



ÅNGBÅTEN Årg 56 • Nr 1 2020 • 176

Ångbåten

Medlemsblad för
Sällskapet Ångbåten, Göteborg
ISSN 1402-8360

Göteborgsredaktionen:

Ingvar Kronhamn, Gamla Björlandavägen 182, 417 28 Göteborg, tel 0768-81 08 85

ingvar.kronhamn@telia.com (ansvarig utgivare)

Gunnar Söderberg, Berglärkan 4, 426 69 V. Frölunda, tel 0705-29 99 79, g.soderberg@telia.com

Lokalredaktionen Lysekil:

Bo Starmark, Fregatväg. 3, 453 30 Lysekil, tel 0523-134 14 eller 0709-56 96 69, bo.starmark@gmail.com

Prenumerationsavgiften för år 2020 är 200 kronor. Adressändringar meddelas till Mattias Järstedt,

Asphyxevägen 19 A, 417 29 Göteborg, tel 0768-56 72 70

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

Grafisk produktion: Danngård Litho 2020. Miljömärkt Tryck oak 3041 0196

Sällskapet Ångbåten

Box 2072, 403 12 Göteborg

www.steamboat.se, info@steamboat.se

Medlemsavgiften för 2020 är 200 kr. Plusgiro: 62 16 06-3, bankgiro: 673-68 62.

Ordförande: Eva Helmerson, tel 0705-65 21 87, eva@helterson.se

Vice ordförande: Stig Petersson, stiggemil-privat@yahoo.se

Sekreterare: Mattias Järstedt, tel 0768-56 72 70, mattias@jarstedt.com

Kassör: Anne Marie Erikson Techera, kassor@steamboat.se

Ansvarig hemsideansvar: Mattias Järstedt, tel 0768-56 72 70, mattias@jarstedt.com

Telefon till expeditionen 031-701 77 54 (ofta endast telefonsvarare).

Ångaren BOHUSLÄN har under seglatsäsongen sin tilläggsplats vid Stenpiren, Göteborg.

Vinteruppläggning vid Skeppsbron.

För beställningstrafiken svarar Bengt Boge,

tel 0707-68 25 83, charter@steamboat.se

Reguljära turer med FÄRJAN 4 utgår från färjeläget vid Residensbron.

För beställningstrafiken svarar Claes Verner, tel 0730-68 47 08, charter_f4@steamboat.se

Innehåll Ångbåten 176

Försalongen	2	Minnesord	13
Mot en ny säsong!	3	Maritrandfärjan	14
BOHUSLÄNS sommarturer 2020	4	Farleder och navigation	15
Ombord - aktuellt från BOHUSLÄN	6	Göta älvångaren ELFKUNGEN	22
Aktuellt från FÄRJAN 4	8	Reparation av SPRÄNGARENS panna	24
Båtar runt omkring	12	Akterspegeln	28
Kulturarvsarbete	13		

Försalongen

Välkommen ombord i *Ångbåten* 176!

I detta nummer rapporterar vi – som vanligt – från våra ångare, BOHUSLÄN och FÄRJAN 4. Arbetet ombord i dem pågår hela vintern.

Reparation av ångpannan i FÄRJAN 4 tog sin början veckan före jul. Vi rapporterar om det pågående arbetet i ord och bild.

Vi får även följa en reparation av en något större ångpanna, ombord i vedettbåten SPRÄNGAREN.

I serien om BOHUSLÄNS historik får vi i detta nummer läsa om *Farleder och navigation* längs kusten.

Den verksamhet vi startade med BOHUSLÄN 1966 har lockat en hel flotta av utflyktsbåtar. Under *Båtar runt omkring* presenteras det senaste tillskottet, kataranen MEDVIND.

Ragnar Magnander berättar om ELFKUNGEN, en av de kända ångbåtarna som trafikerade Göta älv.

Vi önskar er en trevlig läsning!

Bidrag till Ångbåten

Vi tar gärna emot bidrag inom *Ångbåten*'s intresseområden: Ångbåtar och ångbåtstrafik, gärna i Västsverige.

Manusstopp för Ångbåten

Nr 2 2020 (177) 14 april 2020
Nr 3 2020 (178) 14 september 2020

Omslaget

Stilla morgon i Strömstad. 2019 återvände BOHUSLÄN till Strömstad.
Foto Yvonne Højjer

Ångbåten Nr 1 2020

Mot en ny säsong!



Ångbåtsvänner!

BOHUSLÄN ligger väl inpackad i sina presenningar så här vintertid – vad händer där under egentligen?

Enkelt sagt, massor – man arbetar i maskin, på däck och inombords. Ja, det jobbas, och inte minst, det tjötas.

På arbetsdagarna är det minst lika viktigt att jobba med olika projekt, stora som små, som att träffas och tjöta. Att träffas och jobba tillsammans är en viktig del för våra aktiva – och viktigt för vårt välmående.

Dagarna blir längre och längre, det är inte längre lika mörkt som tidigare. Vi börjar märka av vissa värtecken. Turistan är nästan klar. Snart kommer besättningslistorna ut till alla sommaraktiva för att teckna sig på turer.

Aktivmöte och säkerhetsövningar börjar planeras. Vi ser över våra matvaruleverantörer, tallrikar och bestick kompletteras – ja listan kan bli hur lång som helst på vad som händer nu.

Ångbåten Nr 1 2020

Möte för aktiva medlemmar

ombord i KUNGSÖ
vid Stenpiren

Lördagen 4 april kl. 12.00

Alla aktiva medlemmar i Sällskapet Ångbåten hälsas välkomna!

Säkerhetsövningar för aktiv besättning

ombord i ångaren BOHUSLÄN
Torsdagen 14 april kl 16-20

Lördag 16 april kl 10-14

För att få segla besättning måste man delta i minst en säkerhetsövning och ha betalat medlemsavgiften.

Årsstämma i Ångbåten Ekonomisk Förening

äger rum ombord
i ångaren BOHUSLÄN
vid Stenpiren,

Tisdagen 26 maj 2020 kl. 18.00.

Om ångaren inte är på plats hålls stämman på Sällskapet Ångbåten's kontor, Skeppsbron 5-6, vän. 3.

Alla andelsägare är välkomna!

Agneta Eriksson
Ordförande

Andelar säljs vid årsstämman

EVA HELMERSON
ORDFÖRANDE

BOHUSLÄNS sommarturer 2020

BOHUSLÄNS sommarturer 2020 är beslutade och sommarturlistan under tryckning. För att våra resenärer ska kunna planera sommarens turer i god tid ges här en översikt.

För närmare detaljer om avgångs- och ankomsttider, biljettpriser, förköp samt servering ombord hänvisas till den tryckta sommarturlistan eller hemsidan www.steamboat.se.

Res med BOHUSLÄN i sommar!

Bästa sättet att stödja bevarandet av BOHUSLÄN är att resa med ångaren. Den fina salongsinredningen, de stora promenaddäcken och ångmaskinens lugna ryttn kan inte upplevas på andra passagerarfartyg på Västkusten. Det finns alltid något gott att äta och dricka ombord.

När du reser med BOHUSLÄN ger det viktiga intäkter till ångarens drift och underhåll. Turerna utgår från Stenpiren i Göteborg om inte annat anges.

Kvällsturer onsdagar 27/5-9/9

Den traditionella rundturen avgår onsdagar från Stenpiren 18.30 med återkomst 21.45. Turen går dock ej onsdagen 15 juli.

Resan går genom Göteborgs norra och södra skärgård. Turen är ett bra tillfälle att ta med vänner och visa skärgården och Göteborg från sjösidan.

Göteborg-Öckerö-Marstrand

Turen går sex lördagar; 13 juni, 27 juni, 25 juli, 1 augusti, 22 augusti och 29 augusti samt söndagen 9 augusti.



Snart är det dags att styra ut ångaren BOHUSLÄN på sommarens turer. Här är det Bengt Johansson som sitter med ratten vid anlöp av Öckerö på en Marstrandstur 31 augusti 2019. Foto Gunnar Söderberg

Öckerö hamn anlöps för av- och påstigning. Resan fortsätter genom norra skärgården. Den smala Albrektsunds kanal passeras innan Marstrand anlöps för knappt tre timmars uppehåll. I Marstrand kan man vandra i staden eller runt ön, bada i havet eller besöka fästningen.

