



ÅNGBÅTEN Årg 56 • Nr 3 2020 • 178

Ångbåten

Medlemsblad för
Sällskapet Ångbåten, Göteborg
ISSN 1402-8360

Göteborgsredaktionen:

Ingvar Kronhamn, Gamla Björländavägen 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, Fregattv. 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 Jarlstedt,

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

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

Grafisk produktion: Danagård Litbo 2020. Miljömärkt Trycksak 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, evah@helterson.se

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

Sekreterare: Mattias Jarlstedt, tel 0768-56 72 70, mattias@jarlstedt.com

Kassör: Anne Marie Erikson-Teubner, kassor@steamboat.se

Ansvarig hemsida: Mattias Jarlstedt, tel 0768-56 72 70, mattias@jarlstedt.com

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

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

Vinteruppgång vid Skeppshorn.

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 Verne, tel 0730-68 47 08, charter_f4@steamboat.se

Innehåll Ångbåten 178

Försalongen	2	Coronasommaren	9
Ordföranden har ordet	3	Aktuellt från FÄRJAN 4	10
Kallelse till årsmöte	3	FÄRJAN 4 100 år	12
Ångbåtsalmanackan	4	När Stena ångade på	28
Ett annorlunda år!	5	Hjulångarna på Elbe	30
Säsongen 2020 blev annorlunda!	6	Nitning av skrov	31
Ombord – aktuellt från BOHUSLÄN	8	Akterspegeln	32

Försalongen

Välkommen ombord i Ångbåten 178!

Coronasommaren 2020 tvingade oss att hålla avstånd och minska passagerarantalet. Vi rapporterar om en något avkortad och annorlunda säsong för ångaren BOHUSLÄN.

En stor del av detta nummer av Ångbåten handlar om FÄRJAN 4, en av de två ångare som Sällskapet Ångbåten förvaltar som en del av det maritima kulturarvet.

Förutom Aktuellt från färjan får vi bakgrunden till färjtrafiken och färjans hela historia under 100 år.

Ragnar Magnander berättar om när Stena Line började sin verksamhet med gamla fina ångbåtar på Skagenlinjen.

Kom ihåg att köpa ångbåtsalmanackan, den påminner oss om att ännu en säsong följer med våra ångare!

Observera att deltagande i årsmötet kräver föranmälan!

Vi önskar er en trevlig läsning!

REDAKTIONEN FÖR ÅNGBÅTEN

Bidrag till Ångbåten

Vi tar gärna emot bidrag inom Ångbåtens intresseområden: Ångbåtar och ångbåts trafik, gärna i Västsverige.

Manusstopp för Ångbåten

Nr 4 2020 (179) 2 november 2020

Nr 1 2021 (180) 8 februari 2021

Omslaget

FÄRJAN 4 på provtur 10 september 2020 efter pannreparationen och fyra år vid kaj.
Foto Ragnar Magnander

Ångbåten Nr 3 2020

Ordföranden har ordet

Ångbåtsvänner!

Seglingssäsongen är över för ångaren BOHUSLÄN denna gång. Det blev en kort och i mycket annorlunda säsong.

Enbart turer med Göteborg som utgångspunkt, inga turer med mål längre bort än Marstrand och inga charterturer.

Turer med begränsat antal passagerare, färre aktiva och fysiska avgränsningar ombord.

Men vi vänder på det – vi seglade, vi hade passagerare ombord, vi syntes och vi märktes.

Vi möttes av "vågen" som tidigare är

i Kalsund och vi möttes av vinkningar, tutningar och glada ansikten när vi gick genom skärgården.

På Ringön har det hela tiden jobbats med FÄRJAN 4. Pannan har reparerats med alla kringjobb.

De jobben är nu äntligen klara, pannan är provtryckt och godkänd.

Teknisk provtur är gjord, besiktningen är genomförd och FÄRJAN 4 kan tas i trafik lagom till sin 100-års dag.

Många timmar har lagts ner ombord men även vid skrivbordet.

Hur framtiden kommer att se ut, om

vi kommer att kunna köra som "vanligt" igen, ja det kan vi bara spekulera om.

Under tiden jobbar vi enträget vidare med underhåll och renovering av våra ångare och planerar för kommande säsonger.

Vi hoppas att vi inom en nära framtid kan se en förändring till det positiva, att restriktioner lyfts så att vi kan träffas mer, att fler vågar sig ut och till och med ombord i våra ångare!

Ta väl hand om er alla!

EVA HELMERSON
ORDFÖRANDE



Sommaren 2020 kom ångaren BOHUSLÄN som längst till Marstrand.
Foto Gunnar Söderberg

Ångbåten Nr 3 2020

Årsmöte i Sällskapet Ångbåten

Medlemmarna kallas till årsmöte
lördagen 24 oktober 2020 kl. 12.00

På Hotel Waterfront, Göteborg.
(tidigare Novotel vid Klippan).

Årsmöteshandlingar finns på mötet.
Spårvagn linje 3 och 9 till Vagnhallen

Majorna. Gångväg mot älven.

Parkering väster om hotellet,
infart från Baneragsgatan.

På grund av Coronasituationen har
vi ingen servering utan följer

Folkhälsomyndighetens anvisningar.

Anmälan om deltagande till

eva@steamboat.se

eller till 0705-65 21 87.

Välkommen!

Styrelsen

Sällskapet Ångbåten

Ångbåtsalmanackan 2021

Ångbåtsalmanackan kan köpas ombord i ångaren BOHUSLÄN vid Skeppsbron i Göteborg tisdagar och torsdagar mellan kl 10 och 14.

Hämtpris är 120 kronor per styck, endast kontant betalning!

För Dig som inte har möjlighet att hälsa på ombord kan vi skicka almanackan mot portotillägg. Hör av dig till eva@steamboat.se eller per telefon 0705-65 21 87.



Arbete ombord i våra ångare

Ångaren BOHUSLÄN är upplagd för säsongen men ombord pågår arbeten under hela vinteruppehållet!

BOHUSLÄN ligger vinterförtöjd vid Skeppsbron eller Gotenius Varv på Ringön. Du är välkommen ombord tisdagar och torsdagar mellan kl 10 och 14.

På FÄRJAN 4 som ligger upplagd vid Ringön pågår för närvarande underhållsarbeten. För arbetsdagar kontakta Gunnar Söderberg tel 031-29 88 65.

Det blev sannerligen ett annorlunda år! En rapport från intendenturen

Det blev sannerligen ett annorlunda år. Ett gediget program inför sommaren 2020 gjorde oss alla förväntansfulla. Men det blev något helt annat. Covid 19 ändrade våra planer.

Efter att noga ha tänkt igenom det hela beslutades till besättningens och passagerarnas glädje att BOHUSLÄN skulle göra skärgårdsturer på onsdagskvällar och gå till Marstrand på lördagar från 1 juli.

Allt med rådande restriktioner från folkhälsomyndigheten: max 50 passagerare, servering vid bord och avstånd mellan sällskapen.

Så det blev en säsong i år även om den blev senarelagd och kortare än normalt. Vi är oerhört glada att vi bestämde oss för detta.

Det var så gott som fullbokat varje tur och passagerarna var nöjda. Det gick att hålla distans till både passagerare och besättning.

Till vår glädje kom våra stammisar tillbaka. Även många yngre som aldrig rest med oss tidigare tog chansen i år. Och de lovade att komma tillbaka även nästa säsong.

Det finns många anledningar till att man reser med oss. Man firar olika saker eller njuter helt enkelt av en trevlig tur helt allena eller med släkt och vänner.

Flera har firat sina födelsedagar på BOHUSLÄN i år. Bröllopsdag har firats av paret som gifte sig ombord för 14 år sedan!



Anne Stillbäck och Barbro Ryberg både att göra i den korta men arbetsamma säsongen 2020. Maten skulle anrättas i köket och bitvis akteröver där bondservering var det enda tillåtna. Foto Bo Starmark.

Det har även varit ett frieri på båten och den tillfrågade svarade ja!

En 10-årig pojke hade önskat sig en tur med ångaren BOHUSLÄN som födelsedagspresent!

Ett troget litet gäng bland maskin, däck och intendentur jobbade denna sommar. På befälssidan hade vi gott om folk.

Både på däck och i intendenturen har många nya förmågor kommit till. Bland besättningen har vi haft en förnygring, det bådär gott för framtiden.

Vi har en gemenskap mellan grupperna: intendenturen, byssan, däck, maskin och befälen. Alla har vi hjälpt varandra när det behövs.

Vi har tagit oss an uppgifterna och löst de problem vi ställts inför. Vi har stöttat varandra och tillsammans har vi gjort ett bra jobb till belåtenhet för alla passagerare.

Samarbete och lagarbete har varit en framgång.

ANNE STILLBÄCK
BARBRO RYBERG

Säsongen 2020 blev annorlunda

Mycket blev annorlunda. Problemställningar som 2019 var otänkbara, blev krasa realiteter. Verksamheter sådana som vår blev hårt drabbade. Kända fartyg och båtar kom ej i trafik; det fanns för få passagerare och kunder. Inkomsterna räckte inte till för löner och drift.

I maj diskuterade man i Sällskapet Ångbåten om BOHUSLÄN skulle segla alls under den kommande sommaren. Coronans snabba spridning gjorde varje förslag till rena gissningar och ledde till lösa antaganden. Flera andra ångare skulle inte vara i trafik alls; man fruktade ett stort bortfall.

Hos oss togs beslutet att BOHUSLÄN skulle segla från 1 juli på ordinarie onsdagsturerna samt på lördagsresorna Göteborg-Öckerö-Marstrand och åter. Detta meddelades i förra numret av Ångbåten (177).

Efter ytterligare diskussion ställdes långturerna in till Klädesholmen, Skårhamn, Lysekil, Strömstad och Trollhättan.

Så här i efterhand kan vi se att vädret var dåligt under den tid vi skulle ha seglat långturer. Annonseringen i dagspressen minskades. Med sorg konstaterades, att samtliga färdigtryckta turlistor för hela 2020 måste gå till återvinning. 35 fulla kartonger kasserades.

