



 **ÅNGBÅTEN** Årg 30 • Dec 1994 • **85**

## Ångbåten 85

Medlems- och informationstidning utgiven av  
Sällskapet Ångbåten  
Box 7072  
403 12 Göteborg.

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

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

Bidrag till tidningen sänds direkt till redaktionen under adress:  
Ångbåten, c/o Starmark, Fregattvägen 3, 453 30 Lysekil.

Medlems- och prenumerationsavgift för 1995 är 100 kronor.

Adressändringar meddelas till Mats Jedmo, Ronehedsvägen 144,  
440 65 Jörlanda, tef. 0303/561 50 eller på Postens blankett di-  
rekt till Sällskapet.

Telefon till expeditionen, oftast telefonsvarare: 031 / 15 15 01  
Telefon till s/s BOHUSLAN vid Stenpiren un-  
der seglatsäsong: 13 74 30  
Under vinteruppläggningsen vid Skeppsbron: 13 74 20

Befattningshavare i Sällskapet Ångbåten:

Ordförande	Kjell Granström	28 03 77
Sekreterare	Charles de Serves	28 16 89
Kassör	Ove Iko	30 75 92
Befraktare BOHUSLAN	Gunnar Nordström	28 65 83
FARJAN 4	Christer Eliasson	56 28 59
STORM- PRINCESS	Claes Verner	27 03 34
Arbetsledare däck	Kenneth Magnusson	19 02 15
maskin	Steinar Lie	52 28 66
Intendentur	Kerstin Granström	28 03 77

OMSLAGSBILDEN är tecknad av Sven-Ivar Johansson, Uddevalla.  
Ångbåten 85 är tryckt av Melanders Boktryckeri AB, Lysekil.  
1 december månad 1994.

## Försalongen

Trots den synnerligen sorgesam-  
ma hösten kommer Ångbåten 85  
stävande. Förvisso har allehanda  
stormar skakat skrovet men i  
alla väderskiften går Ångbåtens  
maskin sin lugna gång.

Redaktionen hade planerat att  
sjösätta även 86:an detta år.  
Med bevakelse ser vi detta inte  
vara möjligt.

Ombord i denna Ångbåt får  
Ni läsa om en annan ångare, som  
levt ett betydligt farligare liv:  
s/s MARIEFRED. Lennart Ryd-  
berg skrev.

Gunnar Söderberg låter oss  
få veta, hur FARJAN 4 haft det  
under detta år.

Litet om alla arbeten, som ut-  
föres ombord i fartygen finns ä-  
ven stuvat i timmermannschippet.  
Bengt Hubendick bidrar åter  
med ett mittuppslag. En bild att  
länge betrakta.

Huvudlast ombord i denna  
Ångbåt är en artikel av Ove Iko  
om maskintjänsten. Tillsammans  
med S.-H. Bengtssons maskin-  
reportage ombord i 84:an blir  
det en utmärkt information om  
vår maskintjänst.

Äter gläder vi oss åt en dikt  
av Harry Böckman på Marstrand.  
Dikten är stuvad akteröver.

Våra läsande skeppskamrater  
ombord i Ångbåten tillönskas  
God Vakt och God Seglats 1995  
från alla ombord i våra fartyg  
samt redaktionen i Lysekil!

## s/s Mariefred ger aldrig upp!



Här kommer hon, 1903 års skönhet på ångbåtsmötet i Stockholm 1992. Alltid lika putsad och fin. Troget har hon ångat på sin trad till Mariefred stöttad av osjälviska insatser av behjärtade människor. Foto: Bo Starmark.

Två gånger i modern tid har ångfartyget MARIEFRED drabbats av förödande bränder. Genom beslutssamma insatser har fartyget efter kort tid kunnat återinsättas i trafik. Renoveringarna efter de dramatiska bränderna var dock långtifrån de första gångerna fartyget räddades mot alla odds. MARIEFRED framstår verkligen som en katt med nio liv.