Avgång Stenpiren 10.00, Öckerö hamn 11.20, återkomst Öckerö 17.35, Stenpiren 19.00.

Sillens dag på Klädesholmen

Nationaldagen 6 juni går BOHUSLÄN på en dagsutflykt till Klädesholmen utan-

för sydvästra Tjörn där Sillens dag firas med olika aktiviteter. Ca tre timmars uppehåll på Klädesholmen. Avgång Stenpiren 10.00, återkomst 19.30.

Träbåtsfestival i Skärhamn 4/7

Res med ångaren BOHUSLÄN till träbåtsfestivalen i Skärhamn på Tjörn. Förutom träbåtar finns det tändkulemotorer, modellbåtar och annat från kustkulturen.

Avgång Stenpiren 10.00. Cirka fyra timmars uppehåll i Skärhamn. Hemresan går med buss från Skärhamn 17.30 till Göteborg.

Runt Tjörn från Skärhamn 5/7

Turen går medurs runt Tjörn genom Nösund, Stigfjorden, Hakefjorden och Hjärteröfjorden. Avgång Skärhamn 11.00 med återkomst 15.00.

Träbåtsfestival i Skärhamn 5/7

Buss från Stenpiren 09.30 till Skärhamn där det blir drygt fem timmars besök på träbåtsfestivalen. BOHUSLÄN avgår från Skärhamn 16.00 till Göteborg med ankomst Stenpiren 19.30.

Göteborg-Lysekil 9/7

BOHUSLÄN avgår 10.00 från Stenpiren på en lång kusttur längs större delen av den gamla originaltraden. Gullholmen anlöps för ett längre uppehåll iland innan båtresan avslutas i Lysekil 18.00.

Buss avgår till Göteborg efter båtens ankomst till Lysekil.

Kvällstur från Lysekil 10/7

BOHUSLÄN avgår från Lysekil 18.00 på en tre timmars rundtur i den vackra skärgården kring Lysekil. En sällsynt möjlighet att göra en kvällstur med ångaren och visa både den och skärgården för vänner och bekanta.

Lysekil-Strömstad 11/7

BOHUSLÄN avgår från Lysekil 10.00 för en lång heldagstur längs kusten. Kungshamn anlöps 11.45 för av- och påstigning. Resan fortsätter genom Sotekanalerna, anlöper Hunnebostrand 13.15 för av- och påstigning och vidare norrut längs kusten genom Hamburgsund, Fjällbacka skärgård och Havstensund

till Strömstad med ankomst dit 18.30.

Buss avgår till Lysekil efter båtens ankomst till Strömstad.

Strömstad-Idefjorden 12/7

Från Strömstad 10.30 genom skärgården norrut och längs riksgränsen till Norge i Svinesund och vidare till Idefjorden. Halden med Fredrikstens fästning passeras innan BOHUSLÄN följer Idefjorden söderut och vänder i höjd med Krokstrand. Återkomst 16.00.

Strömstad-Kungshamn 14/7

BOHUSLÄN avgår från Strömstad 10.00 söderut genom Havstensund, Fjällbacka skärgård, Hamburgsund, och anlöper Hunnebostrand för av- och påstigning. Vidare genom Sotekanalerna till Kungshamn med ankomst dit 16.30.

Buss avgår till Strömstad efter båtens ankomst till Kungshamn.

Kungshamn-Göteborg 15/7

Ett fint tillfälle att resa på ångarens hela originaltrad! BOHUSLÄN avgår från Kungshamn 11.00 och anlöper Lysekil 12.45 för av- och påstigning.

Gullholmen anlöps för ett längre uppehåll innan resan fortsätter 15.00 till Göteborg med ankomst 20.30.

Buss avgår till Kungshamn efter båtens ankomst till Stenpiren.

Nyhet: Fallens Dagar 18-19/7

Under Fallens Dagar går BOHUSLÄN till Trollhättan på lördagen och tillbaka på söndagen. Trollhättan bjuder på ett stort utbud med underhållning och olika

aktiviteter. Res med båten i ena riktningen och på egen hand med Västrafiks regiontåg i andra riktningen.

Programmet för Fallens Dagar finns på www.vastsverige.com/fallensdagar

Göteborg-Trollhättan 18/7

BOHUSLÄN avgår från Stenpiren 09.00 uppför Göta älv. En kort sträcka går resan genom industriområden innan lantligare vyer tar vid under resten av den långa och intressanta resan.

BOHUSLÄN slussar först i Ströms sluss vid Lilla Edet som har lyfthöjden 6 meter. I Trollhättan sker slussningen genom fyra slussar med totalt 32 meters lyfthöjd. Därefter är det en kort kanalsträcka innan Stads kajen anlöps i centrala Trollhättan omkring 17.00.

Ankomsttiden kan påverkas positivt eller negativt av broöppningar och slusstider.

Trollhättan-Göteborg 19/7

BOHUSLÄN avgår från Stads kajen i Trollhättan 11.00 med beräknad ankomst Stenpiren 19.00.

Ankomsttiden kan påverkas positivt eller negativt av broöppningar och slusstider.

Nyhet: Göteborg-Donsö 15/8

Dagsutflykt med avgång från Stenpiren 10.00 till Donsö i södra skärgården med två timmars uppehåll för besök på ön. Åter från Donsö 13.50 med ankomst Stenpiren 15.00.

GUNNAR SÖDERBERG

Ombord – aktuellt från BOHUSLÄN

Säsongen 2020 närmar sig med stormsteg. Ombord i BOHUSLÄN och i läsnade lokaler pågår vårutrustningen för fullt.

Hittills har vädret temperaturmässigt varit byfiat men det har blåst ordentligt med fladdrande presenningar som följd. Men arbetsförhållandena har fungerat med god värme i ångaren och god lagad mat till lunch.

På däck

Ett mycket stort arbete har nerlagts på uppbyggnaden av besättningstoaletten. Denna är tillika duschutrymme under längre turer och hårt belastad. Slitaget har varit stort. I nuläget har skott och durk renoverats och målats, rörelning- ar gått genom, elledning- ar testats och slutligen har taket målats.

På akterdäck (promenaddäcket) om babord pågår det nästan eviga arbetet med kontroll av trävirket. Här är ständigt påverkan av väder och vind. Alltjämt måste vi byta delar av waterbordet, själva däcksplankan som ligger an mot spark- plåten. Sedan ska det målas och göras pryddligt.

Viss målning på fördäck har påbörjats så smått i en något bister verklighet. Räckverket har kunnat behandlas. Men mycket arbete återstår som bekant.

Styrbords livbåt

Arbetet på styrbords livbåt är tillfälligt vilande. Båten är nu rättvänd men måste torka ordentligt innan den målas invändigt på relingar och esingar. På senare tid har den varit orangeröd men ska återställas i originalnyans: gulbrun.



Här gäller god mat och mat i rättan tid! Barbro Ryberg är en av kokarna i vinterbesättningen. Sommartid flitig till rors och bland trossar, spring och fribeltar. Foto Bo Starmark

Säkerhetsutrustningen såsom åror, klykor och linor ska återställas.

Slutligen återstår att byta en del i för- stäven som är rötskadad.

Babord- livbåt ska rustas under nästa vintersäsong.

I maskin

har varit stor verksamhet hela vintersäsongen varje tisdag och torsdag. Bland stora jobb kan nämnas:

Ramlager två och tre till huvud- maskin har gått genom med noggrannhet.

Vevstaken till cirkulationspumpen (encylindr- igringmaskin på babordssidan

i maskinrumet) har skickats till verkstad för renovering.

24 fjädrar har monterats på lågtrycks- cylinderns kolringar för att ge bättre tätning.

734 tuber i kondensorn har dragits med viska. Kondensorn är den stora "burken" babord om huvudmaskin och i vilken avloppsången kyls till vatten och åter pumpas till ångpannan.

