har satts in.

Under sistsförflutna vinter har maskinkappen helrenoverats, målats och ådrats i enlighet med originalutförandet.

Resorna har varit ganska o-dramatiska men likväl uppskattade av våra resenärer. Det är överraskande hur litet de yngre generationerna göteborgare i gemmen känner till sin stad och dess hamn. Förr i tiden var hamnen stadens hjärta och föremål för de flestas intresse. Då var förstås hamnen tillgänglig för envar. Numera är alla områden, där gods-hantering pågår, inhägnade. De öppna delarna av hamnen befin-ner sig i förfall och utgör föga lockande mål. Det finns dock o-erhört mycket att se och lära under en färd utmed de båda älv-stränderna. Man känner litet avund mot vår motsvarighet i Stock-holm - DJURGÅRDEN 3 - med de stora variationsmöjligheter vad gäller turernas utsträckning, som dess farvatten erbjuder.

Några resor bör nämnas sär-skilt och det sker under följande rubrik:

Specialuppdrag och långresor

Glädjande nog har FÄRJAN 4 fått rycka in i sina gamla arbets-uppgifter vid några tillfällen. Vi har fått ersätta DAN BROSTRÖM då han tagits ur trafik för varvs-besök. Vid senaste tillfälle hade vi vi två veckor på linjen Rosen-lund - Lindholmen. Det gick all-deles utmärkt och uppskattningen från de resandes sida gick inte

att ta miste på. Under denna tid bemannades färjan av befälhava-re och däcksmän från Styrsöbo-laget och maskinpersonal från Sällskapet Angbåten. Det räddade en gemytlig stämning ombord och det var inte utan att man erinra-de sig Bertil Appelgrens roliga kåserier kring FÄRJAN 6, som var trotjänare på linjen Sänkver-ket - Hisingsstad under många år.

Ett liknande uppdrag att ut-föra turistlagd färjetrafik i ham-nen fick vi av Göteborgs Mariti-ma Centrum, då vi under ett an-tal veckohelger sommaren 1987 trafikerade en linje från Lilla Bommen till Fiskhamnen. Linjens längd innebar långa gångtider och korta uppehåll vid kaj. Med hänsyn till förberedelse- och av-slutningsarbetet blev det långa - men roliga - arbetsdagar.

Till Marstrand

Som nämnts är färjans ordi-narie fartområde begränsat. Lik-väl har resorna vid ett par till-fällen varit av längre utsträck-ning - då utan passagerare.

Vid ångbåtsmötet 1976 skulle samtliga deltagande fartyg på söndagen gå till Marstrand. Ef-tersom FÄRJAN 4 har begränsade fartresurser, bestämdes, att vi skulle segla i god tid före de öv-riga fartygen. Så skedde. Unge-fär halvvägs blev vi omseglade av de andra. När vi väl kom fram till Marstrand, hade BOHUSLÅN och de övriga legat förtöjda en god stund.

Efter ett kortare uppehåll anträdde färjan återfärden. Det

gick sakta men säkert och ånyo blev vi omseglade av den övriga flottan. Om det hade varit svårt att hålla trycket på framresan, var det efter värre på hemresan. Det ville inte bli någon hets i fyren. I den mån det fanns nå-gon vind, hade vi dessutom med-vind. Vi kom dock omsider hem.

Senare konstaterade vi, att skorstenen var skadad så att tjuvdrag uppkommit. Undra på att fyren brann dåligt!

En längre resa gjordes några år senare. Vi gick till Hälleviks-strand för att vid varvet få akterdäcket utbytt.

Besöket skedde på hösten. Vi hade tur med vädret. Fram-resan gick i lederna och tog sex timmar. Nyfiket kände jag fortlöpande över den villigt ar-betande maskinen. Ingen till-stymmelse till störning trots den långa gångtiden med fullfart. Inte heller pannan hade svårt att hänga med. Delvis får detta tillskrivas de goda kolen.

När vi efter några veckor skulle återvända till Göteborg, var vädret sämre. Vi beslöt gå inre vägen. Gångtiden blev nu åtta timmar. Inte heller nu uppträdde några driftmässiga störningar.

Först då vi passerade Nya Alvs-borg, kunde en begynnande slagg-kaka observeras långt fram i eld-staden. Atta timmar utan slagning - det är inte illa!

FÄRJAN 4 är liksom systerfär-tyget FÄRJAN 3 byggt vid Mo-tala Verkstad. Kontraktet mellan verkstaden och Hamnstyrelsen är daterat 24 och 31 januari 1920. Det kontrakterade priset var 184000 kronor för vardera fartyget.

I den mycket omfattande spe-cifikationen må kanske följande delar vara av intresse:

Fartygets huvuddimensioner.

Längd mellan stävornas inner-kanter i däck	20.28 m
Största bredd på spant	5.35 m
Djup i rummet från köl till däck midskepps	2.34 m
Maldjup	2.71 m
Medeldjupgående ---	2.13 m
Höjd mellan däck- och takbal-kars mallkanter	2.2 m

Bordläggning.

Ett isbälte inläggs ungefär para-

llelt med och i vattengången av 800 mm bredd midskepps. Över-kanten av detta bälte lägges cir-ka 200 mm över lastvattenlinjen. Tjockleken av detta bälte skall vara vid färjans ändar 9 mm och avtaga till 7.5 mm mid-skepps. All bordläggning av 6 mm tjocklek utom hylsplåtarna akter "som blifva 7 mm".

Däck.
av 80 mm tjock furu, som fästes till balkarna sickasack en i varje balk och plankor. Näten drevas och beckas. Däcket oljas en gång.

Roderledningen.

Båda rodrer kopplas samman och kastas 180° vid ändrad rörelse-riktning hos färjan, varför stopp kan anordnas endast i den ena rörelseriktningen. ---

Elektrisk belysning.

I maskinrummet uppställas en

ångturbindriven dynamo jämte instrumenttavla. Belysningen omfattar inalles 26 st 25-ljus lampor, därav 6 st i lanternor.

Ångmaskinen

av compoundsystemet med yt-kondensator samt vevarna i 90 graders vinkel skall vid ett tryck av cirka 9.5 kg per kvcm utveckla 70 ihk med en bränsleförbrukning ej översti-gande 1 kg goda engelska stenkol per indikerad hästkraft och timma under cirka två tim-mars mätning. Vid forcering skall maskinkraften kunna upp-drivas till 100 indik. hästkraf-ter. ----

Ångpannan

cylindrisk, horisontal med å-tergående tuber, göres enligt Svenska Fartygsinspektionens regler för ett ångtryck av 9.5 kg per kvcm utslutande av prima martinplåt. --- Inre tub-plåten i ett stycke. Ångpan-nans båda gavlur skola vara av hela plåtar utan tvärväxlar, och skall den yttre stommen be-stå av endast en plåt. Lång-växeln i stommen skall vara dubbel strimis och dubbelnit-tad.

Eldstaden

helsvetsad av slät plåt.

S-H Bengtsson.



FÄRJAN 4 vid Götaverken om-kring 1951. Då gick man inte barhuvad!

MITTUPPSLAG.

En hembild att länge betrakta. Till höger ligger s/s SUECIA eller BRITANNIA vid London skjulet. Framför skjulet står sovrvagnarna på Västra Stambanan. Vid Betongskjulet strövar en Valvödraska av förkrigsmodell österut. På älven bogseras HMS FYLGIA in i hamnen i FILIP. Vid Eriksbergs dockor står s/s ÖCÅRÖ ut. Fiskhamnen är välfylld med några ångtrölar längst bort. Spårnätet är intakt och på bangården har ett växellok littera N fött rusånga. Bortanför Eriksberg skymtar Lundb Egna Hem. Fotot är taget omkring 1947 och FYLGIA har inte lång tid kvar. Vykort från Hartmans Konstförlag i Uppsala. B. Starmarks samling.



Göteborg. Fiskhamnen och Englandskajen.

Foto
57
S. S. Hartmans Konstförlag A.-B. Uppsala

En resa med världens enda havsgående hjulångare

Ångbåtens utsände medarbetare Christer Eliasson har gjort en resa till Glasgow för att se, hur man hanterar vad man här kallar världens enda havsgående hjulångare.

Glasgow är som sagt fartygets hemmahamn men ångarens resor sträcker sig emellanåt avsevärda distanser runt Storbritannien.

Själv hade jag tänkt mig en något kortare resa; en rundtur på vid pass åtta timmar, som skulle föra mig via Kilebeggan och Dunoon till Rothesay. Detta till priset av £ 13.95.

En överblick inför avgången avslöjade inte att kajområdet var hemmahamn för en hjulångare; inga speciella anordningar fanns, eller behövdes, trots fartygets annorlunda skrovform.

I en närbelägen fastighet hade ägaren Paddle Steamer Preservation Society en expedition, där man kunde få upplysningar med mera. Biljetter såldes dock ombord. Man räknade på sedvanligt sätt passagerarna vid landgångarna. Partysexpeditionen hade två man, som hade en hel del att göra. Fartyget kan ta 1200 passagerare. Bunkeroljan levererades av en

s/s WAVERLEY. Till höger skymtar landgången, som ligger på styrbords hjulhus. Till vänster ses skorstenarna. Foto 1993, C. Eliasson.



blågul och svart tankbil med texten Nynas.

En hel del passagerare, många äldre personer, väntade i det lätta regnet, väl medvetna om att en resa till Rothesay med sitt nästan tropiska klimat, som fick palmer att året om växa utomhus, säkert skulle vara ett gott resealternativ. Dubbla landgångar var satta från kajen ner mot hjulhuset, vars plana ovansida användes som stöd för dessa. Landgångarna förvarades där under resorna.

När så allt var klart för avgång och tiden inne - så även landgångarna - , då kommer lastbilen med det stora grönsakslasset, som skulle ombord..

Nåja, så småningom loss överallt och nerför floden Clyde. En svängbro släpades i närheten var så gott som öppen så vi passerade i rask fart. De broar, som sedan passerades, var

högbroar och var ersättningar för de många färjelinjer, som tidigare funnits här. Några linjer existerar ännu men trafikerar med moderna fartyg.

En ovanlig färjetyp, som tidigare funnits här, var konstruerad så att själva fordonsdäcket var höj- och sänkbart i förhållande till själva skrovet. Detta gjorde, att man anpassade däcket till de fasta ramperna i land oberoende av tidvattnet i floden. Inga beavärliga slutande ramper sålunda. Tidvattenskillnaden här är flera meter.

Resan på Clyde mot Rothesay visar en ändlös rad nerlagda varv och industrier. Här byggdes bland andra Svenska Amerikalinjens KUNGSBOLM 1966 vid John Brown & Co. Här fanns en gång världens största varvskoncentration. Numera är endast ett fåtal varv i drift.

Ombord i WAVERLEY bedrivs



Del av maskin på WAVERLEY. Som synes är maskinen lig-gående. Foto c. Eliasson.



Däcksman ombord i WAVERLEY. Till vänster syns ordertelegrafen och till höger en ångvinsch. Foto Christer Eliasson.

en omfattande café- och restaurangrörelse, varför intendenturavdelningen har åtskilligt att göra. Sjön suger, som bekant, och passagerarna synes ständigt konsumera något ät- och drickbart. Som jämförelse med vår egen caféservering kan nämnas, att en smörgås med skinka och tomat jämte sallad och kaffe därtill kostade £ 2.05.

Att lägga till med en hjulångare är, som läsaren förstår, lite annorlunda. Emedan hjulhusen sticker ut från skrovsidorna cirka 3 1/2 m; de är dock försedda med kraftiga avvisare, som tål åtskilligt. För att delge order till besättningen, som sköter de pollare, som finns vid hjulhusen, helt osynliga från bryggan, används ett signalsystem med ring-

klockor. Den del av besättningen, som sköter ångvinscharna på huvuddäck, får sina order på anordningar, vilka påminner om BOHUSLÄNS maskintelegraf.

Här skriks inte i högtalare, inte!

Alltnog, tekniken vid tilläggning synes vara, att man söker komma parallellt med bryggan, använda kastlinor till folk iland och sedan ångvinscha sig in. Det hela gick mycket smidigt och snabbt.

Vid ett tillfälle var inte mindre än tre landgångar satta sida

vid sida men vi skall komma ihåg att fartyget kan ta 1200 passagerare. Då omsättningen av dessa kan bli omfattande och turlistan är snäv, är raskhet hos besättningen en självklarhet.

Maskineriet är av imponerande storlek. Det är en "triple expansion diagonal paddle engine" om 2100 ihk. Cylinderdiametrarna är år: högtryckscylindern 610 mm, mellantryck 990 mm och lågtryck 1575 mm. Slaglängden är 1675 mm. Denna maskin driver de två skovelhjulen med ett varvtal på 58 varv/min, vilket då ger,

som läsaren redan räknat ut, en fart på 18,37 knop! Inte illa! Så är också skovelhjulen över 13 fot i diameter och 11 fot breda. Därtill är de försedda med en anordning, som ger skovelarna av trä den rätta vinklingen mot vattnet.

Några svårigheter att studera maskineriet under gång föreligger inte. Man går förbi maskinrummet på ömse sidor och dessa har stora öppningar, där intresserade kan se det mesta. Där emot var pannanläggningen inte synlig. Denna är ny sedan 1981. Den gamla pannan var av skotsk typ med tre fyrar i varje ända. Den nuvarande är en Babcock Steamblock med två tjockoljeeldade fyrar. Man har 32 ton i bunker. Panntrycket, inte att förglömma, är 180 per sq. in. (12,6 kg/cm²).

I maskinrummet finns alla behövliga hjälpmaskiner och pumpar.

I övrigt verkar ångaren vara i hyfsat skick men konstruktionen med sin blandning av trä och järn i marin miljö kräver sin speciella teknik som på BOHUSLÄN.

Visst ser man att WAVERLEY snart är femtio år och detta inleder ägarna till båten, varför en större insamling av penningmedel pågår för att trygga fortsatt drift av hjulångarna i Storbritannien.

Christer Eliasson.



Från manöverplatsen i maskinrummet i WAVERLEY. Det vore intressant om någon läsare kunde säga hur ett maskineri som detta manövreras. Mannen i bakgrunden skriver maskindagboken. Foto Christer Eliasson.

OMBORD - aktuellt från fartyget



Babordssidan i maskinrummet. Donkeypumpen till höger om mannen.

Så har den äntligen börjat! Den "riktiga" båtsösongen, när vi alla kan komma ordentligt nära våra fartyg för att se, njuta, lära, underhålla och renovera!

Håll med om, att det är njutningsfullt att vara passagerare på något av våra fartyg, kanske en stilla sommarkväll på s/s Bohuslän, med solnedgång, värdig gång och god fart genom vår underbara skärgård; kanske en intressant och trevlig stadsvandring med Färjan 4 genom alla de miljöer och epoker Göteborg har

bjuda; kanske en trevlig tur med Storm Princess till dunket av tändkulemotorerna gång, en maskintyp, som idag är mer sällsynt än ångmaskiner!

Håll också med om, att en stor del av njutningen kommer sig av de välarbetade miljöer vi har ombord i våra trenne fartyg. Miljöer, som kommit till genom ett varsamt underhållsarbete med målsättning att samtidigt bevara, underhålla och utveckla. En målsättning, som också ger biefekten att vi även bevarar arbetsmetoder och mate-

rial, som få andra idag behåller eller ens känner till.

Håll också med om, att det arbete, som krävs för att hålla ETT fartyg fungerande, stillfullt och vackert, är enormt. Vi har tre fartyg i Sällskapet och utför tre enorma arbeten fortlöpande. Utvecklingen visar, att Sällskapet hittills lyckats i sina arbeten och förhoppningsvis blir vi ännu bättre.

Varför inte göra mer än hoppas? Varför inte bidra?

När tidningen nu distribueras, har s/s Bohuslän redan lagts upp för vintern vid den sedvanliga kajplatsen N:o 17 invid Rosenlunds Ångkraftverk.

Vinterns arbeten har redan påbörjats.

Arbetskvällar

I vinter fortsätter vi med traditionen med arbetskvällar på **måndagar** och **torsdagar**. Arbetet börjar ungefär kl 18 och avslutas med kvällsfika vid 21-tiden. Tiderna är inte så fasta. Bilparkering finns tvärs över gatan och vid ångkraftverket. Spår-vagnshållplatser finns vid Dom-



kyrkan (linjerna 2,3,4,7 och 9) och Järntorget (linjerna 1,3,4 och 9). Busslinje 85 har hållplats nära ångaren.

Härnadan följer ett kort sammandrag över planerade arbeten inom maskinavdelningen:

Ångpannan:

Avblåsning, rengöring och sötning. Eventuell reparation av murverk och inne i flamugnar. Ompackning av vattenståndsglas. Översyn av ett flertal ventiler i armaturen.

Ångmaskinen:

Konservering och avställning. Rengöring och bättringsarbete. Renovering av mellantryckscylinderns kolstång med påläggssvetsning och ny tätningssbox. Mellantryckscylinderns slidrörelse ses över. Luftpump demonteras och kontrolleras. Smörjrör förnyas och snyggas upp. Klädseln kring cylinder-

blocket rättas till.

Hjälpmaskiner:

Översyn av donkeypump (nya kolvstångar). Översyn av brandpump (nya kolvstångar). Översyn av generator (regulator och lagerspel).

Eisystem:

Avslutning av stora arbeten på huvudtavla. Flyttning och koppling av signalkabel. Montering av fördelningstavlor i maskinrum. Genömgång av kopplingskåp i gången.

Övrigt:

Stora rörläggeriarbeten vad gäller vattenledningar. Rörläggning på ångvärmeledning.

Göran Ahläng.



BOHUSLÄNS generator. Till höger syns själva generatören (från s/s MONARDA), därefter svänghjulskåpan. Sedan ångmaskinen, som driver generatören.

Foto i juni 1993, Bo Starmark.

BYSSAN - en tacksam uppgift



Oftast är det snörigt och jäktigt i byssan och allt ska klaffa. Måtsalen ska ha sitt, pentryt och caféet sitt och så kanske besättningen ska äta just då. Sura miner hjälper aldrig. Här har Kerstin Bäckdahl åriga och humor på topp, när hon raskar på akterut mot caféet med en knippe termoskannor. Foto i juni 1993, Bo Starmark.

Att arbeta ideellt på intendentursidan ombord i s/s Bohuslän är härligt, roligt, arbetsamt och ibland stressigt.

Det gäller att vara på plats timme före avgång. Då ska kaffet sättas på i de två stora gaskokarna, borden i salongerna och cafeterian torkas av, porslin plockas fram och tre, fyra personer ska samtidigt plocka fram grönsaker, pålägg, bröd samt enligt löpandebandprincipen tillaga och paketera smörgåsar till försäljning.

Besättningen ska ha kaffe, smörgåsar och bullar i måssen. En "kaffeböna" ska se till, att det finns kaffe på bryggan. Besättningens mat ska planeras liksom vad våra matgäster ska undfå med och vem som ska servera dem.

Ibland hittar man inte det man söker. En mindre efterlysningscirkus börjar då. Det är inte alltid samma personer, som tjänstgör ombord och precis som hemma lägger vi saker på olika platser. För det mesta rullar det dock som det ska.

Att ha rast - fritören - är knappast att tänka på under onsdagsturerna. Det kan vara hektiskt på övriga seglingar också speciellt på de två till Trollhättan.

Under den årliga långresan kan vi däremot lättare dela in oss i arbetslag, vilket gör, att vi kan få lite ledighet och njuta av sjölivet.

Att arbeta i byssan med att steka biffar och laga mat är en mycket varm syssla. Den oljeeldade AGA-spisen är varm, för att inte säga het och det ryker, osar och ångar alldeles förfärligt från pannor och kastruller. Flåkten förmår inte suga ut allt, eftersom någon av ventilerna, "fönstren", måste vara öppna så att personalen inte förgås av värme.

Något svalare är det att servera i cafeterian och där ser vi även mer av passagerarna. Likaså kan man få sig en trevlig pratstund med dem i damsalongen och när man går runt och plockar disk. Dessa sysslor, speciellt att stå i cafeterian och sälja, är

alltid populärt så här måste vi fördela arbetet så att alla som vill får prova på det någon gång.

Några föredrar att servera i salongerna, när vi har matgäster och det är ett mycket trevligt arbete.

De flesta passagerare vet, att vi arbetar ideellt och inte i vanliga fall är servitriser och kokar till professionen. De anser, att vi gör ett gott arbete och beundrar alla ombord, som lägger ner så mycken fritid på att bevara ångaren.

Då känns verkligen inte arbetet hårt.

När vi sedan ligger förtöjda vid Stenpiren, hemmahamnen, och gästerna gått lland, ångaren städats, pengarna räknats och vi sätter oss med en kopp kaffe och summerar resa, tycker de flesta att detta är livet. Vi har en mycket varm och gemytlig stämning ombord. Detta bidrar till att så många återkommer resa efter resa.

Sommarens resor är nu till ända och för att inte tappa kontakten under höst, vinter och vår träffas vi från intendenturen privat och på några möten även under dessa årstider.

Tack alla aktiva och alla passagerare för sommarens många innehållrika resor!

Kerstin Granström
Ek.förest.

AKTERSALONGEN.

s/s BOHUSLÄN 80 ÅR.

1994 blir vår ångare 80 år. Detta kommer självfallet att uppmärksammas på mångahanda sätt. Extraturer kommer att seglas och ångaren kommer att hedras på ett välförtjänt vis.

Ångbåtarna 82 och 83 kommer att ägnas vår ångbåt.

Redan nu efterlyser redaktionen stoff av alla slag för kommande artiklar. Goda foton vill vi också gärna ha.

Redaktionsadressen finns på sidan 2.

NORDSTEAM - 1994.

Med anledning av s/s BOHUSLÄN blir 80 år, kommer Sällskapet Ångbåten att stå som värd för ett ångbåtmöte i Göteborg.

Tidpunkt blir 8 - 10 juli. Ångarna kommer i gästgästeman att ligga vid och runt Stenpiren.

Det yppas goda tillfällen att bese och besöka samtliga fartyg. Speciella rundturer kommer också att anordnas.

Styrelsen avser att ge en fyllig information om evenemang i kommande nummer av Ångbåten.

OM FOTON 1.

Redaktionen får frågor om "Ångbåten Arkiv" och möjligheten att få låna bilder.

För närvarande kan vi inte låna ut bilder åt något håll. Bildarkivet är stort och ännu har inte allt kommit oss till hands. Sedan vidtar ett stort sorteringsarbete även om mycket redan gjorts. Eventuellt kan det bli en fotoutställning i sommar.

OM FOTON 2.

Färgfoton tas emot av redaktionen för att reproduceras som svarvita i Ångbåten. Vår tryckare, Melanders Boktryckeri, har alla moderna möjligheter att återge bilderna på ett utmärkt sätt.

AKTERSPEGELN.

Författare ombord i denna Ångbåt är Per Lagerkvist, en av Sveriges mest kända författare. Född 1891 i Växjö, död 1974 i Stockholm. Nobelpris i litteratur 1951.

IN MEMORIAM.

Ater har en av Sällskapets trogna tillskyndare anlänt till den sista Hamnen.

Tidigt i somras avled Sällskapets förste befälhavare, sjökapten Karl-Gustav Utbult i en ålder av 80 år.

Det var kapten Utbult som förde vår ångare på den allra första turen i vår regi. Under flera säsonger på sextioalet var han vår ende behörige befälhavare.

Orubbligt lugn, fasthet, auktoritet och sjömanskap var hans kännetecken. Vänlig mot alla var han avhållen överallt.

Tack, K-G, för Din ovärderliga hjälp i vårt inledningsskede.

Bo Starnmark.



VID HAVET

*Här är varenda sten så fast,
för det är nära havet.
Nyss foten gled och grenar brast,
Men här är du vid havet.*

*Det lämnar på sin grund ej kvar
det lösa och det lätta.
Den sten som icke säkert bar
var inte av de rätta.*

*Hårt, smärtsamt slog det mången gång
och vräkte undan bara.
Fientligt ljud dess vreda sång
och livet var i fara.*

*Men rensad låg en härjad kust
från allt som ej höll måttet.
Och livet log igen av lust
vid dyningen i brottet.*

*Från svarta hållar havet dröp,
tillbaks i djupet drivet,
och ödmjukt i sin skreva kröp
det trofast starka livet.*

*Med kärleksört och rosenrot
går landet ut mot havet.
Här är det trygghet för din fot,
här är du nära havet.*

Pär Lagerkvist