All beställningstrafik ("chartern") låg nere. Våra kunder bokade av, de flesta i god tid. Det var vi beredda på och kunde på så sätt ändra våra inköp.

Inga fribiljetter gällde under "Corona-sommaren".



Det var gott om plats i matsalongen på övre däck under Coronasäsongen 2020.
Foto Thomas Pettersson

Ombord

I ångaren gick det till på följande vis: endast 50 passagerare kunde tas med, och biljetterna såldes genom Ticnet (några enstaka vid landgången).

Matsservering skedde endast i caféet på akterdäck vid sittande bord. Vartannat bord var spärrat.

Besättningen åt två timmar fäse avgång i caféet. Passagerarna hade inte tillträde till mellandäck ("maskingången"), inte heller till aktersalongen, maskinrummet och kommandobryggan.

Det kan synas snålt men det finns också "härliga vindomspolade däck

utor" att vistas på. Det var ganska ödsligt i de övre utrymmena – matsal och röksalong – så våra passagerare var för det mesta i caféet eller på däck.

Alla turer var slutsålda (!). Våra passagerare var mycket positiva, dels för att vi seglade överhuvudtaget, dels för att det var så gott om plats. Alla betalade givetvis fullt pris men de flesta var nog medlemmar eller andelsägare och hälsade glatt på besättningen.

Reflektioner

Ekonomiskt gick vår reducerade trafik överraskande bra. Det blev inte alls den

ekonomiska nedgång vi befärat.

Tvärtom kan sägas att själva driftsresultatet (t ex bunkerolja och proviant men inte fasta avgifter, kajplats, vatten, el, soptömning med mera) visar att det "gick jämt ut". En värdefull erfarenhet.

MEN...detta hade inte alls varit möjligt om inte framför allt intendenturen – ingen nämnd och ingen glömd – gjort stora insatser.

Det kan tyckas vara lätt med endast 50 passagerare men är man bara två på jobbet med bordsservering och därtill hörande göromål blir det rejält jobbigt. Befäl på bryggan hade vi men på däck och i maskin var det i underkant men bestämmelserna följdes givetvis.

Slutligen

Så är 2020 års sommarsseglingar slut för ångaren BOHUSLÄNS del. I våras var vi villrädiga. Hur skulle detta gå? Inga andra i vår verksamhet var i gång. Men det gick detta också.

Kanske kan Sällskapet Ångbåten möta 2021 med en försiktig och vaksam optimism.

BO STARMARK

Övre bilden: En stämningbild från övre akterdäck där ingen bebövade trängas i somras.

Nedre bilden: Inte beller i caféet på akterdäck nådde trängsel där vartannat bord var spärrat.

Foto Thomas Pettersson

Ångbåten Nr 3 2020



Ombord – aktuellt från BOHUSLÄN

Dagen efter säsongens sista tur 30 augusti gick BOHUSLÄN uppför älven förbi bygget av den nya Hisingsbron till vår andra "hemmahamn" – Gotenius Varv på Ringön.

Det var bråttom. Stora monteringsarbeten på bron skulle utföras i närtid och dessförinnan skulle Göta Älv stängas för genomgående fartygstrafik.

Vädret var varmt och soligt så avrustningen började omgående. Som vanligt fanns och finns det otaliga arbeten och sysslor ombord i BOHUSLÄN.

Som en extra uppmuntran kändes i den svaga västliga vinden längs älven en svag men tydlig röklukt.

Den kom från FÄRJAN 4 som tog upp ånga för den provtur med certifiering som skulle ske. Det var spännande och efter en stund hörde vi färjans ångvissla. Skada att vi inte hade ånga att svara med!

Kök, café och salonger

Köket, eller "byssan", används även på vintern. Här lagas maten till vintergänget varje tisdag och torsdag. Det städades och allt som inte skulle användas rengjordes och ställdes undan.

Eftersom vi inte har ånga vintertid sker all disk för hand men de flesta i



Övre bilden: Kommandobryggan tar vinterpass. De oljade yterna har klarat sig väl under säsongen.

Nedre bilden: Basse Lindgren demonterar oljebrännarna som alltid går igenom i minsta detalj.

vinterbesättningen har egna glas eller muggar. På arbetsdagarna serveras alltid varm mat.

Caféet hålls uppvärmt och används som matsal och samlingsal. Masonitplattor täcker däckets vintertid. Här städas ordentligt.

I den fina tidigare röksalongen stuvats räddningsutrustning såsom flytvästar och livbojar. Matsalen tjänar som sömmerkeateljé med symaskin, strykutrustning med mera. Här sker översynen av ångarens linneförråd.

Maskin

När ångaren anlänt till varvet tömdes ångpannan. Därmed fanns ingen ånga tillgänglig. Arbetena under vintern är många och väsentliga. Nästa nummer av *Ångbåten* ägnas åt maskinläggningen.

Däck

Listan över däcksjobben är lång men först ska ångaren förberedas för vintern.

"Vinterkläder" ska på. Hela kommandobryggan täcks över. Övre däck kläs in och blir helt skyddat för väder och vind. Det är tunga jobb men ofantligt nyttiga.

Mycket som ska utföras är väderberedande men som tur är disponerar vi inomhusutrymmen för målning och lackning/oljning av exempelvis teaktrallar och teaksofforna för livvästar.

Under vintern ska även den andra livbåten rustas upp och målas; även det ett inomhusjobb.

TEXT & FOTO BO STARMARK

Ångbåten Nr 3 2020

Coronasommaren



BLIDÖSUND gick i veckobåten på sin traditionsrika linje i Stockholms skärgård. Här anlöper ångaren Glyxens brygga på Blidö. Foto Ingvar Kronhamn

Sommaren 2020 blev ganska trist för ångbåtsvännerna.

Även om BOHUSLÄN kom igång 1 juli blev programmet åtskilligt reducerat. Endast kvällsturer på onsdagar samt Marstrandsturer på lördagar upprätthölls med väsentligt mindre antal passagerare än annars. På så sätt minskade vi risken för trängsel och smitta ombord.

I Stockholm var bara en ångbåt i trafik. BLIDÖSUND gjorde sina fredags- och söndagsturer som vanligt men med minskat passagerarantal. Även de intressanta turerna till ytterstskärgården genomfördes. Däremot var de populära

musikkrusningarna helt inställda.

Ett nytt grepp var matleveranser på de reguljära turerna till ångbåtsbryggorna i Blidösundet, "Biff i sundet".

Waxholmsbolagets ångare NORRSKÄR och STORSKÄR låg vid kaj hela sommaren liksom MARIEFRED och DROTTNINGHOLM.

Även ångaren TRAFIK i Hjo låg vid kaj hela sommaren liksom flera andra av våra ångare.

Från Södertälje rapporteras att ångaren EJDERN efter varvsvistelse gick på längresa på Göta Kanals östgötalinje.

INGVAR KRONHAMN

Aktuellt från FÄRJAN 4

Sedan förra numret av *Ångbåten* utkom har arbetena med pannan i FÄRJAN 4 fortsatt och avslutats med godkänt resultat. Förutom att pannan är godkänd för fortsatt drift är hela färjan godkänd för fortsatt passagerartrafik efter fyra års uppläggning.

Provtryckning med kall panna

Pannan provtrycktes i kallt tillstånd 16 juni och godkändes av inspektören från Kiwa Inspecta. Därefter tömdes pannan åter på vatten. Kommande arbeten koncentrerades på att återställa allt så att färjan skulle bli i körbart skick.

Flamugnens skyddsplåt i botten täcktes med stampmassa. Eldbryggan murades upp och därefter kunde eldrörets roter och eldstadslucka återmonteras.

Under juli togs alla presenningar bort på färjan. Efter vaskning påbörjades en yttre upprustning av färjan med början uppifrån. Skorstenen med dess kapp, ventilatorer, skylight, rännsten och lantärneskärmar rostsanerades där så behövdes och målades. Masterna monterades på plats.

Därefter fortsatte arbetena på samma sätt under augusti med överbyggnadens sidor och brädgångar. Allt penselmålades för att bli så snyggt som möjligt.

Ångprov

I början av augusti isolerades pannan, utom bakre panngaveln, som skulle isoleras efter att ångprov hade gjorts. Arbetet med isoleringen köptes från Majornas Isolering. 22 augusti fylldes



Provetsdagen 10 september gick det för en kort stund samla besättningen före avgång. Fr v: Per Ahlquist, Åke Karlsson, Gunnar Söderberg, Christer Eliasson, Stellan Rietz, Håkan Järnström och Carl-Johan Holm. Foto Oscar von Sydow.

pannan med vatten och eldningen påbörjades.

26 augusti var det fullt tryck i pannan och ångprov gjordes i närvaro av Kiwa Inspecta, som även kontrollerade att säkerhetsventilerna blåste vid rätt tryck.

Pannan blev godkänd och efter kompletterande handlingar från VEÅ kunde Kiwa Inspecta utfärda nya certifikat för pannan. En synnerligen efterlängad milstolpe hade uppnåtts!

Maskinen provkördes och fungerade fint trots det långa stilleståndet.

Nästa steg blev att isolera bakgaveln på pannan.

Nu var allt klart för återmontering av skotten till förpiken och kolboxarna samt durkplåten i salongen över pannan. Dessa arbeten köptes från Härryda Svets och Smide, som fick svetsa tillbaka allt på plats med stor försiktighet. I synnerhet durkplåten som ligger intill trädäcket i salongen.

Slutbesiktning

Transportstyrelsens inspektör var bokad 10 september för slutbesiktning av färjan. Dagen inleddes med genomgång av all dokumentation med fokus på utförd egenkontroll samt riskbedömningar i



Komposnadmashinen från ovan med topplocken på den lilla högttrycksylindern och den stora lågttrycksylindern. Maskinisten Stellan Rietz håller ett vakande öga under provturen. Foto Gunnar Söderberg 10 september 2020.

säkerhetshandbok, maskininstruktion och pannjournal.

Vi fick en synpunkt om förbättring av en punkt i säkerhetshandboken som tydliggör befälhavarens roll på ett bättre sätt.

Det behövs en underhållsplan med planerade åtgärder främst för sådant som inte finns med i egenkontrollens angivna intervaller.