Det återstår mycket arbete men kompetensen är stor och mångskiftande så snart seglar vår 115-åriga ångare åter ut i sina hemmafärvatten i Bohuslän

TEXT & FOTO: BO STARMARK

Ångbåten Nr 1 2020



Övre vänstra bilden: Tillverkningskylten till styrbords livbåt från varvet i Råd hittades under lager av färg

Övre högra bilden: Sture Andersson och Stig Petersson byter skadad material på promenad- däck.

Nedre bilden: Jerry Franzén renoverar besät- ningstoaletten tillika duschrum för besättningen.

Ångbåten Nr 1 2020



Aktuellt från FÄRJAN 4

Sedan förra numret av tidningen utkom i slutet av december har det hänt en hel del positivt angående reparationen av ångpannan i FÄRJAN 4.

Beslut om pannreparation

Färjans ägare Stiftelsen Styrelsen för Göteborgs Sjöfartsmuseum tog vid sitt styrelsemöte 16 december beslut om att beställa reparation av pannan enligt offerten från VEÄ. Inför styrelsemötet hade Kiwa Inspecta lämnat ett preliminärt godkänt KKI för reparationen av pannan.

Samtidigt beslöt Stiftelsens styrelse godkänna det av oss föreslagna avtalet för den kommande driften av färjan där Sällskapet Ångbåten får fortsatt förtroende för driften men med ett avtal som bättre passar förutsättningarna.

Pannreparationen pågår för fullt

Redan 18 december var VEÄ på plats i färjan och skar upp en del av pannans bakgavel och demonterade tillhörande stagbultar som håller flamugnen på plats.

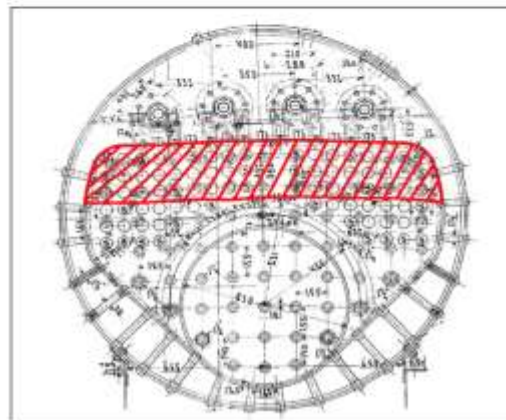
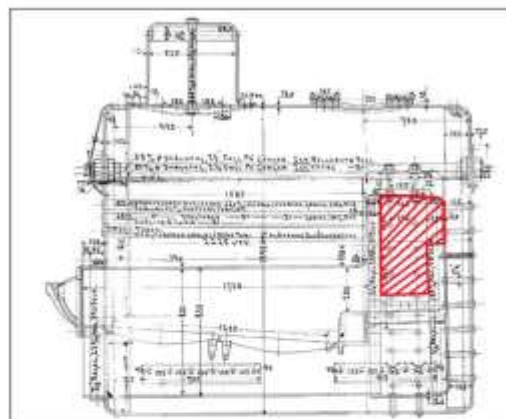
För att öka åtkomsten till pannan behövde skottet till förpiken samt en bit av vardera kolboxskotten skäras upp för att ge VEÄs Jonas Forsén större arbetsutrymme, främst för arbetet med stagbultarna. Skotten demonterades av Sällskapets medlemmar Carl-Johan Holm, som även är Sällskapets projektledare, Christer Eliasson och Åke Karlsson. Dessa tre har med hjälp av Håkan Järnström och Bengt Bengtsson servat VEÄ med tryckluft samt annat väsentligt såsom att vara brandvakt.

Jonas Forsén återkom till färjan för fortsatta arbeten från 8 januari och tre veckor framåt. Då handlade det först om att skära loss flamugnens tak och sidor samt den övre delen av flamugnens bakgavel. Därefter har Jonas Forsén pålaggs svetsat och fogförberett de totalt cirka 6 m långa snitten där flamugnens nya delar ska svetsas ihop med de befintliga.

Väl tillbaka i verkstaden i Sävsjö har VEÄ smitt rundningarna på flamugnens nya bakgavel. Denna ska sedan nitas till



Christer Eliasson vid den gamla flamugnens bakgavel med delar av tak och sidor. Foto Åke Karlsson 8 januari 2020.



flamugnens tak och övre delen av sidorna innan dessa svetsas till de befintliga delarna av flamugnen. Pannans bakgavel ska därefter svetsas på plats. De nya stagbultarna ska gängas fast mellan flamugn och bakgavel respektive pannans mantel. Våra egna män har även påbörjat att öppna upp, inspektera, eventuellt åtgärda och packa om all pannarmatur.

Rengöring av pannan svåråtkomliga delar på vattensidan pågår för fullt. Utrymmet mellan flamugnens bakgavel och pannans bakgavel är i praktiken bara åtkomligt för mekanisk rengöring så länge pannans bakgavel är öppen.

De gamla stagbygglarna (hästarna) som ska återmonteras på flamugnens nya tak har blåsträts och sprickindikerats.

30 april ska VEÄ vara klara

VEÄ ska vara klara med sina arbeten senast 30 april. Då ska pannan vara provtryckt och godkänd av Kiwa Inspecta. Därefter återstår vissa återställningsarbeten såsom målning och isolering av pannan. Skotten till förpik och kolboxar ska återställas. Eldrörets roter och murverk måste förstås återställas innan påeldning kan göras liksom luckan till eldröret.

Färjan behöver täckas av efter flera års uppläggning och som inför varje säsongstart är det en del som behöver göras både ut- och invändigt för att färjan ska bli presentabel.

Slutligen ska färjan provköras för Transportstyrelsens inspektör innan färjan kan få nya certifikat och därmed får användas för passagerartrafik.

Färjan kan bokas för turer

Det är i nuläget lite svårt att ange när färjan är klar för trafik. Förhoppningsvis blir det någon gång under juni. Claes Verner sköter i likhet med tidigare bokningen av beställningsturer och tar gärna emot förfrågningar på turer. Claes Verner nås på 0730-68 47 08 och charter_f4@steamboat.se

De rödmarkerade partierna på ritningarna på pannans längd- och tvärsnitt markerar det som kommer att förnyas på flamugnen. Ritningsarbetning av Åke Karlsson.



Här har den nya plåten till flamsugarens bakgavel monterats på en form som plåten ska smidas över till den rätta rundningen på gaveln. Plåten värms med gasolbrännare tills den har rätt temperatur för att kunna smidas.



Efter värmning till rätt temperatur har den 12 mm tjocka plåtens smitts till rätt form med hjälp av handläggor. Plåten har ännu visat övermått på kanterna. Foto Jonas Forsén 13 februari 2020.

Bert Johansson tittar in i den uppkurna bakgaveln på pannan. Innanför den syns en rad med stagbultar som håller flamsugarens bakgavel, där övre delen samt tak och en bit av sidorna är bortskurna. Tubplåten rökgastuber och åldrör syns längst in. Foto Gunnar Söderberg 11 januari 2020.



Hamnrundturer i höst

I nuläget är det beslutat att de traditionella guidade hamnrundturerna återupptas i höst. Det blir som vanligt lördagar under september och oktober med avgång från Eriksberg 13:30 och Residensbron 14:00. Rundturen tar 2,5 tim och inkluderar guidad promenad iland vid Klippan 5/9, 26/9 och 17/10, Slottsberget-Lindholmen 12/9, 3/10 och 24/10 samt Götaverkens gamla varvsområde 19/9, 10/10 och 31/10.

Biljetter, eller snarare polletter, säljs vid ombordstigning och kostar 140 kr. Barn under 12 år fritt i vuxens sällskap.

100-årsjubileum

FÄRJAN 4 och tvillingssystemet FÄRJAN 3 beställdes vid Motala Verkstad av Göteborgs Hamnstyrelse 31 januari 1920. Kontraktets pris var 184 500 kr per färja. Leverans utlovades 5 ½ respektive 6 månader efter kontraktets datum, vilket dock skulle visa sig vara för kort tid.

FÄRJAN 4 kölsträcktes 13 juli och sjösattes 17 september. Provtur med Fartygsinspektionen skedde på sjön Boren 8 oktober under fem timmars gång. Verkstaden levererade färjan till Hamnstyrelsen 12 oktober 1920.

FÄRJAN 4 sattes in på linjen Residensbron-Götaverken, som den trafikerade fram till 2 juni 1954 när nya motorfärjan HUGO HAMMAR ersatte den. Färjeläget på Hisingen flyttades samtidigt till Lundbyhamnen. Därefter var 4:an ständigt gångklar reserv- och extrafärja, men var åter igång på sin gamla linje från 1968 till 31 juli 1970 när linjen upphörde.

När detta skrivs är det inte klart när och hur färjans 100-årsjubileum ska firas. Vi får samråda med Stiftelsen och Stadsmuseet och återkomma om detta.

GUNNAR SÖDERBERG

Båtar runt omkring

MEDVIND

Skärgårdslinjen som sedan 2004 driver skaldjurs- och showbåten TRUBADUREN har utökat flottan med en andra båt som kommer att fördubbla utbudet av turer. Det är katamaranen MEDVIND som köptes från Sundvall i december 2019.

MEDVIND har enligt rederiets hemsida premiärtur 25 april och bjuder på skaldjurskryssningar med sång. Även den nya båten ska ligga vid Packhuskajen 11 intill Casinot.

MEDVIND byggdes 1971 vid Karlskronavarvet som ÖLANDSSUND för Rederi AB Ölandssund för linjen Kalmar-Borgholm. Året därpå förkortades linjen till Kalmar-Färjestaden. När Ölandsbron stod klar 30 september 1972 försvann underlaget för linjen och båten lades upp.

Sedan dess har båten växlat ägare och namn ett stort antal gånger. Verksamhetsområdet har växlat från Öresund 1974 till Finland 1976 och åter till Sverige som STRÖMSKÄR AF STOCKHOLM 1989. I Stockholm fick den namnet MEDVIND 2006 och såldes senare samma år till Sundvall.

MEDVIND, som är byggd i stål, är 31,3 m lång och 9,5 m bred. I vinter har Ö-Varvet på Öckerö installerat nya Volvo Penta D13 huvudmotorer på vardera 500 hk samt nya hjälpmotorer av samma fabrikat. Även bogpropellrar har installerats.

GUNNAR SÖDERBERG



MEDVIND som STRÖMSKÄR i Stockholms hamn 25 maj 1991.
Foto Olle Renck i Christer Samuelssons samling

ERIC NORDEVALL (II)

är en replik av en hjulångare, byggd 1836 och förläst på Vättern 1856.

ERIC NORDEVALL (II) byggdes vid Forsviks Varv, sjösattes 2009, fick ångmaskiner från Motala Verkstad och ångpanna från Kockums i Karlskrona samt gjorde sin jungfrutur 2011.

Tyvärr har inte hjulångaren rönt den uppskattning som förväntades. Turerna med den har med åren blivit allt färre.

Under våren kommer ERIC NORDEVALL att förflyttas till Västerås där en förening övertar drift och underhåll.

Vi får önska de nya ägarna lycka till!

INGVAR KRONHAMN



Hjulångaren Eric Nordevall anlände till Göteborg och Eriksberg 18 maj 2012.
Foto Ingvar Kronhamn

Ångbåten Nr 1 2020

Kulturarvsarbete

Allt arbete med våra ångare, BOHUSLÄN och FÄRJAN 4, sker från medlemmarnas sida helt ideellt. Men hur omfattande är de ideella arbetsinsatserna? Och då räknar vi bara arbetet ombord, inte de administrativa sysslorna och inte heller medlemstidskriften.

Ångaren BOHUSLÄN

Roland Lindberg har lämnat siffrorna för BOHUSLÄN 2019.

Omborddagar under säsongen:

Maskin	336
Däck	517
Intendentur:	467
Totalt	1320

Vinterarbete:

Maskin	801
Däck & Intendentur	549
Totalt	1350

Total arbetsinsats 2019: 2670 dagar

Om kulturarvsarbetet kring FÄRJAN 4 ber vi att få återkomma med tanke på att den varit upplagd en längre tid för pannreparation. Men omsorgen om färjan har inte varit mindre trots det.

INGVAR KRONHAMN

Arbetslivsmuseernas Dag

Den årliga mässan där arbetslivsmuseer i regionen visar upp sin verksamhet hålls 2020 den 24 april i Vilanhallen i Skara.

150 arbetslivsmuseer är anslutna till Nätverket industrihistoria och arbetslivsmuseer i Väst, NAV.

Även Sällskapet Ångbåten deltar!

Ångbåten Nr 1 2020

Sven Faijersson



En av dom stora kämparna från starten 1965, Sven Faijersson, har lämnat oss. När BOHUSLÄN kom från skrothandlaren och skulle driftsättas inför första året 1966, var Sven kanske den viktigaste personen.

Ingen mer än maskinchefen Henry Brunefjäll hade erfarenhet av ångbåtar. Sven var med sin tekniska kunskap den drivande, tillsammans med Sven-Hugo Bengtsson, och Rolf Nilsson.

Att få BOHUSLÄN färdig till sommaren 1966 var verkligen en prestation.

BERT JOHANSSON



Minnesord

Claes Engblom



Claes Engblom lämnade oss hösten 2019. Han var på däck i ångaren BOHUSLÄN men hans intressen omfattade även skonaren INGO liksom STF:s turistbåtar i den svenska fjällvärlden. 2017 svarade Claes även för ångaren BOHUSLÄNS beställningstrafik.

INGVAR KRONHAMN

Fotoutställning

med foton på besättningen ombord i ångaren BOHUSLÄN arrangerades 27 januari-8 februari på Majornas Bibliotek.

"Vi som jobbar på ångaren BOHUSLÄN" var namnet på utställningen med foton av P-O Alfredsson och text av Barbro Ryberg.

Vi som inte hade möjlighet att se utställningen hoppas på att den ges i repris.

INGVAR KRONHAMN

Marstrandfärjan

På bara några år har el blivit en vanlig driftform för färjor. Många vägfärjor går nu på batterier eller får ström genom en kabel som vindas upp på ett hjul ombord.

Den ärorika föregångaren för dessa strömfärjor är HAMNFÄRJAN II i Marstrand, sjuttio två år gammal men den hade en äldre syster som sattes i trafik redan 1913.

HAMNFÄRJAN II, som av flera goda skäl ofta kallas *Spårvagnen*, togs ur regullär trafik 1985 och är numera en klenod som ägs av Sällskapet Färjans Vänner och används flitigt för turer i hamnen och nedåt Albrektsund.

HAMNFÄRJAN II beställdes av Marstrand Mekaniska Verkstad i december 1947 hos den sedermera legendariske båtbyggaren Gösta Johansson i Kungsviken på Orust.

Färjan genomgick en omfattande reparation 1996-99. Våren 2018 upptäcktes stora skador i de små däckerna som sticker utanför däckshuset i för och akter. Även balkarna var skadade. En tillfällig reparation kunde göras så att färjan kunde användas ytterligare två sommarsäsonger. Men i september var det dags att göra en större insats och färjan lyftes upp och ställdes i den rymliga hallen på Tjörnvarvet i Rönningå.

Under några veckor hade jag nöjet att lasta bilen med matkorg och verktygs-låda på morgnarna och ge mig iväg till varvet för att genomföra arbetet tillsammans med Thommy Larsson, erfaren båtbyggare från nordöstra Orust.



HAMNFÄRJAN II i Marstrand är vackert blå och drivs elektriskt varför den kallas "Spårvagnen". Här är den på glöggtur med tomten Nils som agerar både skeppare och servitör. Foto Stefan Westberg

"Det är en ära att få arbeta med den här färjan" sa Thommy, som tidigare under året hade lagt däck på hundra-åriga POLSTJÄRNAN i Kungsviken.

Medlemmarna i Kulturföreningen Gösta Johanssons varv, som vårdar varvsmiljön i Kungsviken och äger POLSTJÄRNAN, har visat ett särskilt intresse för färjan.