Det var natten till den 8 maj i år, då en en väldsam och fortfarande svårförklarad brand utbröt ombord i MARIEFRED liggande vid kaj vid Klara Målarstrand i Stockholm. Säsongsens allra första resa hade just genomförts. Under vintern hade fartyget genomgått en förhållandevis omfattande upprustning och var i bättre skick än på länge.

Redan morgonen efter branden startade improviserade insamlingar bland de skaror, som kom till kajen efter att nyheten hade spritts i media. Inom några dagar hade mer organiserade insamlingsaktioner startats av huvudägaren Stiftelsen Skärgårdsbåten och av den lokala stödföreningen i Mariefred.

Gensvaret blev mycket stort. Redan efter några veckor hade mer än en halv miljon kronor samlats in. En del kom från villiga företag men huvuddelen från ångarens många vänner. De flesta bidrag uppgick till några hundralappar men ett antal privatpersoner har också bidragit med betydande belopp.

Från början stod det klart, att brandförsäkringen inte på långt när skulle täcka kostnaderna för en museal renovering. Därtill kom, att en stor del, måhända huvuddelen, av årets inseglade medel skulle gå förlorade. Ersättningstrafik organiserades bland annat för att undvika risken att andra företag

gick in på traden. Denna trafik gav naturligt nog inget överskott till Mariefredsbolaget utan kom att kosta en del.

Tack vare de snabba reparationsinsatserna och den omfattande uppslutningen från medlemmar och allmänhet kunde MARIEFRED efter en första renoveringsstapp

återinsättas i trafik redan den 2 juli.

Kompletterande arbeten ska genomföras i vinter.

Ångfartyget MARIEFRED byggdes vid Södra Varvet i Stockholm 1903 på beställning av det tre år tidigare bildade Mariefreds Ångfartygs AB. Fartyget ersatte en äldre ångare med samma namn.

Den 14 april 1903 insattes den nya MARIEFRED på sin första tur från Stockholm till hemmahamnen. Traden har fartyget alltsedan dess blivit trogen. Till och med avgångstiden för turistturer, kl. 10 fm från Stockholm, har hållits oförändrad. Skillnaden är naturligtvis, att från början turistturerna var ett viktigt men underordnat inslag i trafiken. Senare har de successivt kommit att dominera. Under 92 säsonger har MARIEFRED utan avbrott trafikerat sin trad. I hög grad ingår den obrutna trafiktraditionen i kulturvärdet. Det är unikt i Sverige och ytterst ovanligt internationellt, att ett kolfyrat ångfartyg kunnat hållas kvar i praktiskt taget oförändrat skick på sin ursprungliga trad.

Från början konkurrerade MARIEFRED med den äldre ångaren GRIPSHOLM. Efter två år gick de båda fartygens rederier samman och blev Gripsholms-Mariefreds Ångfartygs AB. Det är det enda av de gamla ångbåtsbolagen, som fortfarande består. Sedan mitten av 1960-talet är Stiftelsen Skärgårdsbåten huvud-

Kapten Claes Insulander, ångarens befälhavare.  
Foto: B. Starmark.

ägare till bolaget. Stiftelsen ser som sin uppgift att bevara helheten, fartyget, trafiken och även bolaget. Precis som vid seklets början håller Mariefredsbolaget bolagsstämma varje år på rådhuset i Mariefred.

Under de första årtionderna alternerade bolagets bögge ångare på traden men efter 1930 blev MARIEFRED ensam kvar. Ekonomin för praktiskt taget alla ångbåtsbolag i Mälaren försvaga-

des genom bussar och lastbilar mot slutet av tjugotalet.

1930-talet blev inte mycket bättre. Redan 1936 räddades MARIEFRED för första gången genom att tre mariefredsfamiljer tillsammans med fartygets kapten gick in och övertog aktiesjörifeten utan egentligt vinstintresse.

Andra världskriget medförde inskränkningar i motortrafiken



MARIEFRED i sin hemmahamn. Foto: B. Starmark.



och gamla ångbåtar kom till herrarnas igen. De pengar, som Mariefredsbolaget tjänade, sattes in på bank. Det räddade fartyget under de bistra åren på femtio- och sextiotalen, då alla andra målarångare försvann.

När de enskilda ägarna i Mariefred slutligen hade uttömt sina resurser efter säsongen 1965, hade intresset vuxit såpass, att den nyligen bildade Stiftelsen Skärgårdsbåten kunde ta över. Stiftelsens ekonomi var dock vid den tidpunkten närmast obefintlig. Man får nog säga, att det var tur för MARIEFRED, att själva driften under de närmaste åren någorlunda gick ihop.

Under senare tid har en del kommunala kulturbidrag lämnats men i stor utsträckning har finansieringen skett genom bidrag från medlemmarna. En populär stödform är att köpa nyemitterade aktier i det gamla ångbåtsbolaget. Utsikterna till utdelning är dock begränsade. Senaste aktieutdelning i Gripsholms-Marie-

freds Ångfartygs AB skedde 1927.

I maj 1980 slog så olyckan till. Brand utbröt på ett bredvidliggande fartyg och antände MARIEFRED.

Efter sju intensiva arbetsveckor blåstes signalen "Eld upphör" på trumpet och ångaren kunde åter sättas i trafik.

Två år senare utdömdes den åttioåriga ångpannan och en miljoninsamling måste dras igång. Till säsongen 1983 var fartyget rustat och försett med en ny ångpanna.

Pannbytet och inte minst några svaga trafikår kring 1990 har dock efterlämnat ett besvärande underskott. Det gör det än mer nödvändigt att nu nå ända fram och verkligen fullt ut betala alla kostnader, som är förenade med årets brand.

Hittills har insamlingarna inbringat omkring 1,3 miljoner kronor. De totala kostnaderna kan nu beräknas till omkring tre miljoner kronor.

I dagsläget fattas cirka 700000 kronor. Det är ett rimligt gott hopp om att dessa pengar verkligen ska kunna hopbringas under den insamlingsfinal, som äger rum sent under hösten.

De generösa bidrag, som hittills kommit in från när och fjärran, har hållit både ångan och humöret uppe. Sällskapet Ångbåten hör till dem som i flera omgångar stött den olycksdrabbade MARIEFRED.

Stiftelsen Skärgårdsbåten tackar alla bidragsgivare och påminner om sitt postgirokonto 55 50 01 - 7 för den som vill ge ett bidrag så att vi når ända fram. 300 kronor eller mer ger en särskild hedersbiljett till valfri resa med fartyget. Minst 1000 kronor berättigar till plats på den hederstavla, som kommer att anbringas ombord.

Till våren 1995 ska MARIEFRED vara under ånga finare än någonsin och förhoppningsvis utan tyngande skulder.

Lennart Rydberg.



## Ett år med Färjan 4

När detta skrivs i slutet av november, känns det skönt att seglatsäsongen är slut och vinterpresenningarna döljer det mesta av FÄRJAN 4. Ombord pågår vissa arbeten under måndags- och torsdagskvällar.

För oss som arbetar ombord, känns det tomt efter Sven-Hugos bortgång i somras. Vi får dock hoppas, att det finns tillräckligt med intresserade medlemmar, så att färjan kan fortleva i körbart skick.

Ake Karlsson har tagit över ansvaret för maskineriet och Christer Eliasson sköter bokningen av beställningsturer.

### Mycket blev gjort

Vad har hänt med färjan under det gångna året?

Efter förra höstens varvsbesök fanns det en hel del arbeten, som utfördes i egen regi under vintern. I maskin byggdes arbetsbänken åter upp. Den hade delvis varit demonterad för plåtbytet. Samtidigt fick en rostskadad brandledning förnyas.

I akterpiken fick bordläggningssplåtar och spant en över syn med rostknackning, stålborstning och fläckmålning. En rostangripen takbalk vid akter styrhytten skars bort och ersattes med en ny frisk. