

FÄRJAN 4

med ångvissla som väcker världen



Ångbåten FÄRJAN 4 i Göteborg,
byggd 1920 hos Motala Verkstad.
Befälhavaren Claes Verner vid rodret.
Foto: Karin Askberger

I sakta mak ska FÄRJAN 4 snart glida ut på sina gamla hemnavatten längs Göta älv. Vi följer med på en av höstens historiska hamnrundturer. FÄRJAN 4 är en ångdriven personfärja som levererades i oktober 1920 av Motala Verkstad till Göteborgs Hamnstyrelse och sattes i trafik på linjen Residensbron – Götaverken. Färjan var huvudlänken för främst varvsarbetare som skulle

över älven och gick var femtonde minut från klockan sex på morgonen till ett på natten. ”4:an” var i drift fram till 1970 och skänktes tre år senare till Sjöfartsmuseet.

Kling! Nu har resenärerna som gått över landgången räknats in med klick i en klocka, betalat och fått pollett. När det är dags för avgång tar befälhavaren sig raskt förbi oss i salongen och kliver upp till den aktre styrhytten där han ger signal ner till maskinrummet. Kling! Fram! Jo, den gamla ångbåten är utrustad med två styrhytter och en genomgående axel längs hela kölen med propellrar i varje ände. Det är inte båten som vänder utan det är maskinen som ändrar riktning. Vilken praktisk konstruktion! Därmed behöver befälhavaren bara byta hytt. Nu slår vi oss till ro på de kaktusgröna träbänkarna i salongen, en behaglig värme sprider sig från färjans ångpanna.



Eldaren skyfflar in kol. Foto: Karin Askberger

Nerifrån maskinrummet hörs skyffeln som hivar in kol i eldstaden. Jämnt ska kolet fördelas över härden – för dagen är det en eldarelev som håller i skyffeln och förklarar detta för den som kikar ner. Vi är ännu okunniga om att båtens ångpanna redan har påeldats i tre dagar för vår skull. Vattnet måste upp till en temperatur på 100 grader för att ånga ska bildas och eftersom ångan tar större plats i pannan än vattnet så stiger det åtråvärda trycket. Trycket är själva kraften som ska driva färjan framåt på älven. Nu står befälhavare Claes Verner bredbent i styrhytten med händerna på den gröna ratten och håller utkik. Vi ska färdas över bottnar där Ostindiefarare en gång har legat för ankar då det varit för grunt att komma intill land och i stället mindre pråmar febrilt skött lossningen av porslinet. Och på det strömmande vatten som efter Kompaniets fall blev bärare av nya dofter så som porter och snus från fabrikerna och utvandrares varsamt inslagna astrakanäpplen – och kolrök. Älven är även bandet mellan Göteborg och Hisingen för de upp mot 16.000 varvsarbetare som pendlade till jobbet när varvsindustrin var som störst i slutet av 1960-talet.

FÄRJAN 4:s framdrift är lågmäld. Vi befinner oss i ett lugnt cirkelljud som påminner om en spinnande katt. Det är gött, på ren göteborgska! Men ibland bryts harmonin. Då drar befälhavaren i en ledning som lyfter en ventil så att ånga släpps ut i ett rör som ger ifrån sig ett hest men kraftigt bröööl. Tänk er att röret är som en stor flöjt. När ångan trycks upp spelar den en tjutande gungande ton. Ångvisslan sätter fart på våra känslor. Tonen är en blandning av både glädje och vemod, kanske till och med ångest. Den säger ”hej goingar, här kommer vi” och den säger ”varning, se upp för annalkande fara”. Tänk er när detta ljud sprider sig över älven precis som förr då hela flottan var

ångdriven. Nu sveper vår sjungande vissla över Residenset, Packhuset, Drömmarnas kaj, Hisingsbron, Frihamnen, gamla kranen i Eriksberg och Klippan. Ja, FÄRJAN 4 väcker världen och vi utbyter vinkningar med rostknackande drömmare, flanörer på kajerna och små människoprickar på Stena Danica. Där lyfter en ålekråka, den skarven!

Någon annalkande fara finns inte på FÄRJAN 4. Ombord råder strikta säkerhetsrutiner. 12 passagerare noteras vid Eriksberg och 26 vid Residensbron. Överallt finns hjälpende händer. För säkerhets skull varnas även för båtens dörrar som svänger både ut och in. Vi ska akta oss. Annars är det fritt fram för oss passagerare att klättra ner i maskinrummet och upp till befälhavaren i styrhytten där han samsas om den lilla ytan med dagens elev från Chalmers sjöbefälsskola.

Kling! Farten minskar. Befälhavaren byter styrhytt. Vi har gått längs södra stranden, under Hisingsbron och förbi Drömmarnas kaj. Vid Tingstadstunneln ska kursen läggas om och vi ska köra tillbaka längs norra sidan av älven. Klockan som klingar betyder att maskinisten fått en ny order via maskintelegrafen. Nu vrids rodren 180 grader. Telegrafen kan tyckas vara enkel med sina tre lägen: fram, stopp, back. Men det är mellanlägena som är det svåra. Att föra spaken *lagom* fram eller *lagom* back. Rorgångarens utmaning är att få båtens fart att samverka med vind och strömmar i älvfåran. En skicklig rorgångare får stopp på båten exakt vid bryggans kant. Så här skriver Sven-Hugo Bengtsson, färjans stora supporter allt sedan han själv var passagerare som barn:

”Tidsmässigt var en normal överfart så exakt att maskinisten säkerligen skulle ha kunnat slå manövern efter sekundvisaren på sin klocka. Vid ingång till läget vid Residensbron slogs ”sakta” då färjan var i höjd mednocken på Stenpiren. ”Stopp” kom en dryg färjelängd från yttre dykdalbpåret i läget. Då stäven nådde sistnämnda punkt kom ”full back” som minskades till ”sakta back” då farten dämpades tillräckligt. Så avslutades manövern med att telegrafen fördes till ”full back” för att omedelbart föras direkt över till ”sakta fram”. I samma ögonblick som maskinen vände tog stäven stöd mot avbäraren i läget.” (Ångbåten, nr 1, 2017)

Vilka är de då, dessa stiliga besättningsmän som sedan mer än 50 år håller FÄRJAN 4 i driftdugligt skick? Sjöfartsmuseets guide, vår ciceron under turen, säger så här:

”Den här färjan är ett museiföremål. Sjöfartsmuseet är ägare av den. Men färjan får inte plats i någon monter och vi på museet kan inte heller köra ångmaskiner. Hade inte Sällskapet Ångbåten funnits med alla sina ideellt arbetande medlemmar, hade båten legat under en presenning i dag.”

Sällskapet Ångbåten bildades i samband med övertagandet av ångaren Bohuslän 1965 som då blev räddad från att skrotas. 1973 gjorde Sällskapets ångbåtsentusiaster ännu en räddningsaktion: att även ta FÄRJAN 4 under sina vingars beskydd. Sällskapet Ångbåten tog på sig uppgiften att ”bevara färjan i trafikdugligt skick”. Alla intäkter från turer och uthyrning går direkt till underhållet.

Tuuuut! Här kommer den koleldade FÄRJAN 4 lastad med historia. Sällskapet Ångbåten är medlen i NAV, ett nätverk för arbetslivsmuseer och industrihistoria i Västra Götaland.



Dagens däckspojke, Ingvar Kronhamn, med räknedosa.
Foto: Karin Askberger

Besök gärna NAVs hemsida eller titta i Museiresan (nytt namn från 2025), den smidiga ”kartboken” som ges ut varje år och där samtliga 160 medlemmar presenteras. Alla dessa industriminnen ger oss perspektiv på hur vi allt sedan industrialismens genombrott har handskats med våra resurser och naturtillgångar. Jag undrar: Vad kan den hundraåriga FÄRJAN 4 berätta om vår egen samtid?

KARIN ASKBERGER

241113



*Passagerare som betalat får en pollett att lägga i bössan vid avstigning. Alla intäkter går till underhåll av färjan.
Foto: Karin Askberger*



FÄRJAN 4 drivs av en tvåcylindrig compoundmaskin med ytkondensor. Cylinderdiameterarna är 190 respektive 420 mm och slaglängden 320 mm. Maskinstyrkan är 70 indikerade hästkrafter. Varvtalet är ca 180 rpm. Maskinen har Stephensons slidrörelse för omkastning mellan fram och back. Genom att propelleraxeln är genomgående drivs de båda fyrbladiga propellrarna samtidigt. Marschfarten är 7 knop. Ångpannan är av skotsk typ med ett eldrör och eldas med kol. Arbetstrycket är 9,5 kg/cm². Vid normal färjetrafik är kolåtgången 25 kg/timma. För elförsörjningen finns en ångturbindriven generator som ger 110 V likström.

Längd: 20,6 m. Bredd: 5,35 m. Djupgående: 2,35 m

Skrov: 10 mm tjocka nitade plåtar, extra förstärkt skrov för gång i is

Passagerare: Byggd för 196 passagerare. Dagens passagerarfartygscertifikat medger 100 passagerare