Det spårvagnsblå fartyget blev färdigt i tid för att kunna gå "glögg-turer" under lördagarna i advent. Passagerare som annars skulle rest med den vanliga LASSE-MAJA blev färjade elektriskt över

sundet och fick en kopp glögg, värmd på oljekaminen som värmer salongen. Tomten som heter Nils och inte behöver något lösskäggs agerade både färjkarl och servitör.

HAMNFÄRJAN II går snabbt att klargöra för gång och kräver inte större besättning än en skeppare. Det har hänt flera gånger att Färjans Vänner har fått lösa situationen när ordinarie färjan har råkat ut för problem. Den tillhör ju en teknikgeneration där det finns lite mer som kan krångla.

STEFAN WESTBERG

Ångbåten Nr 1 2020

Farleder och navigation



Carl Johan Johansson var befälhavare i BOHUSLÄN från 1916 till 1949. Här sitter han avslappnad på bryggan en sommar dag 1939. Foto Dan Samuelson i Sjöhistoriska museet

Åren 2001 och 2002 hade vi en serie artiklar om ångaren BOHUSLÄN och dess aktiva tid hos Marstrandbolaget.

Sedan dess har det kommit många nya medlemmar som vill veta mer om historiken runt BOHUSLÄN. Artiklarna kommer nu i en något omarbetad version. Sommarbåten BOHUSLÄN presenterades i Ångbåten 173, Gods, post och passagerare i 174 och Vinterbåten BOHUSLÄN i 175.

I de tidigare artiklarna har ångaren BOHUSLÄNS trafik för Marstrandbolaget mellan Göteborg och Gravarne (nuva-

rante Kungshamn) beskrivits. En titt i sjökorten visar att det på flera sträckor finns alternativa farleder.

Samspelt besättning

Nuförtiden används som regel inte de svåraste farledsavsnitten för turerna med BOHUSLÄN. Med växlande besättningar går det inte att få samma samspel mellan befälhavare och rorgångare som krävs på vissa tränga farledsavsnitt där marginalerna är små.

På Marstrandbolagets tid gick BOHUSLÄN hela året och det var samma be-

sättning som tjänstgjorde under många år. Rorgångaren kunde farlederna minst lika bra som befälhavaren. Det var inte som idag att däcksbesättningen turades om att vara rorgångare, utan den som hade befattningen fick bara avlösning när det var nödvändigt.

Befälhavaren tjänstgjorde i princip hela året medan styrmannen kunde upphöjas till befälhavare i en annan av bolagets båtar under sommarturlistan och då ersättas med en sommarvikarie.

Med klocka och kompass

BOHUSLÄNS befälhavare Carl Johan Johansson ville använda de farleder som gav kortaste gångtiden. I synnerhet på sommarens expresturer var det viktigt att hålla tiderna. Det skulle även gå att navigera i farlederna när sikten var dålig, eller kanske obefintlig, på grund av tjocka.

Navigeringen i tjocka skedde med hjälp av kompass och klocka. I ångarens kursbok fanns antecknat kurs och gångtid för varje sträcka mellan girpunkter. För att det skulle fungera höll man en förutbestämd fart som man fick genom att köra ångmaskinen med ett förutbestämt konstant varvtal.

Strömsättningen var förstas en osäkerhetsfaktor, men som regel är det nordgående ström längs kusten. Ångvisslan användes för att bedöma avstånd till land genom att lyssna på ekot.

Någon bevarad kursbok från BOHUSLÄN finns inte mig veterligt, men ångarens LYSEKILS från 1945 finns bevarad.

Denna och de intervjuer Ingvar Kronhamn och jag gjorde 1994 med Marstrandsbolagets tidigare kamrer Walter Nilsson är underlag till denna artikel. Walter Nilsson arbetade i bolaget från 1930 till 1954.

I storm och mörker

Vid storm fick man, där det fanns möjlighet, välja farleder som var så skyddade som möjligt. Mörker var kanske inte något större problem eftersom turerna huvudsakligen gick i dagsljus.

Vintertid blev det mörkernavigering mellan Stenpiren i Göteborg och Varholmssundet samt mellan Lysekil och Gravarne. På dessa sträckor var fyrbelysningen ganska väl utbyggd redan på 1890-talet.

Snabbaste leden till Marstrand

BOHUSLÄN hade två timmar i turlistan till Marstrand. För att inte spilla tid med vändningsmanövrar lag den som regel med stäven utåt vid Stenpirens västsida.

Från hamnen följde man stora farleden västerut. Efter passagen av Skalkorgarna lämnade man stora farleden och girade mot nordväst förbi Hjuvik och genom Varholmssundet.

Resan gick vanligen genom Lilla Kalvsund och väster om Björkö och Sälö samt vidare genom Stora Sillesund.

Därifrån nordost genom Draget mellan Ärholmen och Klöverön innan man kom till södra inloppet och anlöpte kajen i Marstrand.

Från Göteborg		Varholmen - Marstrand	
Stenpiren	WtS	17.0	
Ärholmen	SWtW	18.0	12
Grönsborg	SWtW	19.0	10
Olgöarna	SWtW	20.0	10
De Bojen	WtS	21.0	10
De	WtS	22.0	10
Knippskolan	WtS	23.0	10
Kalkorgarna	WtS	24.0	10
Sälö	WNW	25.0	10
Gravarne	NNW	26.0	10
Ärholmen	NW	27.0	10

Ett uppdrag från ångaren LYSEKILS kursbok från 1945. Vänster sida visar kurserna genom norra skärgården och Sillesund mot Marstrand. Höger sida visar Albrektsunds kanal till Marstrand och Sälö-Stora Holmen Grå förbi Långö.

På den tiden fanns inga flytbryggor för fritidsbåtar och handelskajen kunde utnyttjas i sin fulla längd med plats för två båtar.

Detta var snabbaste leden till Marstrand eftersom det gick att köra med full fart hela tiden utom en bit på älven och vid Kalvsund.

Visserligen var den en halv distansminut längre än leden genom Albrektsunds kanal, men denna tog längre tid eftersom man var tvungen att gå med reducerad fart i kanalen.

Vid kraftig sjöhävning valde man att strax före Sälö gå leden förbi Långö för att sedan gå genom Albrektsunds kanal.

Genom Lilla Sillesund

Men det fanns även ett annat djärvare alternativ än Stora Sillesund eller



BOHUSLÄN passerar genom den sprängda delen av Albrektsunds kanal. Till höger Högvaakten på Klöverön. Foto Gunmar Söderberg 1 augusti 1993.

Albrektsunds kanal som kunde väljas. Walter Nilsson berättar:

"När det var hög sjö i Stora Sillesund valde skepparna ibland att gå genom Lilla Sillesund. Det ville dock inte Calle (C. J. Johansson) göra sedan han en gång med BOHUSLÄN hade tagit boten så att skäddan trycktes upp och propellerbladen skrapade i skäddan. Den gången hördes BOHUSLÄN lång väg när han kom till Marstrand."

Albrektsund vid kraftig vind

Vid storm kunde man redan efter Varholmssundet välja att gå inre vägen,

d.v.s. den skyddade leden öster om Björkö och vidare Brunskärsleden till Albrektsunds kanal.

I sommarturlistorna fram till 1932 stod det "Sjögång undvikes genom passerandet av Albrektsunds kanal." Sommardag var det många ovana resenärer som reste med båtarna och det var viktigt att inte utsätta dem för obehagligheter. Det var befälhavaren som avgjorde om det var så pass besvärande sjögång att Albrektsund skulle väljas istället för Stora Sillesund. Albrektsund valdes inte bara för att det var trevligt att resa genom kanalen.

Albrektsunds kanal grävdes och sprängdes fram under åren 1842-1844 för att ge en skyddad inomskärsfarled till Marstrand. Djupet i kanalen var från början bara 8 fot, cirka 2,4 meter. Åren 1858-1860 skede en uppenning och förbättring av kanalen. 1904 beslutades om en utvidgning av kanalen så att djupet ökade till 4 meter.

När arbetena var klara 1909 fick målarmästare Thure Bonander i Marstrand uppdraget att på en bergvägg på Klöverösidan av Lilla Sillesund texta följande vers som finns där än idag:

*Du vreda västanvind i Sillesund
nu fruktar ingen mer ditt raseri
ty djupt och bredt är Albrektsund
där Marstrandsbåten går dig
lugnt förbi.*

Hjärteröfjorden utsatt passage

Efter anlop av Marstrand gick färden genom norra inloppet och ut på den relativt oskyddade Marstrandsfjorden. Kursen sattes mot fyren Berlin och vidare söder om Klädesholmen och ut på Hjärteröfjorden vid Eggskärs fyr.

Alla som rest med BOHUSLÄN sommardag vet att Hjärteröfjorden kan vara en passage som i frisk kuling från sydväst till väst ger mycket sjöhävning och därmed rullning en lång sträcka innan man girar mot Skärhamn eller fortsätter norrut och kommer närmare Kyrkesund.

På Marstrandsbolagets tid hade BOHUSLÄN inga slingerkölar och rullade därför värre än nuförtiden. Ett sätt att korta passagen över Hjärteröfjorden var



Befälhavaren Sune Nilsson tog BOHUSLÄN på en för oss unik resa genom Hjärterösund på rydgående resa 4 juni 1969. På den bögra bilden syns Jungfrubålets kummel som markerar den smala passagen. Foto Gunnar Söderberg.

att efter Klädesholmen runda Skapholmen för att gå norrut och öster om Märskärs kummel. Ett annat alternativ var att gå öster om Klädesholmen över Bäckerö fjord och västerut mot Märskärs kummel.

Därifrån gick man i båda fallen nordväst och genom det smala Flatholmsundet för att därefter direkt gira mot väster och ut på Hjärteröfjorden.

Genom Hjärterösund

Bläste det mycket gick man genom Hjärterösund. Walter Nilsson berättar:

"Alla båtarna gick genom Hjärterösund när det blåste. De gick alltid förbi Flatholmen, det vill säga genom Flatholmsundet, för att slippa krökarna söder om Jungfruhålet. Var det riktigt illa gick man innanför Tjörn, men det var sällan. Calle gick aldrig med BOHUSLÄN i Kalvesund mellan Rönnäng och Tjörnekalv."

Efter den smala passagen av Jungfruhålet och Hjärterösund gick man genom Bockholmssund till Skärhamn. BOHUSLÄN anlöpte vanligen Skärhamn, utom på sommarens expressturer.

Från Skärhamn gick man norrut genom Toftösund, därefter västerut över Krossefjorden och girade norrut genom Kyrkesund. Farlederna genom Hjärterösund och Toftösund hade åren 1888-1892 uppnått till 3,5 m djup för att medge passage av Marstrandsbåtarna och annat kusttonnage.

Mot Kråkesundsgap

Efter anlöp av Kyrkesund fortsatte BOHUSLÄN norrut i farleden mellan Tjörn och Härön samt vidare ut på Kråkefjorden. Vid Åkerö kummel girade

man mot nordväst och gick längs Björkholmen och genom den smala passagen mellan Svinskär och pricken.

För den oinvidde ser det konstigt ut, men öster om pricken är det bara en meter djupt.

Efter anlöp av Mollösund fortsatte man som regel farleden mellan Skeppsholmen och kumlet öster därom. Därefter fanns det två farleder att välja på; snabbaste leden norrut och genom Kråkesundsgap eller nordost och genom den skyddade leden i Bocksundet mellan Stora och Lilla Bockholmen.

Kråkesundsgap är en av de värsta passagen på kusten eftersom sydvästen bär rätt in i hålet. Walter Nilsson berättar:

"Det var dock sällan man gick genom Bocksundet, normalt alltid genom Kråkesundsgap."

Marstrandsbolagets direktör Ragnar Berger tog 1909 initiativet till uppmuddring av Bocksundet. När man kommer på nordgående ser det inte ut att finnas någon passage mellan Lilla och Stora Bockholmen förrän man är ganska nära sundet. Bocksundet är dock en säker led med 5 meters djup. Vid Kråkesund möts de båda farlederna och härifrån går leden vidare nordnordväst ut.

Genom Gullholme halsar

Förutom på expressturer anlöpte BOHUSLÄN alltid Hälleviksstrand. På den tiden fanns inte vägbrytaren och det var lättare att backa ut från bryggan och vända med än det är idag. Man genade

mellan Ljungholmen och Vannholmen och kom ut i farleden mot Viggsholmsund. Man följde farleden vidare mot Koljeborgskil, västerut mot Järnskär och sedan norrut genom Gullholme halsar till Gullholmen som anlöptes på alla turer.

Om det inte var expresstur fortsatte BOHUSLÄN mot nordost innanför Högholmen. Vid Fredagsholmen girade man österut och vidare över Ellösfjorden till Ellös brygga. Från Ellös gick man samma väg tillbaka, men fortsatte rät fram vid Fredagsholmen och kom ut i farleden från Gullholmen och norrut mot Islandsberg.

Förbi Islandsberg

Vid Islandsberg är farleden utsatt för västliga och sydvästliga vindar och det kan bli ordentlig sjöhävning där. Walter Nilsson berättar:

"Vid storm hände det att båtarna istället gick genom Snäckedjupet innanför Skaftölandet, men det var ytterst sällan BOHUSLÄN gick där."

Efter Islandsberg fortsatte resan innanför Gåsö, som anlöptes av BOHUSLÄN sommartid, och vidare längs Skaftölandets västsida.

Vid Gullmarsfjordens mynning girade man sydost mot Fiskebäckskil som alltid anlöptes. Avgången från bryggan skedde med hjälp av akterspring för att svänga ut BOHUSLÄN tillräckligt för att den skulle gå klar från Mansholmen innan springet lossades och båten backade ut.



Karta över ångaren BOHUSLÄN trafikområde med de viktigaste stationerna och farlederna



BOHUSLÄN har lagt till i Fiskebäckskil 23 juni 1947. Vid kajen ligger även ångslupen RAN som skötte lokaltrafiken till Lysekil. Foto i Bo Starmarks samlingar

Norrut från Lysekil

Nästa etapp gick tvärs över Gullmarsfjorden till ångbåtskajen i Lysekil som anlöpdes på alla turer.

Från Lysekil gick man farleden förbi Stångehuvud och innanför Stora Kornö.

Här fanns två alternativ; väster om Bläckhall och sedan nordnordväst mot Kalven på Malmöns östsidan eller öster om Bläckhall norrut innanför Lindholmen och mot Kalven. När man rundat Kalven var det dags att anlöp

Malmöns brygga. Därefter fortsatte man norrut, girade mot nordväst och genade mellan Malmön och Stalleskär för att fortsätta västerut i Stallrännan.

När man anlöp Örn och Hovenäset gick man mellan Smörstacken och

Haralden, girade norrut och fortsatte i den smala Örnefjorden ända fram till Örn's brygga längst in i fjorden. Från Örn var det 180 graders vändning och vidare längs fjordens västra sida till Hovenäsets brygga. Därefter gick man mellan Lilla Furö och Grötö och vidare söderut tills man kom in i farleden som ledde västerut mot Tångerännan.

Gravarne slutstation

Från Tångerännan gick resan till Smögen. Efter en lång utbackning sattes kursen nordost till slutstationen Gravarne. Ibland gick man medsols runt Rösholmen innan ångbåtsbryggan anlöpdes. Före 19 september 1927 var dock Smögen slutstation medan Gravarne var mellanstation.

I vinterturlistan gick BOHUSLÄN tisdag och fredag från Göteborg 08.00 och skulle vara framme i Gravarne efter drygt nio timmars resa med anlop av 13 mellanstationer. Var det stora godsmängder kunde det bli betydligt senare.

BOHUSLÄN avgick nästa dag 07.00 till Göteborg. Måndag och torsdag lastade BOHUSLÄN gods vid Stenpiren inför avgången dagen därpå. Söndagar gick BOHUSLÄN till Marstrand och åter.

Under sommarturlistans expressesturer var det nio anlop av mellanstationer. Med avgång från Göteborg 08.00 var gångetiden till Gravarne som regel 6 tim 15 min. Redan trekvart senare var det dags att avgå tillbaka till Göteborg med ankomst 21.30. Expressestureerna kördes alla dagar utom måndagar.

GUNNAR SÖDERBERG



BOHUSLÄN ligger över natt i Smögen en kall vinternatt 1923. Foto Dan Samuelson i Bohusläns Museum.

Göta älvångaren ELFKUNGEN

En av de många små passagerar- och lastångare, som förr i tiden trafikerade Göta Älv var ångaren ELFKUNGEN.

Den gick mellan Göteborg, Trollhättan och Vänersborg, och anlöpte en lång rad ångbåtsbryggor utmed älven.

ELFKUNGEN sågs även i trafiken på Göteborgs norra skärgård när Marstrands Nya Ångfartygs AB i början av 1930-talet behövde hyra in ångaren i den expanderande skärgårdstrafiken.

Marstrandsbolaget tog över trafiken på norra skärgården efter Göteborgs Nya Ångslups AB:s konkurs 1921.

Som skärgårdsbåt var ELFKUNGEN inte den mest omtyckta även om det fanns fina salonger för passagerarnas trivsel. ELFKUNGEN var nämligen inte särskilt snabbgående. Båtens ångmaskin utvecklade inte mer än 120 hk, så farten var därför inte något att skryta över.

Ångaren ELFKUNGEN byggdes 1881 i Oskarshamn under namnet BLEKINGE. Den var närmare 29 meter lång och omkring 5,4 meter bred.

Ångaren gick mellan hamnar i Blekinge med hemort i Ronneby. Den såldes redan 1888 till Elfkungens Ångbåts AB i Vargön, och sattes i trafik mellan Göteborg och Vänersborg under namnet ELFKUNGEN.

Efter något år blev hemorten Trollhättan, och i många år framöver gick ELFKUNGEN med gods och passagerare på Göta Älv.

När Bergslagsbanan mellan Göteborg och Falun var färdig till Trollhättan 1877 fick flera orter på älvens västgötsida tågtrafik. Det påverkade emellertid



Göta älvbåten ELFKUNGEN i en av de nya slussarna i Trollhättan, troligen omkring 1920. Vykortet har utgivits av Granberg förlag i Stockholm och ingår i författarens samling.

inte ångbåtstrafiken på Göta Älv nämnvärt. Priset för tågresan var dessutom betydligt högre än för båtresan. Ångbåtsbryggorna på älvens andra sida saknade järnvägsförbindelse. Älvbåtarnas bästa tid var mellan 1890 och 1905.

Under några av dessa år var hela tolv ångare i passagerartrafik på älven. Under 1910-talets senare del hade emellertid den ena efter den andra ångaren sålts och lämnat älvtrafiken. Så småningom återstod bara ELFKUNGEN, ELFÄNGEN, NECKEN och WINGA.

På 1930-talet var endast ELFKUNGEN, ELFÄNGEN och NECKEN i trafik av de

gamla älvbåtarna. Ångaren NECKEN, som sedan 1868 varit trogen i älvtrafiken, skrotades 1940.

Ångaren ELFÄNGEN låg upplagd de första krigsåren, men sattes i trafik igen mellan 1942 och 1944. ELFÄNGEN lär ha varit den vackraste och mest populära ångaren på älven. Tyvärr skrotades ELFÄNGEN efter några års uppläggning vid Bohus Varv 1956.

Förutom passagerare transporterades en hel del gods med älvbåtarna. För ångaren ELFKUNGEN var just gods den kanske viktigast inkomstkällan. ELFKUNGEN transporterade även tyngre



ELFKUNGEN på Göta Älv, troligen i samband med någon lastresa. Ångaren har svart skrov, notera den ovanligt placerade älvbåten och den vackra ornamenteringen i fören. Vykortet är stämplat i Vänersborg 1907 och bilden har nog också tagits vid denna tid. I författarens samling.

gods till och från större fartyg i Göteborgs hamn.

Några av de ångbåtsbryggor, som förr i tiden anlöptes av bl.a. ELFKUNGEN var Agnesberg, Nol, Älvängen, Lödöse, Thorskog, Garn, Skörsbo, Västerlanda, Holmen, Lilla Edet, Uttersåker, Hjærtum, Torpa, Assarebo, Åkerström, Åkersvass, Trollhättan, Stallbacka, Vargön, Restad och Vänersborgs hamn.

Många bönder använde sig ofta av ångbåtarna, när man skulle sälja sina produkter i Göteborg. Man anlidade även ångbåtarna när kreatur skulle föras till Göteborgs Slakthus.

Ångaren ELFKUNGEN genomgick under åren en del förändringar. Den mest genomgripande ombyggnaden skedde vid Eriksbergs varv våren 1925. Den 28 maj uppenbarade sig ELFKUNGEN med ett annorlunda och något modernare utseende.

De tidigare rundade mellandäcksidorna hade rätats ut, dock med behållande av de små runda ventilerna. Främre masten med lastbom hade flyttats akteröver och betjänade nu ett större lasttrum på bekostnad av en tidigare försalong och pentry. Även styrhytten hade byggts in. Fartygets skrosten, som tidi-

gare varit svart med tre smala band, två i blått omgivna av ett gult band, var nu vit med svart topp, under vilken en snygg vapensköld hade anbringats på bägge sidor. Skölden föreställde Trollhättans stadsvapen.

Konkurrensen från den framväxande lastbilstrafiken gjorde det till slut svårt för ELFKUNGEN. Fram till åtminstone hösten 1935 gick ångaren troget på sin gamla ångbåtslinje på Göta Älv.

Sommarna 1934 och 1935 gick ELFKUNGEN under veckosluten för Marstrandsbolaget i norra skärgården.

Troligen gick ELFKUNGEN därefter till uppläggning vid Bohus Varv. Under 1937 skrotades den gamla trotjänaren av Bergmans skrotfirma i Trollhättan.

ELFKUNGEN fördes under många år av sjökapten Carl Hellqvist, som under sommaren 1934 dessutom hade sin son, Agnar Hellqvist (född 1912), som styrman ombord.

Även han var sjökapten och skrev våren 1963 två trevliga artiklar i Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning. Han berättade där om sina minnen och sin kärlek till älvbåten ELFKUNGEN.

Carl Hellqvist (född 1870) fick 1937 anställning i Öckeröbolaget, där han under något år var befälhavare på skärgårdsbåten SVEA.

RAGNAR MAGNANDER

Källor: *Gyllene tider för passagerartrafiken på Göta Älv* av Robin Holmstedt. Tidskriften Länspumpen Nr 1 1984. Egna anteckningar

Reparation av SPRÄNGARENS panna

År 1912 startades och genomfördes den så kallade Pansarbåtsinsamlingen, som resulterade i byggandet av pansarskeppet SVERIGE på Götaverken i Göteborg.

Tre vedettbåtar från Motala

Märkligt nog blev det pengar över, och en del av detta överskott användes till att bygga tre vedettbåtar på Motala Verkstad. De fick namnen SÖKAREN, SVEPAREN och SPRÄNGAREN. Fartygen sjösattes 1917 och togs över av Kungliga Flottan 1918.

Vedettbåt betyder egentligen bevakningsfartyg och de fick en 57 mm pjäs som bestyckning. De var även avsedda för bogsering, isbrytning samt utläggning, svepning och bärgning av minor.

Fartygen var ursprungligen utrustade med Howdenpannor, vilka är vattenrörspannor med Howdens patent. Detta patent är en ångdriven fläkt som forcerar förbränningsluften genom en förvärmare placerad ovanpå sotskåpet. Den förvärmda luften förs via sidokanaler ner och in under rosten. För att inte luften skulle strömma ut i maskinrummet när eldluckan öppnades blockerades luftströmmen så länge luckan var öppen.

Vattenrörspannan byttes ut 1938/39 till en skotsk eldrörspanna byggd av Motala Verkstad och installerad på Stockholms Örlogsvärv. Arrangemanget med den förvärmda luften behölls, varför pannfront och sotskåp var original från 1918.



Sprängaren vid Vasamuseets kaj i Stockholm med isbrytaren SÅVET ERIC i bakgrunden.

Båtarna säljs

SPRÄNGAREN var i tjänst i örlogsflottan fram till 1962 och användes under de senare åren främst för målbojsering. Ett av de sista uppdragen var att delta i bärgningen av regalskeppet WASA.

SÖKAREN motoriserades och fanns i många år på Gotland under namnet HARDING. Den är numera skrotad.

SVEPAREN hamnade i privat ägo och SPRÄNGAREN såldes till hamnen i Värberg och användes där som hamnbogserare under namnet KLÄBACK. I samband med det konverterades pannan till oljeeldning. På 1970-talet köptes fartyget

av ägaren till SVEPAREN och återfick sitt ursprungliga namn.

Föreningen Vedettbåten

År 2007 skänktes SVEPAREN och SPRÄNGAREN till den ekonomiska föreningen Vedettbåten Sprängaren. SVEPAREN var försedd med trädäck som hade ruttnat, så fartyget var upprostat både utifrån och inifrån och tillståndet bedömdes som bortom all hjälp för en renovering. Allt som gick att ta tillvara räddades och fartyget gick sedan till skrotning.

SPRÄNGAREN som var försedd med

ståldäck var i ett mycket bättre skick och ett omfattande uppröjnings och renoveringsarbete påbörjades.

Fartyget hade under åtskilliga år legat i träda, så det fanns rikligt med arbetsuppgifter att sätta tändarna i. Hjärtat och lungorna i ett ångfartyg är pannan och maskinen, så den dominerande uppgiften var att sätta dessa i stånd. Övriga utrymmen tarvar också arbete, och detta pågår samtidigt. 2012 torrsattes fartyget och skrovet vattenblästrades och målades i sin ursprungliga grå färg. Alla bottenventiler demonterades och renoverades.

SPRÄNGAREN måste undergå en omfattande genomgång av Transportstyrelsen för att kunna klassas och godkännas. Bland annat krävs en ny torrsättning och en ny stabilitetsberäkning.

Maskinen bedöms vara i ett förhållandevis gott skick och den baxas veckovis och hålls smord. Maskinrummet är uppvärmt och luften är torkad, så utrustningen där har klarat sig bra sedan föreningen övertog fartyget. Hjälpmaskinerna som är en cirkulationspump för kondensorn, en duplexpump för matarvattnet, en brand-, trim- och länsypump och en ångturbin för generatoren är eller håller på att renoveras.

Dålig panna

Pannan däremot var vid övertagandet i mycket dålig kondition. När vi öppnade den första gången stod det ett tjockt slam upp till bottenmanluckans underkant och vi fruktade att pannan skulle



Thomas och Stefan Bergman vid flamagnens främre gavel där aldrivet ska passas in i befintlig anslutning.

visa sig omöjlig att reparera. Många tuber var genomrostade och en del hade helt enkelt rostat av och låg lösa inne i pannan. Även eldrören var starkt angräpnade, och ett antal nitar i nitväxeln centralt i pannan, samt vid utloppet till bottenblåsningen var i tveksamt skick med praktiskt taget helt bortrostade nit-skallar.

Efter diskussioner med panninspektören, samt med Tomas och Stefan Bergman på Bergmans Mekaniska Verkstad i Motala, kom vi fram till att det skulle gå att rädda den befintliga pannan, även om de nödvändiga arbetena skulle bli mycket omfattande.

Pannan repareras

Detta har sedan hänt: Alla rökgastuber och stagtuber har avlägsnats. Gångorna i panngavlarna för stagtuberna har rensats med gängtappar och genomföringarna för rökgastuberna har polerats. Samtliga tuber är införskaffade, kapade, glödgade och för stagtuberna också gängade. Dessa ligger nu inomhus färdiga att monteras.

Ett antal stagtuber skall förses med muttrar i sotskåpet och dessa återstår ännu att tillverka. Verktyg för pressning av tuberna är inköpt och finns ombord. Tjugo nitar av lite olika dimensioner levererades från England och några tillverkades i Motala och har, efter att de gamla nitarna borrats ur och hälen brotschats, satts på plats. Ett inte alldeles enkelt arbete, men under kompetent ledning gick det utan problem.



Stefan Bergman och Håkan Oussan vid styrbordets nya eldrör sett akterifrån.

Inkragningen för manluckan i botten på pannan var delvis i dåligt skick men den är nu åtgärdad och som i nyskick. Bägge eldrören var starkt angräpnade med omfattande och djupa korrosionsskador på vattensidan och det bedömdes omöjligt att fylla igen dessa skador på plats.

Eldrören skars ner och två nya beställdes i Tyskland. Dessa levererades och har skurits i tre delar på längden för att kunna trä in delarna genom pannans eldöppningar och förbi den nitade korta återstoden av de gamla eldrören i aktere panngaveln som lämnats kvar för att kunna svetsa fast det nya eldröret. Denna lösning var mer ekonomiskt och mycket enklare att genomföra än att byta ut hela eldröret med tillhörande nitning till panngavlarna.

Eldrörets anslutning till flamugnen är svagt päronformad, så där har Bergmans mekaniska fått tillverka en ring som passar på anslutningen till flamugnens ovalitet och samtidigt till eldrörets cirkulära form. Hur detta har gått till är nästan omöjligt att riktigt begripa. Hade jag inte själv sett det på plats hade jag nog inte trott att det var möjligt.

Eldrören är nu kapade och har varit monterade för att se till att svetsfogarna blir lagom stora. Det som återstår med eldrören är att förbereda fogarna för svetsning. Detta sker med en särskild fräs som ger en fin Y-form för den kommande svetsningen. Totalt är det cirka 30 meter svetsfog som består av en bottensträng och därefter 5-7 ytterligare

strängar. Det blir allt som allt över 200 meter svetsning. Eftersom pannan är ett tryckkärl måste arbetet utföras av licensierade svetsare.

När detta arbete är klart, som vi hoppas kommer att ske under vintern, återstår montering av rökgastuber, stagtuber, återställande av ventiler och övrig armatur, renovering av sotskåp, montering av eldbryggor, roster och dödplåt, murverk vid flamugnarna samt nytillverkning av pannfront med eld och dragluckor.

Trevligt eget arbete

Allt arbete med pannan sker under överinseende av panninspektören från Kiwa samt utförs av Bergmans Mekaniska.

Arbete som inte kräver specialkunskap görs av medlemmar i föreningen. Det är en inte obetydlig insats som möjliggör att vi kanske inom överskådlig tid åter kan plöja vägorna för egen maskin. När detta kan ske är omöjligt att förutse, men efter många år av idogt arbete börjar vi ändå skönja en ljusning vid horisonten.

Många som har kommit och besökt oss har skakat på huvudet och undrat om vi inte har tagit oss vatten över huvudet. Kanske det, men man skall komma ihåg att även om vi drivs av längtan efter fullkomlighetens dag då maskinens puls åter kan kännas i hela fartyget, skall vi ändå inse att, för att citera Karin Boye:

*Nog finns det mål och mening i vår färd
-men det är vägen, som är mödan värd.*



Tomas Bergman vid styrbordets nya eldrör inne i pannan

Och så är vi dessutom en grupp människor som har väldigt trevligt när vi håller på, inte minst viktigt när alternativen är, åtminstone för de av oss som är pensionärer, att mata davor, spela golf eller se på självdödande program på burken.

Följ oss gärna på Facebook Vedettbåten Sprängaren eller på vår hemsida www.hmssprangaren.se

TEXT OCH FOTO: MATS KRANTZ

Akterspegeln



*Snart är FÄRJAN 4 tillbaka i Residensbrons färjeläge. 1920 sattes färjan i trafik mellan Residensbron och Götaverken. I oktober firas FÄRJAN 4:s 100-årsjubileum.
Foto Gunnar Söderberg 2015*