Föreningen har inte, som normalt andra rederier, ett digitalt underhållssystem som ger automatiska påminnelser om när kontroller eller åtgärder ska göras. Vi får finna på något annat och

enklare system som passar färjan och BOHUSLÄN.

Efter brandövning och provtur i hamnen samt man överbordövning utfärdade inspektören nya certifikat för färjan. Vid nästa inspektion i oktober 2021 ska färjan torrsättas för bottenbesiktning. Senaste torrsättningen var hösten 2018.

Egna arbetsinsatser

Vi har tidigare nämnt, och det förtjänar att nämnas igen, att under arbetena med pannan och annat runt omkring har Carl-Johan Holm varit projektledare.

Jan Olofsson har tagit fram allt be-

räkningsunderlag och haft kontakter med Kiwa Inspecta.

Åke Karlsson, Christer Eliasson, Anders Holm, Bengt Bengtsson, Per Ahlquist, Stellan Rietz och Håkan Järnström har arbetat ombord med allt som gjorts i egen regi. Ingvar Kronhamn och jag själv har arbetat med de olika saker vi kunnat tillföra projektet.

Utän allas stora och goda arbetsinsatser hade vi aldrig kommit i mål med att få färjan i trafik igen!

Åter i trafik!

Nästa inplanerade evenemang med FÄRJAN 4 är firandet av 100-årsjubileet vid Residensbrons färjeläge lördag 10 oktober med visning ombord från 12.00.

Kl 14.00 blir det tal av färjans ägarrepresentant Oscar von Sydow och föreningens ordförande Eva Helmersson. Därefter blir det några turer på färjans gamla linje till Lundbyhamnen.

Söndag 11 oktober blir det en tur för föreningens aktiva medlemmar med avgång Residensbron 12.00.

De historiska hamnturerna återupptas lördagarna 17, 24 och 31 oktober från Eriksberg 13.30 och Residensbron 14.00. Turen tar 2,5 timmar inklusive promenad iland på Klippan, Slottsberget respektive Götaverken. Sjöfartsmuseet Akvariets guider berättar om allt seawärt längs älvsränderna och under promenaden.

GUNNAR SÖDERBERG

FÄRJAN 4 100 år!

FÄRJAN 4 levererades 12 oktober 1920 från Motala Verkstad till Göteborgs Hamnstyrelse. Under nästan halva tiden av de 100 åren, eller 47 år, har Sällskapet Ångbåtens medlemmar haft ansvaret för att driva och sköta färjan åt ägaren Stiftelsen Styrelsen för Göteborgs Sjöfartsmuseum.

Under de första 50 åren gick FÄRJAN 4 i reguljär trafik över älven. 1970 blev den övertalig och överlämnades 1972 som gåva till Sjöfartsmuseet. 1973 tog Sällskapet Ångbåten hand om skötsel och drift av färjan åt Sjöfartsmuseet.

Ären sedan dess har dock inte varit utan svårigheter med färjan, men lösningar på dessa har alltid gått att finna även om det ibland tagit tid.

För att beskriva de gångna 100 åren med FÄRJAN 4 kan det vara på sin plats med lite inledande bakgrund till färjans tillkomst.



ANNA, byggd 1877 vid Eriksberg, var en typisk representant för ångsluparna i hamntrafiken. Bilden visar ANNA efter att Hamnstyrelsen övertagit den 1917. I bakgrunden Salt & Sodas fabrik vid Färjenäs. Foto från Hamnstyrelsen.

På Ångslupsbolagets tid

Från 1872 drevs hamntrafiken huvudsakligen av Göteborgs Nya Ångslups AB. Trafiken utfördes med mindre ångslupar både längs och tvärs älven.

Ångslupsbolagets enda ångfärja var VICTORIA, som från 1899 trafikerade linjen Nya Kajen–Hisingstad. Nya Kajen fick senare namnet Masthuggskajen och färjeläget namnet Sänkverket. Hisingstads färjeläge motsvaras idag närmast av pirnocken där älvtrafiken idag har sin depå på Lindholmen.

Staden införlivar Lundby

1906 införlivades Lundby socken med

Göteborgs stad. Staden planerade nya stora hamnanläggningar i de sankmarker på Hisingssidan. De första resultaten av detta blev Sannegårdshamnen och Frihamnen. Markpriserna för bostadsbyggnation var lägre i Lundby än på stadssidan, vilket var fördelaktigt för den expanderande staden.

Efter införlivningen krävde Lundbyborna att staden skulle ordna bättre, och helst kommunala, förbindelser över älven.

Den enda broförbindelsen var Kvillebäcksbrossen som ägdes av ett bolag och var avgiftsbelagd. Parallellt med bron

gick Ångslupsbolagets linje i Kvillebäckskanalen mellan Lilla Bommen och Backa bro vid Herkulesgatan.

Stadens styrande tillsatte en utredning om förbättrade förbindelser över älven. Stadsfullmäktige ansåg att en bro mellan Stigberget och Slotsberget med spårväg över bron till Lundby skulle vara det bästa alternativet för att förbättra kommunikationerna. Förslaget föll dock eftersom kostnaderna skulle bli för höga. 110 år senare är en bro eller tunnel för spårväg åter aktuella på samma sträcka.

De dåvarande broplanerna slutade med att staden 1911 övertog Kville-



Kartan visar färjelinjen mellan Residensbron och T-kanalen vid Götaverken. Norr om Frihamnens gulstreckade område syns förbindelseleden till Klaffbron och Kvillebäckskanalen. Hamnkarta från 1915.

bäcksbrossen, som därmed blev avgiftsfri. Efter ombyggnaden 1916 fick den namnet Hisingssbron.

Förlustbidrag för älvtrafiken

Staden ansåg att det var synnerligen viktigt att även förbättra ångslups- och färjetrafiken eftersom den enda bron inte täckte trafikbehovet varken geografiskt eller kapacitetsmässigt. Ångslupsbolagets svaga finansiella ställning medförde dock att några förbättringar inte kunde utlovas från dess sida på frivillig väg.

I det läget utsåg staden Göteborgs

Hamnstyrelse att skriva avtal med Ångslupsbolaget om förbättrad trafik från 1 januari 1911 på sex linjer mot en förlustgaranti. I dessa linjer ingick den nya ångslupslinjen Residensbron–T-kanalen som startade 1 mars 1911. Kanalen gick in från älven i formen av ett T och gränsade till östra delen av Götaverken. Vid årets slut hade de sex linjerna haft 2,5 miljonet resenärer.

Hamnstyrelsen tar över

Under första världskriget fick Ångslupsbolaget ekonomiska svårigheter,

delvis beroende på att kolpriserna ökat tre gånger sedan trafikavtalet hade tecknats med Hamnstyrelsen.

Men det fanns fler orsaker. En var att den lönsamma ångslupslinjen genom Kvillebäckskanalen till Backa bro hade tappat intäkter sedan Kvillebäcksbrossen blivit avgiftsfri. Dessutom hade linjen under senare delen av 1913 varit tvungen att förkortas till den nybyggda Sannegårdshamnen järnvägsbro, vilket medförde minskat resande. En annan var Hamnstyrelsens nya färja till Sannegårdshamnen som medförde minskat resande för Ångslupsbolagets linjer i dess närhet.

Trots förlustgarantin från staden gick trafiken med förlust för Ångslupsbolaget. Mitt under pågående avtalsperiod hotade bolaget 17 juni 1915 att inställa all trafik från 1 juli, trots att avtalet gällde året ut.

I det synnerligen akuta läget uppdrog staden åt Hamnstyrelsen att driva trafiken i egen regi. Även Spårvägsstyrelsen var tillfrågad men avböjde erbjudandet. Från 1 juli 1915 trafikerade Hamnstyrelsen följande fem linjer:

1. Klippan–Färjenäs
2. Frigången–Färjenäs
3. Sägen–Välskvarnen–Eriksberg–Sandviken
4. Fiskhamnen–Sannegårdshamnen
5. Residensbron–Klaffbron

Linjen till T-kanalen ingick inte i Hamnstyrelsens uppdrag. Den kom att trafikeras av Götaverkens dotterbolag

Ångslups AB Hisingen med ångsluparna HISINGEN och GÖTAVERKEN (ex. Ångslupsbolagets ELSA). Ångslupsbolaget fortsatte trafikera den lönsamma linjen Sänkverket-Hisingstad med ångfärjan VICTORIA.

För trafiken hade Hamnstyrelsen redan två egna ångfärjor. Den ena var den stora fordonsfärjan FÄRJAN 1 på linjen Fiskhamnen-Sannegårdshamnen. Den byggdes 1914 främst för transporter av lastbilar från den nya kolhamnen. Vid den tiden hade Kvillebäcksbbron inte bärighet för tunga lastbilar. Den andra färjan var den 1915 inköpta äldre domliga FÄRJAN 2 som under det tidigare namnet ÅNGFÄRJAN trafikerat linjen Klippan-Färjenäs sedan 1874.

För att klara trafiken på övriga linjer var det nödvändigt att inledningsvis hyra in ångslupar från Ångslupsbolaget. Hamnstyrelsen önskade dock ersätta ångsluparna med nybyggda färjor, men kostnadsläget för nybyggen var vid den tiden för högt.

Istället inköptes 1917 från Ångslupsbolaget ångsluparna AGDA, ANNA, ERBA, GERDA samt ångfärjan VICTORIA med sin linje Sänkverket-Hisingstad. 1918 övertog Hamnstyrelsen linjen Residensbron-T-kanalen samt ångsluparna HISINGEN och GÖTAVERKEN, som namnändrades till HILDA respektive ELSA.

Ångsluparna fick ta knappt 100 passagerare, vilket var otillräckligt för det ökade resandet. I avvaktan på nya ångfärjor inköpte Hamnstyrelsen därför fler begagnade ångslupar; 1918



FÄRJAN 4 i ursprungligt skick vid Hamnstyrelsens depå vid Kusten efter leveransuren från Motala i oktober 1920. Foto från Bertil Söderbergs samling.

EVA (ex TROSSÖ) från Karlskrona samt 1919 BRYNHILD från Stockholm, som först fick heta GRETA. Namnbytet blev dock inte godkänt varför BRYNHILD återtog.

Ång- eller eldrivna färjor?

Hamnstyrelsen fick 23 oktober 1919 stadsfullmäktiges bifall till att beställa två nya personfärjor för 400 000 kr och att bygga nya färjelägen för 20 000 kr vid Residensbron och Götaverken (T-kanalen).

Inför beställningen på nya färjor in-

fordrade Hamnstyrelsen anbud från Motala Verkstad, Brodins Varf i Gävle, Lundby Mek. Verkstad i Göteborg, Hålsingborgs Varf och Kristinehamns Mek. Verkstad.

Dessutom infördrades anbud på elektriskt maskineri från Svenska Maskinverken med elmotor, ackumulatör och laddningsaggregat iland.

Kostnaden för ett elektriskt maskineri skulle uppgå till 230 000 kr medan ett ångmaskineri bara kostade 70 000 kr. Visserligen skulle man spara in kostnaden för maskinist, men det innovativa alternativet med eldrift föll på



FÄRJAN 4 under gång från Residensbrons färjeläge senast 1934. Intill färjeläget ligger Hamnstyrelsens inspektionsångare HAMNEN. Vykort tillhörigt Claes Verner.

grund av befarad sämre driftsäkerhet jämfört med traditionellt ångmaskineri.

Färjorna byggs i Motala

Beställningen av färjorna gick till Motala Verkstads Nya AB. Kontraktet undertecknades 31 januari 1920 och priset var 184 500 kr per färja. Leverans utlovades 5 ½ respektive 6 månader efter kontraktsdatum. Leveransen skulle dock visa sig bli försenad.

Vid tiden för beställningen pågick förhandlingar om ett samgående mellan Motala Verkstad och Lindholmens Varv. Det nya bolaget antog i början av

1920 namnet AB Lindholmen-Motala.

De beställda färjornas skrovröritningar var identiska med LIDINGÖFÄRJAN 2 byggd 1907. Denna färja kom från 1927 att bli FÄRJAN 6 i Göteborg.

De nya färjorna var 20,28 m långa mellan stävarnas innerkanter i däck och bredden på spant 5,35 m. Längden överallt var 20,55 m. Skroven var förstärkta för gång i is.

Enligt specifikationen försågs färjorna med compoundmaskin på 70 indikerade hästkrafter försedd med ytkondensator. Vid föroring skulle effekten kunna uppdrivas till 100 indiker-

rade hästkrafter. Cylinderdiametrarna var 190 och 420 mm med slagfängden 320 mm. Pannan var koleldad med en eldstad. Belysningen genererades av en Laval ångturbin.

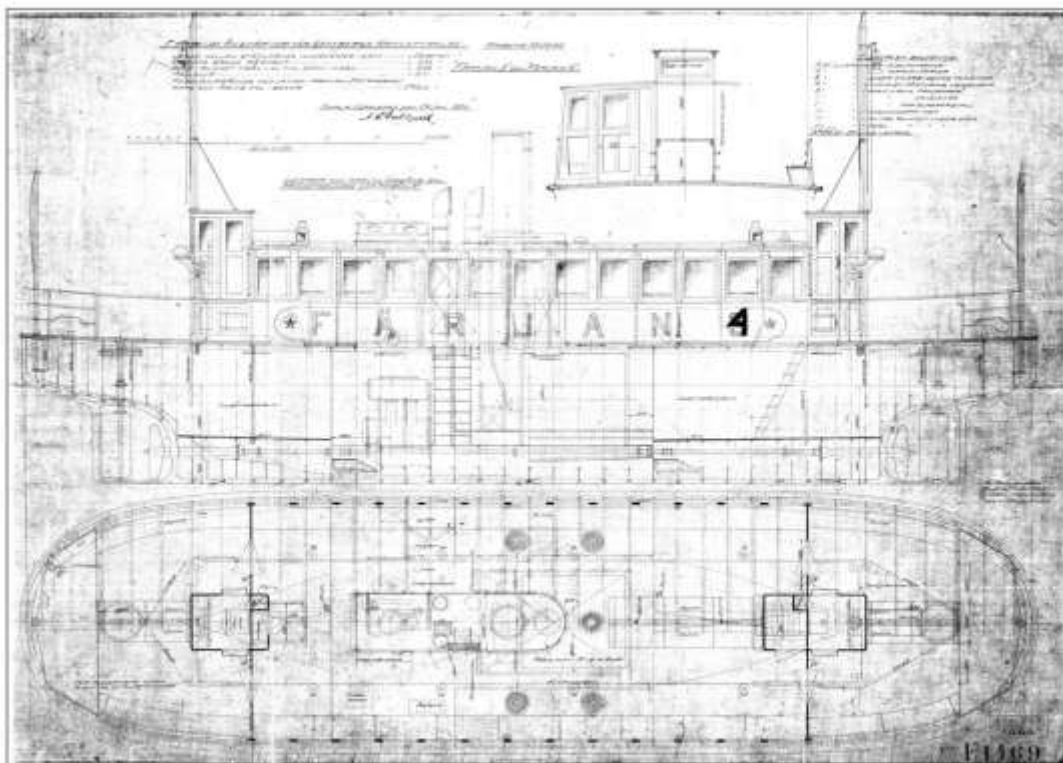
I kontraktet angavs att, såsom norm vid bedömandet av beskaffenheten och ändamålsenligheten av material och arbetets goda utförande, de skulle vara utförda, vad själva färjorna beträffade, som motsvarande delar av DJURGÅRDEN 3. För maskineri och ånganläggning skulle inspektionsångaren HAMNEN vara förebild.

Leverans under hösten 1920

Båda färjorna kölsträcktes 13 juli 1920. Motala Verkstad kunde inte hålla den utlovade leveranstiden. Den första färjan sjösattes 23 augusti och fick namnet FÄRJAN 3. Den gick på provtur från Motala Verkstad 18 september och leveransen skedde i Motala 22 september.

Efter hemkomsten till Göteborg ersatte den först 1:an under dess varvsbesök och sattes därefter in på linjen Sänkverket-Hisingstad. Där ersatte den VICTORIA, som skulle få nya trafikuppgifter under namnet FÄRJAN 5.

FÄRJAN 4 sjösattes 17 september och gick på provtur från Motala Verkstad genom kanalen till sjön Boren 8 oktober. Enligt Fartygsinspektionens noteringar varade provturen i fem timmar. Passagerarfartygscertifikat utfärdades för 196 personer. Leveransen skedde 12 oktober. 4:an blev Motala Verkstads sista fartygsleverans med byggnadsnummer 475.



Generalarrangemang för FÄRJAN 3 och 4. Ventilatorerna och maskinnedgångens placering skiljer sig mellan färjorna.



FÄRJAN 4 i T-kanalen på ingående till Götaverkens färjeläge. Bilden är tagen sedan de nya styrhytterna tillkom 1934. Foto K. W. Guller från Nordiska Museets arkiv.

4:an på Götaverkslinjen

FÄRJAN 4 sattes in på linjen Residensbron-Götaverken där den ersatte ångsluparna. Turlistan omfattade turer var 15:e minut vardagar från 05:45 till 01:00 och söndagar från 07:00 till 24:00. Tiderna kom att variera något under årens lopp. Varje överfart tog fem minuter med 2 ½ minut för iland- och ombordstigning.

Besättningen bestod av befälhavare, maskinist och biljettpojke, på 1940-talet benämnd däckspojke. På 1930-talet arbetade man två pass per dag; 04.30-10.00 och 14.00-19.00 eller 10.00-14.00

och 19.00-01.30. Arbetstiden var 63 timmar per vecka, vilket gav en ledig dag per vecka.

Under högtrafiken vardagar gick även FÄRJAN 5 på linjen vilket gav 7 ½ minuts turtäthet. 1925 reste 160 000 passagerare per månad på linjen.

1935 fick Residensbron en ny vänthall med kiosk. Den gamla flyttades till Götaverken. Trots att Göta Älvbron togs i bruk 1939 spelade färjetrafiken fortfarande en viktig roll.

Varje fredag låg FÄRJAN 4 stilla 10.00-14.00 för kolning och vaskning varvid 5:an ersatte. Kolet kom i 50-tons präm

och togs ombord via landgång i aktern och bars i bask eller bår.

Färjornas depå låg vid Kusten fram till omkring 1947 när den flyttades till Hammens nya varv på Ringön.

Hårt slitage på färjan

4:an var i drift drygt 6 000 gångtimmar per år. Med så många gångtimmar var förstås slitaget högt. Vartannat år låg färjan på varv en månad på sommaren för besiktning och reparationer.

Vid dessa varvsbesök byttes som regel rodrörens bussningar i skäddan. Rodren, som är sammankopplade, måste svängas runt 180 grader vid varje avgång vilket slet på bussningarna.

Pumparna som drivs av huvudmaskinens balanser slets också hårt och fick regelbundet svarvas eller bytas.

Färjan har två propellerar som sitter på en genomgående propelleraxel. 1934 ersattes aktere propelleraxeln med en ny. 1948 var båda propellerarlarna nedslitna och byttes sannolikt. 1958 byttes förliga propelleraxeln, hylsan och skyddsboxen efter haveri.

1947 fick pannan nya tuber. 1950 hade det av misstag kommit in olja i pannan vilket resulterade i en intryckning på 20 mm på en del av eldröret. Intryckningen pressades tillbaka, men kan än idag anses något. 1954 var det åter dags för tubbyte, denna gång med lite grövre materialdimensioner. Samtidigt istyckades ny plåt i pannans framgavel i överkant av eldröret.

1938 förnyades 240 naglar (nitar)

i skrovet. 1944 byttes en bottenplåt i bordläggningen och 1956 två plåtar. 1948 var 19 plåtar bristfälliga varvid frätor fylldes med svets.

Vintrarnas körning i is slet hårt på färjan. På den tiden var det normalt att älven var isbelagd vintertid och 1940-talets isvintrar utmärkte sig som synnerligen svåra. Isen packade sig i T-kanalen och när färjan inte orkade fram till färjeläget fick resenärerna släppas av på isen och promenera iland. När isläget var som värst fick trafiken ställas in.

Stora isstycken kunde fastna mellan förliga rodet och propellern varvid maskinen tvärstoppade. Då fick maskinisten kasta om till back till dess isen lossnade och det gick att fortsätta resan.

Det hände att roderstävorna framför roden kördes sönder i isen. Dessa fick förstärkas vid flera tillfällen.



Bilden visar Götaverkens färjeläge vid resterna av det som tidigare var T-kanalen. I bakgrunden den nybyggda Lundbyhamnen. Foto från Götaverken ianmånad 1954.

Några ombyggnader

En märkbar yttre förändring av färjan gjordes under sommaren 1934. Den fick då nya styrhytter och nya salongsskott tvärskepps i teak samt tak över för- och akterdäck. Först 1952 tillkom två akterlantärnor, som tidigare inte hade krävts.

Nästa förändring gjordes 1956 då styrhytterna förlängdes i bakkant där det tidigare varit en passage med ingång till styrhytten.

Diäcket, som hade varit belagt med asfalt, åtminstone sedan början av 1940-talet, var dåligt och färjan fick därför ett helt nytt trädäck.

Spjälsofforna i salongen ersattes med

kaktusgröna soffor av bekvämare modell. Sofforna som fanns på för- och akterdäck samt i salongens centerlinje slopades. Nya nedgångskappar till för- och akterpik tillkom.

Reserv- och extrafärja

I början av 1950-talet inledde Hamnstyrelsen en period med nybyggnad av stora motorfärjor för att ersätta några av ångfärjorna.

Som ersättare för 4:an och 5:an beställdes motorfärjan HUGO HAMMAR vid Lödöse Varf. Den sattes i trafik 2 juni 1954 på linje 5 samtidigt som lin-

jen förlängdes till ett nytt färjeläge i den nybyggda Lundbyhamnen. Denna hade skapats genom utgrävning och muddring av tidigare landområden. I samband med dessa arbeten hade T-kanalen försvunnit redan i slutet av 1940-talet, medan färjeläget ändå låg kvar på sin gamla plats till 1954.

1952 bytte Residensbron och färjeläget namn till Stora Bommens bro.

När HUGO HAMMAR sattes i trafik blev FÄRJAN 4 reservfärja och gick även som extrafärja i högtrafik på de linjer som ännu trafikerades av ångfärjor. Fram till början av 1960-talet användes



När HUGO HAMMAR ersatte FÄRJAN 4 i juni 1954 trafikerade den ett nytt färjeläge i Lundbyhamnens västra hörn. De sista åren fram till linjen nedlades i juli 1970 var FÄRJAN 4 åter i trafik med HUGO HAMMAR i reserv. Foto Ulf Bäckström.

extrafärjor under högtrafik på linje 1, 2 och 4.

Åren 1960–1963 var färjetrafiken på sin topp i antal färjor i drift. Nio färjor, varav sex ångfärjor trafikerade de fem linjerna:

1. Klippan–Färjenäs
2. Fiskhamnen–Sandviken–Eriksberg
3. Fiskhamnen–Sannegårdshamnen
4. Haket–Hisingsstad
5. Stora Bommens bro–Lundbyhamnen

Som reservfärja låg 4:an vid Hamnens varv på Ringön och var alltid påeldad för att snabbt kunna sättas i trafik.

HUGO HAMMAR, som av trafikanterna kallades Hugo Långsam beroende på att man bara körde med den ena av de båda motorerna, råkade då och då ut för driftavbrott och då fick 4:an rycka in som ersättare.

Från juni till oktober 1968 insattes HUGO HAMMAR som andra färja på en förlängd linje 4 till Sörhallsberget. 4:an blev ordinarie färja på sin gamla linje.

Hösten 1968 såldes FÄRJAN 3 och efter många års stigande förfall slutade skrovet sina dagar som utfyllnad i en vik vid småbåtshamnen vid Styrsö Skäret i början av 1980-talet. Ångmaskinen från

3:an räddades dock genom initiativ från Sällskapet Ångbåten och placerades på dåvarande Industrimuseet. Numera ska den finnas i Stadsmuseets förråd.

Från november 1968 fortsatte 4:an på sin gamla linje medan HUGO HAMMAR, som var i sämre skick, istället låg i reserv. Den hårda isvintern 1970 var det 4:an som klarade trafiken på linjen.

Trafiken på linjen till Lundbyhamnen upphörde 31 juli 1970 beroende på stadigt minskat resande. 4:an blev överflödigt och lades upp vid Hamnens varv. Den var då Hamnstyrelsens sista ångfärja. Som mest fanns sju ångfärjor.

Den kvarvarande linjen Haket–Lindholmen med motorfärjan DAN BROSTRÖM överläts till Styrsöbolaget 1 januari 1972. 1980 flyttades färjeläget från Haket till Rosenlund. Trafiken fortsatte fram till 27 april 1990 varefter den nya Älvsnabbenlinjen ersatte färjan.

Från 2015 går Västrafiks nya pendelfärjor till Lindholmen från Stenpiren.

FÄRJAN 4 räddas

När FÄRJAN 4 blev utan trafikuppgifter väcktes tankar, bland annat genom insändare i dagspressen, att bevara färjan för framtiden. En möjlig användning var som café i Lilla Bommens hamn vid ett framtida färtygmuseum.

Första steget togs när Hamnstyrelsen överlämnade färjan till Sjöfartsmuseet i Göteborg 29 juni 1972. Att låta färjan användas i trafik fanns vid den tiden inga planer på.

Sven-Hugo Bengtsson, som var aktiv

i maskin på BOHUSLÄN och styrelsemedlem i Sällskapet Ångbåten, ansåg att färjan istället borde bevaras i drift-dugligt skick på samma sätt som ångaren BOHUSLÄN.

Sven-Hugo hade redan under sin skoltid fått ett speciellt förhållande till 4:an. Han bodde i Rambergsstaden och hade minnen från färjan redan från 1929. Han reste med 4:an till skolan på Kvarnberget och därefter till arbetet på Tullverket. Det blev resor nära nog dagligen med färjan under ett drygt decennium.

En närboende, vid namn Karlsson, var maskinist i 4:an och under resorna fick Sven-Hugo komma ned i maskinrummet. Där tillbringade han det mesta av sin lediga tid och fick lära sig elda pannan samt sköta och köra maskinen.

Intresset för 4:an ledde till att Sällskapet Ångbåten träffade avtal med Sjöfartsmuseet 5 februari 1973, där föreningen fick disponera färjan mot att föreningen åtog sig att bevara den i trafikdugligt skick.

4:an rustas för trafik

I juni 1973 torrsattes färjans på slipen vid Hamnens varv. I vår egen regi skrapades och målades skrovet på färjan. Redan då konstaterade vi att skrovet inte var i speciellt bra skick. Under den partiellt löst sittande bottenfärgen fanns det vattenblåsor och därunder fråtor i plåten som sannolikt var orsakade av galvanisk korrosion.

Maskineri och panna var dock i gott



Sven-Hugo Bengtsson var den drivande kraften för att bevara FÄRJAN 4 i trafikedugligt skick. Foto Gunnar Söderberg i färjans maskinrum 10 maj 1974.

skick. Färjan fick en allmän uppsnygning för att bli presentabel. Flytredskap och livbälten anskaffades för att kunna få nytt passagerarfartygscertifikat.

I samband med Sällskapet Ångbåtens årsmöte den 22 september 1973 visades färjan upp under ånga för medlemmarna.

Klar för trafik

Till sommaren 1974 var färjan klar för turer med passagerare. Till de första uppdragen som gav intäkter hörde att köra extraturer söndagar från Lilla Bommen till Nya Älvsborg för Börjes-

sons Utflyktsbåtar 1974-1975.

Dessutom kördes några medlemsturer och beställningsturer.

Våren 1976 fick färjan tilläggsplats vid fartygsmuseet i Lilla Bommen från att tidigare legat vid Hamnens varv. Eftersom BOHUSLÄN krävde stora arbetsinsatser kom färjan i andra hand. 1976 var färjan bara igång under ångbåtsmötet med hamoturer och en resa till Marstrand samt vid årsmötet på hösten. 1977 var färjan inte i drift.

I januari 1978 var både BOHUSLÄN på Donsö Varv för plåtbyten medan FÄRJAN 4 stod på samma slip för bl. a.



Från april 1981 till september 1985 stod färjan på Sörhallskajen för omfattande arbeten. När bilden togs är plåtbytena i skrovet klara och utbyte av babords överbyggnadssida pågår. Foto Åke Karlsson september 1984.

byte av akre Cedervallsboxen. Färjan snabbastades sedan DAN BRÖSTRÖM hade fått propellerhaveri och Styröbolaget begärt att få hyra 4:an som ersättare.

När 4:an var klar för trafik sattes den under två dagar in på linjen till Lindholmen. Pressen hade informerats om att 4:an skulle gå i trafik. GP hade en bild på förstasidan och skrev att ångfärjan klarade trafiken.

I slutet av maj var 4:an åter insatt i sex dagar på Lindholmslinjen när ordinarie färjan var på värrustning. På hösten kördes hamnturer i en slinga från Lilla

Bommen till fyra färjelägen i samarbete med Sjöfartsmuseet.

Under tre veckor i maj 1979 gick 4:an på Lindholmslinjen när ordinarie färjan var på varv. Dessutom kördes en del beställningsturer samt turer under Museernas Dag i oktober.

Skrovet utdömt

Ett av de första arbetena på färjan var byte av det otäta plåtaket. Det ersattes 1974 av ett nytt av aluminiumplåt. Därefter skrapades och målades taket i salongen. 1978 var det dags att ersätta den i underkant upprestade skorstenen med

en helt ny. Hösten 1978-våren 1979 pågick byte av huvuddelen av skarndäcket (avvisaren) till ny ek från Orust.

Hösten 1979 dömdes skrovet ut av Fartygsinspektionen när färjan dockades. Skrovets dåliga kondition var synnerligen oroande för färjans framtid. Vi som arbetade med färjan insåg att något radikalt måste göras.

Våren 1980 gjorde vi i egen regi en mycket noggrann ultraljudmätning av 200 punkter på skrovet. Med denna som grund dömdes Fartygsinspektionen ut åtta bottenplåtar. Tjocka men poriga plåtar i vattenlinjen skulle blåstras och behandlas med Prestolite.

Det fanns dock inte pengar för att gå till varv och byta plåtarna till marknadsmissigt pris.

Genom Bengt Ryberg, som var chef på Eriksbergs Mek. Verkstad, fick vi lyckligtvis ett synnerligen förmånligt pris som kunde accepteras. Varvet var visserligen avvecklat, men arbetet skulle utföras av Götaverken Cityvarvet inom P-80, som var ett projekt för att minska personalstyrkan.

I april 1981 lyftes färjan upp på Sörhallskajen med en av varvets 90-tonns kranar. Cityvarvet genomförde plåtbytet på traditionellt sätt med nitning av de 10 mm tjocka plåtarna. Samtidigt beställdes blåstring av hela skrovets utsida innan Prestolitebehandling utfördes på vissa gamla plåtar i vattenlinjen. Förliga roderhylsan nyttilverkades.

I egen regi renbankades överbyggnadssidorna från tjocka färglager och det befanns att babordssidan var mycket

dålig. För- och akterpikarna rostsaneras med hjälp av nålhackor. Ett riktigt skitjobb! Hela skrovet ut- och insida sprutmålades flera gånger.

Efter tillägsbeställning hos Göta- verken Lindholmen förnyades plåten på babords överbyggnadssida. En hel del däcksplank på fördäck förnyades och nåtades av Götinius Varv.

I slutampen på arbetena bytte vi de gamla propellrarna som hade sönderfräta och delvis reparerade bladtoppar. På Hamnens varv hade vi tidigare på ett undanskymt ställe hittat färjans oanvända reservpropellrar i nyskick och dessa nu kom till användning.

Först under september 1985 sjösattes färjan och förhalades till Lilla Bommen. Därefter vidtog i egen regi återuppbyggnad av allt trävirke vid fönsterpartiet på överbyggnaden. Den nyrenoverade ångturbinen och generatormonterades på plats.

Klar för trafik efter sex år

16 mars 1986 var färjan på provtur efter det sex år långa uppehållet. Tre dagar senare gjorde färjan en hamntur med deltagare i en museikonferens. I maj gick färjan med teaterbesökare till Lindholmen istället för ordinarie färjan.

Det svåra bemanningsläget på BOHUSLÅN medförde att färjan fick ligga stilla från maj till augusti. Under september och oktober gjordes hamnrundturer med anlop av fyra färjelägen. Dessutom kördes några beställningsturer.

1987 var färjan åter igång redan i



Färjan 4 anlöper Cityvarvet färjeläge i april 1987 när den ersatte ordinarie färjan DAN BROSTRÖM under dess värsbesök. Visa turer mellan Ravenlund och Lindholmen anlöpte kajen väster om Cityvarvet. Foto Gunnar Söderberg.

mars. Med start 30 mars gick färjan på Lindholmslinjen under drygt två veckor medan ordinarie färjan var på varv för motorbyte. I likhet med tidigare bemannades maskin i egen regi medan Styrsöbolaget höll med befälhavare och däcksmän.

Samma år var Göteborgs Maritima Centrum under etablering. GMC hyrde in färjan för turer mellan Lilla Bommen och Fiskhamnen lördagar och söndagar 13 juni–9 augusti med sex turer per dag. Dessutom kördes några beställningsturer. Under sommaren 1987 utfördes fyra stadsvandringar på fredagskvällar från

Residensbron. Det var en föregångare till de nutida hamnrundturerna.

Långresa till träbåtsvarv

Hösten 1987 blev det långresa med färjan till Hälleviksstrands Varv på Orust. Resan dit gjordes 18 september i sydostlig vind som passade fint för den sex timmar långa resan. Vi tog de inre lederna genom Jungfruålet, Hjärterörsund och Bockholmsundet.

Väl framme togs färjan upp på slipen. Varvets uppdrag var att byta akterdäcket med underliggande rostskadade plåtar. Varvet var klart med sina arbeten i bör-



Färjan passerar Lindholmen i full fart under Älven och Sjösportens dag 8 juni 1991. Färjan pendlade mellan Lilla Bommen och Fiskhamnen som fungerade som segelbåtshamn. Foto Gunnar Söderberg.

jan av november och för oss gällde det att köra hem färjan mellan lågtrycken. 17 november hämtade vi färjan och gick inre leden genom Skäpesund och Instöriäna till Göteborg. Med 7 knops fart tog resan åtta timmar.

1988 gjordes en del beställningsturer samt fem stadsvandringar med Nya Varvet och Slottsberget som mål.

1989 blev det 18 gångdagar med beställningsturer, dock inga stadsvandringar. Färjan med besättning deltog under fyra dagar i inspelningen av Kurt Olssons *Filmen om mitt liv som mig själv*, där Färjenäs var bas för inspelningen

med färjan. Under sommaren byggdes nya bryggor i Lilla Bommen och en av dem byggdes som ett färjeläge för FÄRJAN 4.

Fler reparationer – igen

Våren 1990 utdömdes en plåt i underkant babords kolbox och en bit in i förpiken. Plåtbytet utfördes av dåvarande Nimar på Nya Varvets slip.

Stadsvandringarna återupptogs under augusti och september. Färjans 70-årsjubileum firades med en hamntur 13 oktober.

Under vintern 1991 förnyades skor-

stenspjäll, hjälpsotare och botten i sotskåpet. Den förliga styrhytten helrenoverades och hela durken, som var delvis rötskadad, fick bytas. Elsystemet i båda styrhytterna byttes ut och de upprostade lantärnecentralerna nyttillverkades.

Under höstens dockning på Götinius fick båda rodrrens hjärtstockar nya bussningar i skäddor och däck. I skäddorna fanns vid den tiden inga bussningar utan rodetapparna stod bara i en grop utan styrning, vilket medförde ojädn och vibrationer under full fart.

Sommaren 1993 körde vi stadsturer i samarbete med Ringliniens Längedragsvagn 208. Resenärrarna kunde börja med spårvagn vid Centralstationen och byta till färjan vid Klippan eller tvärtom starta med färjan vid Lilla Bommen.

Vid dockningen hösten 1993 på Götinius förnyades akre hjärtstocken som var kraftigt rostskadad. En mindre bottenplåt i maskinrummet förnyades.

1994 renoverades den akre styrhytten och AMU tillverkade nya fönsterramar till båda styrhytterna.

Ångbåtsmötet Nordsteam 1994 medförde många hamnturer för färjan. Samma år förnyades den förliga hjärtstocken. Det verkade som om reparationerna aldrig skulle avstanna.

1995 blev färjan uppsagd från bryggan i Lilla Bommen, som istället hyrdes ut till Börjessons Urtflektsbåtar. Färjan fick då ligga vid Stormkings brygga på Ringön. Den tillhörde Röda Bolaget, men övertogs 1999 av nuvarande hyresvärden Ringöwerken.

Under 1996 och 1997 förnyades nedgångskapparna i salongen. Vintern 1999 förnyade Gotenius två bottenplåtar. Skrovet blåstrades och målades med Jotamastic. På hösten renoverades förliga Cedervallsboxen i samband med axeldragning och bottenbesiktning.

Från 1986 till 2000 hade färjan i medeltal 23 gångdagar per år. De flesta av dessa upptogs av beställningsturer.

Stadsvandringarna för allmänheten fick från 1997 sin nuvarande kalender med lördagsturer under september och oktober. Vi hade provat andra perioder under vår och sommar med mindre lyckat resultat. Vi körde även turer för allmänheten under Klippandagarna och Nya Varvets dagar samt vid en del andra evenemang i hamnen.



En bild från det stora tubbytet. Åke Karlsson och Bert Johansson pressar en ändra på en rökstaktub så att den kragas ut och tätar mot tubplåten. Foto Gunnar Söderberg 15 oktober 2001.

Tubbyte i pannan

Under maj 2000 uppkom en tubläcka i pannan. Tuben pluggades så att färjan kunde fortsätta användas. Efter säsongen beslöt att samtliga rökstaktuber skulle bytas mot nya. I brist på pengar beslöt maskingänget att göra jobbet själva. När samtliga rökstaktuber var bortskurna upptäcktes att även stagtuberna var anfräta. Följden blev att även dessa skars bort.

Läs gärna *Ångbåten 102-107* där Håkan Järnström beskrev hela arbetsgången med tubbytet.

Arbetet med pannan pågick från hösten 2000 till våren 2002. Det enda som behövde köpas var nya tuber och vissa verktyg från Götaverken Arendal för att

pressa tuberna. Det är få andra ångpannor som genomgått tubbyte med hjälp av enbart ideell arbetskraft och till små kostnader för köpta tjänster. Riksantikvarieämbetet bidrog med 20 000 kr för tubbytet.

Åter i trafik

1 maj 2002 var färjan åter på provtur och vi kunde konstatera att den hade överlevt ännu en svår reparation. Efter trafiksäsongens slut var det åter dags för bottenbesiktning i Gotenius docka. Varvet fick i uppdrag att byta en del däcksplank på fördäck och i salongen.

Vintern 2003 demonterades ångmaskinen för planerade arbeten. Högtryckscylinderns slidstång metalliserades och slipades till rätt dimension. Lågtryckscylinderns kolstång och vevstake fick översyn av lagren. Lågtryckscylinderns gejder riktades och sliden justerades.

Samma år fick vi besked om att färjan, efter vår begäran, hade blivit klassad som traditionsfartyg av Sjöfartsinspektionen. Dessutom beslöt Statens maritima museers fartygsråd att K-märka färjan därför att den anses som kulturhistoriskt synnerligen värdefull.



Rolf Nilsson och Bert Johansson river takkanten på styrbords överbyggnadsida. Hela överbyggnadsidan byggdes upp igen i egen regi med nytt eller reparerat material. Foto Gunnar Söderberg 6 december 2008.

Stadsvandringarna bytte 2003 namn till historiska hamnturer. Göteborgs Hamn och Sjöfartsmuseet sponsrade annonserna i GP som blev bättre och tydligare. De åtta turerna gick fullsatta med 90-100 passagerare.

Trä- och stälarbeten

Hösten 2004 byttes några däcksplank på fördäck av Gotenius efter att färjan hade varit dockad för bottenbesiktning. Det tidigare otäta fördäcket nåtades om sedan den gamla näten hade frästs bort.

I december 2007 var det åter dags för dockning på Gotenius varv för

bottenbesiktning. Varvet fick rostsanera nitväxlar och spant i för- och akterpikar. Några bottenstockar fick förnyas. Därefter sprutmålades allt med Jotamasticfärg. Förskeppet över vattenlinjen fick ny plåt istyckad och ovanförliggande stringerplåt och skarndäck förnyades.

Hösten 2008 påbörjades en stor reparation av styrbords överbyggnadsida. Stringerplåten (rännstenen) längs takkanten var delvis upprostad. Den demonterades, reparerades, blåstrades, målades och nåtades åter på plats.

Avrinningen från taket ändrades till

ursprungligt utförandet. Fönsterkarmarna var ruttna och nya tillverkades.

Även plåtarna mellan fönstren förnyades. Det var bara de flesta fönsterramarna som behölls. Vi gjorde det mesta av jobbet själva och hade Ringöverkens snickerimaskiner till hjälp.

Vintern 2010 var det dags för ny isolering på pannan. De gamla skyddsplåtarna och isoleringen revs. Efter besiktning och ultraljudmätning målades pannan innan ny isolering och skyddsplåt monterades.

Året därpå renskrapades maskinen från gammal färg och målades i originalkulörerna.

Babordssidans rännsten på taket återställdes till originalutförandet. Aktermasten var dålig och byttes mot en nyttilverkad.

Vintern 2011 var det åter dags att göra något åt fördäcket som aldrig hade förnyats i sin helhet utan bara delvis.

Hela fördäcket framför och på styrbordssidan av styrhytten förnyades. Frontskottet till salongen fick demonteras för att komma åt däck en bit in i salongen. Ocean Snickeri fick lägga nytt däckstrå. Riksantikvarieämbetet bidrog med 95 000 kr.

De historiska hamnturerna hade visat ett minskat resande. 2012 ändrades de till att starta vid Eriksberg innan Residensbron anlöpdes. Resultat blev positivt med fler resenärer på turerna. 2012 blev antalet gångdagar 39, vilket var rekordmånga. Det köordes 29 beställnings- och nio historiska hamnturer.

Dags för kolboxarna

Vid dockningen hösten 2012 på Gøtenuus var kolboxarna i fokus. Svavlet i kolet tår på plåten om den är oskyddad. Kolboxarna hade dessförinnan tömts och varvet vattenblåstrade boxarna för att få bort gammal flög och rost. Därefter uttraljudmattes bordläggningen. Två spant och nedre delen av inre skottet fick förnyas i styrbords kolbox. Slutligen målades boxarna med Jotamastic.

Vintern 2013 renoverades luft- och cirkulationspumparna eftersom maskinen tidigare haft svårt att hålla vakuumet vid stopp. Vintern 2014 målades maskinrummet och hjälpmatarpumpen renoverades.

Nytt resmål

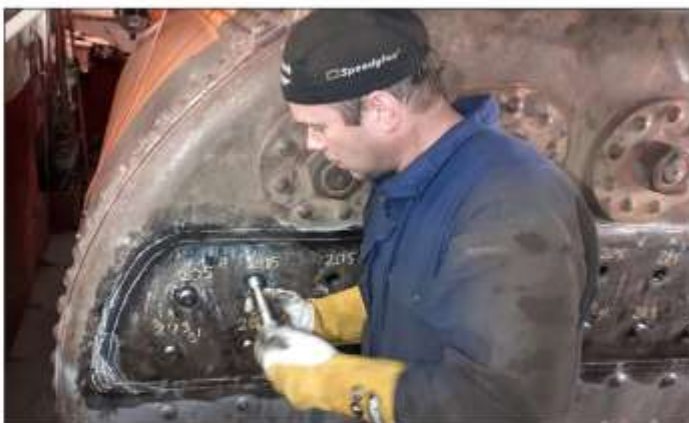
2014 hade resandet på hamrundturerna minskat igen. För att locka fler resenärer tillkom Götaverken som tredje resmål med promenad från SVT-huset i Lundbyhamnen till Lindholmen.

Under åren 2002–2016 hade färjan i medeltal 28 gångdagar per år. De flesta gångdagarna utfördes beställningsturer, som därmed gav de huvudsakliga intäkterna till färjan.

Säsongen 2016 avslutades tidigare än planerat. Efter hamnturen 1 oktober inträffade en läcka i pannans flamugn. Denna händelse blev starten för flera års arbete för att färjan körklar igen.

Ny panna?

Inledningsvis demonterades allt som var nödvändigt för att kunna ta sig in i



Jonas Forsén från VEÅ gjorde det mesta av pannreparationen. Här monterar han nya gängade stagbultar i bakgaveln. Stagbultarnas är så långa att de når till gängerna i flamugnens bakgavel. Foto Åke Karlsson 21 april 2020.

flamugnen och se var läckan fanns. Plåten i flamugnen ultraljudmattes för att kunna göra en bedömning av vad som behövde bytas ut.

Till att börja med hittade vi inget företag som kunde ta på sig att reparera pannan, främst beroende på att det som behövde bytas var synnerligen svåråtkomligt. Vi övergick då till att undersöka om det fanns något företag som kunde bygga en ny ångpanna. Kontakter togs med tillverkare i England, Tyskland och Norge.

Vi insåg förstas att det skulle bli mycket dyrt. Färjans ägare hade inga

pengar. Föreningen skulle förstas inte bekosta en panna i en färja som inte tillhör den. Vi började därför söka pengar till en ny panna. Efter något år fick vi ett företag som var villigt att undersöka om pannan kunde repareras.

Det visade sig dock bli nästan lika dyrt som en ny panna så det förslaget nedlades. Återigen var vi inne på en ny panna och de tillfrågade leverantörerna fick komma med offerter under 2018.

Reparation av pannan

I början av 2019 var företaget VEÅ intresserade av att undersöka om pan-



Tre nöjda maskinister i färjans maskinrum under provturen 10 september 2020. Från vänster Stellan Rietz, Åke Karlsson och Håkan Järnström. Foto Gunnar Söderberg

nan kunde repareras. Efter flera besiktningar, beräkningar och kontakter med Kiwa Inspecta, som sköter besiktningen av pannan, gav de slutligen preliminärt godkännande av reparationsmetoden och VEÅ kunde lämna offert på arbetet.

Under tiden hade färjan fått bidrag från Riksantikvarieämbetet på 1 199 000 kr, Statens maritima och transporthistoriska museer 300 000 kr, Gustav VI Adolfs fond för svensk kultur 100 000 kr samt föreningens medlemmar på 58 000 kr, totalt drygt 1,6 miljoner kr.

I december 2019 tog färjans ägare beslut om att beställa reparationen av VEÅ samtidigt som ett nytt avtal skrevs mellan ägaren och föreningen om driften av färjan framöver.

Veckan före jul påbörjade Jonas Forsén på VEÅ arbetet med att skära ut bakgaveln på pannan för att komma åt flamugnen och demontera de plåtar som skulle nyttillverkas.

Under vintern pågick arbetet med nyttillverkning av delar i VEÅs verkstad i Sävsjö. Flamugnens bakgavel fick smidas i övergången till taket som nitades ihop. Under våren svetsades de nya plå-

tarna på plats. Nya stagbultar har tillverkats medan de gamla stagbyglarna kunde återanvändas.

Under arbetets gång har våra egna mannar assisterat VEÅ och utfört en hel del kringarbeten som avisolering av panna samt demontering av delar av skott till förpik och kolboxar. Det gäller även rengöring av panna och maskinrum, målning av panna och återmontering av allt som varit demonterat på pannan.

Äntligen klart för trafik!

Pannan kalltrycktes med godkänt resultat 16 juni 2020. Under augusti isolerades pannan och demonterade skott och durkplåt svetsades på plats. Sedan pannan hade eldats på gjordes ångprov 26 augusti med godkänt resultat.

10 september var det provkörning av färjan på älven i samband med Transportstyrelsens besiktning av färjan. Den blev godkänd och fick nytt passagerarfartygscertifikat.

Premiärturen med passagerare blir 10 oktober i samband med att FÄRJAN 4 firar 100-årsdagen vid Residensbrons färjeläge. Från 17 oktober återupptas hamrundturerna tre lördagar fram till 31 oktober.

Efter allt slit med färjan under de gångna 47 åren är det trevligt att kunna fira 100-årsdagen med flera långa ångvisslingar!

Samtidigt vill vi tacka alla som bidragit med arbete och pengar – stort som smått – för att ge FÄRJAN 4 ett fortsatt liv!

GUNNAR SÖDERBERG

När Stena ångade på

Några år innan ångaren BOHUSLÄN räddades och åter kom i trafik sommaren 1966, kunde man faktiskt fortfarande resa med, eller åtminstone beundra, en del passagerarångare i Göteborg, förutom hamnens ångfärjor.

Mellan Göteborg och Stockholm gick alltfjänt de ångdrivna Göta kanalbåtarna WILHELM THAM och DIANA, men de motoriserades 1966, resp. 1968.

Jag hade till och med nöjet och förmånen att som 14-årig yngling tillsammans med min mamma göra en resa med "Thammen" mellan Göteborg och Stockholm sommaren 1965. Då var ångaren dessutom koleddad!

1963 satte Sessanlinjen in den granna, tidigare Sveaångaren REGINA under namnet PRINCESSAN REGINA mellan Skeppsbron i Göteborg och Frederikshavn, åtminstone sommartid.

Trafiken med denna passagerarångare varade några säsonger. Vid denna tid kunde man även färdas med ångfartygen SKAGEN I och SKAGEN II till Danmark, två ångare som 1963 hade hamnat hos den nybildade Skagenlinjen (senare Stena) för den expanderande Danmarkstrafiken från Stenpiren i Göteborg.

SKAGEN I och SKAGEN II gick under vissa perioder dessutom mellan Lysekil och Skagen.

Som den båtvykortsnörd jag är, vill jag visa ett vykort med en av Skagenlinjens ångbåtar, ett i mitt tycke vackert vykort med SKAGEN I i Lysekil.

Något vykort på SKAGEN II har jag emellertid inte, och mig veterligt finns det inte heller någon skaplig vykortsbild



Ångaren SKAGEN I i Lysekil sommaren 1964 på ett vykort utgivet av Carla-Förlaget i Lysekil. I författarens samling.

på SKAGEN II. Det har jag fått verifierat av min båtologkamrat och Stenaexpert Rickard Sahlsten.

Vissertligen gav Carla-Förlaget vid samma tid ut ett panoramavykort över fiskhamnen i Lysekil där halva SKAGEN II skymtar i vänsterkanten. Något fartygsvykort i verklig mening är det inte.

I brist på en vykortsbild på SKAGEN II får det i stället bli ett tjuvigt fotografi, som framlidne båtologen och duktige fartygsfotografen Dag Almén har tagit vid en av ångarens turer mellan Lysekil och Skagen.

SKAGEN I byggdes som HEIMDAL i Köpenhamn 1914 för trafik mellan Köpenhamn och Rønne på Bornholm, men såldes 1935 till Sveabolaget i Stockholm. För detta rederi insattes ångaren 1936 med namnet BRYNHILD på linjen till Åbo och Helsingfors.

BRYNHILD gick även flera somrar på linjen Stockholm-Södertälje-Oskarshamn-Borgholm-Kalmar. 1946 fick ångarens maskinläggning oljeeldning.

Efter några års uppläggning såldes ångaren 1959 till AB Telfa i Göteborg som året därpå överförde BRYNHILD till Rederi AB Continental Line för trafik



Ångaren SKAGEN I i Lysekil i augusti 1965. Foto Dag Almén, i Klubb Maritims Göteborgs fotoarkiv.

mellan Falkenberg och Horsens i Danmark.

Det blev dock bara trafik på denna linje sommaren 1960, och efter det att linjen lades ner gjorde BRYNHILD några turer mellan Göteborg och Köpenhamn. Trafiken lades ned efter bara några veckor.

Hösten 1960 såldes BRYNHILD till ett partrederi i Gävle för att åter sättas i Ålands- och Finlandstrafik. Sommaren 1961 gick BRYNHILD på linjen Gävle-Mariehamn-Åbo. Även denna trafik blev kortvarig, endast en sommar.

Ett nytt försök gjordes visserligen

1964 återfick det namnet SKAGEN I. Under perioden 14 maj – 24 augusti 1964 insattes ångaren i Skagenlinjens (Stenas) trafik mellan Lysekil och Skagen, en linje som föregående sommar hade upprätthållits av bolagskollegan ångaren SKAGEN II.

En kort period i juli 1964 blev SKAGEN I dock ersatt av den inchartrade tyska och betydligt mindre SEEBAD WARNEMÜNDE. Under denna tid sattes SKAGEN I tillfälligtvis in på huvudlinjen mellan Göteborg och Skagen.

Efter sommaren 1964 kom emellertid SKAGEN I aldrig i passagerartrafik igen. Fartyget såldes, fick namnet REGINA och byggdes om till logementsfartyg vid Lödöse Varv för att tjänstgöra i denna roll på lite olika platser i Sverige.

Sensommaren 1970 kantrade och sjönk REGINA vid Simpevarp utanför Oskarshamn, men skrovet bärgades och såldes till en skrotfirma i Nakskov i Danmark, dit den tidigare Bornholmsångaren därefter ankom på sin allra sista resa i augusti 1970.

Ångaren SKAGEN II, som var byggd i Oskarshamn 1924, hade inte en lika omväxlande historia som sin rederisyster SKAGEN I. Under namnet VISBY och för Ångfartygs AB Gotland hade fartyget troget gått mellan fastlandet och Gotland från 1924 till 1962, mestadels på linjen Stockholm-Nynäshamn-Visby, men några somrar även mellan Oskarshamn och Visby liksom även mellan Västervik och Visby. Under andra världskrigets dagar kunde det vara nog så drama-

Hjulångarna på Elbe

tiskt i trafiken till Gotland för Gotlandsbolagets fartyg. Dessutom fick man ibland även kämpa sig genom besvärliga ishinder under de stränga krigsvintrarna i början på 1940-talet.

1962 ändrades bolagsnamnet till Rederi AB Gotland, och i januari 1963 såldes ångaren VISBY till Skagenlinjen. Efter diverse ombyggnadsarbeten vid Götaverken i Göteborg sattes det stiliga fartyget, som fått namnet SKAGEN II, in i Skagenlinjens trafik mellan Lysekil och Skagen, där hon avlöste den av Skagenlinjen chartrade tyska SEEBAD WARNEMÜNDE.

På denna linje gick SKAGEN II mellan 15 juli och 14 augusti 1963. Därefter flyttades ångaren till Skagenlinjens trafik mellan Göteborg och Skagen, där SKAGEN II var verksam under perioden 9 september – 8 oktober 1963.

En tragisk händelse drabbade fartyget, medan det låg i Fredrikshamn våren 1964. Tre personer omkom i en brand som hade utbrutit ombord. Efter reparation i Göteborg sattes SKAGEN II i trafik på en för Skagenlinjen ny linje i södra Sverige mellan Bergkvara i sydöstra Småland och Allinge på Bornholm. Där gick SKAGEN II mellan 4 juni och 6 augusti 1964.

Skärpta införselbestämmelser som infördes även på denna linje under hösten 1964, bidrog förmodligen till att Skagenlinjen valde att lägga ner trafiken. SKAGEN II gick till uppläggnings i Göteborg efter sejouren i Bornholmstrafiken. Somrarna 1965 och 1966 återvände SKAGEN II i till trafiken mellan Lysekil



KURORT RASTTEN, en av de nio hjulångarna i Sächsische Dampfschiffahrt, byggd 1896. Foto Ingvar Kronhamn

I Ångbåten 175 (Nr 4 2019) uppmärksammade vi hjulångarna i Dresden och de ekonomiska problem som drabbat dem. Ännu en torr sommar med extremt lågt vattenstånd och en säsong märkt av coronavirus förvärrade läget.

och Skagen och gick där 1 juli – 14 augusti 1965 samt 5 juli – 21 augusti 1966.

Efter en längre tids uppläggnings i Göteborg såldes den gamla, ärevärdiga ångaren våren 1968 till Persöner AB i Ystad för skrotning, där fartyget så småningom blev skärbrännarnas rov.

I september 2020 förvärvade ett schweiziskt rederi de nio hjulångarna och fyra motorfartygen vilket ger dem ett fortsatt liv på Elbe. Vi hoppas att turisterna återvänder liksom vattnet.

INGVAR KRONHAMN

Tack Richard Sahlsten för faktakontroll!

RAGNAR MAGNANDER

Källor

Internetsajten Fakta om fartyg
Stena Line – Historien om ett färjerederi

Ångbåten Nr 3 2020

Nitning av skrov



FÄRJAN 4 torrsattes i oktober 2018 på Götensius Varv för bottenbesiktning och bottenmålning. Här syns en del av det nitade skrovet. Foto Gunnar Söderberg.

Ett fartyg av metall består av en mängd bordläggningsplåtar sammanfogade till varandra och till spant, däcksbalkar och bottenstockar.

Innan svetsningen infördes under 1900-talet skedde sammanfogningen genom nitning. Plåtarna fick sin form i varvets verkstad och försågs med hål. Därefter fördes plåtarna ut till stapelbdden där de hissades upp och nitades till spant och omgivande plåtar, även de förberedda med hål.

Tekniken beskrevs av Anders Svennerud i *Götaverken 125 år 1841–1966*.

Nitningen består i att glödande me-

tallstavar, "nitar" eller "naglar", förs genom hålen och stukas så att de drar ihop materialet.

Inom skeppsbyggeriet används benämningen nagel om stora nitar som måste värmas.

Ett nitarlag bestod förr i tiden av fyra personer, två nitare, en mothållare och en pojke som skötte nagelässjan.

Sedan nagelpojken, eller "nagelapan", värmt och långat nageln fångades den av mothållaren som passade in den från insidan genom hålen och därefter höll fast den med det tunga mothållet.

De båda nitarna började sitt arbete

genom att var för sig växelvis slå några snabba och lätta slag med en ganska lätt nithammare.

Nitningen var ett arbete som förutsatte både styrka och träffsäkerhet. Det var även ett tidsödande arbete som krävde mycket personal. Antalet nitar i ett fartyg är ofantligt stort.

Det påstås att nitarna trivdes med handverktygen men att det var alltför svårt att lära upp en ny generation handnitare.

Luftdrivna nithammare kom att underlätta arbetet men sparade bara en man i nitarlaget.

Vid tiden för första världskriget avlöstes handnitarnas rytmiska slag av maskinernas ilska smattrande.

Problemen vid nitade fartyg uppkom mellan plåt och spant vilket krävde liksom vid möten mellan tvär- och längskeppsväxlar.

Med svetsningen vann man tid och effektivare byggmetoder. Fartygsvikten reducerades och gav ökad lastförmåga. Med sektionbygget kunde svetsningen i stort ske horisontellt.

Idag är det inte många fartyg kvar med oförändrade nitade skrov. Ett av dessa är FÄRJAN 4. Underhållet är inte utan problem. Men att bevara ett nitat skrov är en utmaning som ger teknikhistoriska poäng!

Hantverksskickligheten i nitningens ädla konst har upprätthållits och överförs genom åren. I Göteborg förlitar vi oss på nitarna på Götensius Varv.

INGVAR KRONHAMN

Akterspegeln



På bilden är det några timmar kvar till avgång för ångaren BOHUSLÄN. Sedan förmiddagen är maskinpersonalen på plats och har tagit upp ånga. Dagens leveranser har kommit. Sedan tidigt är kockarna i full gång med kvällens anrättningar. Båtsman Anne Marie Erikson-Techerà, matroserna Bengt Canova och Barbro Ryberg diskuterar dagens tur lutade över skanskapen. Foto Bo Starmark

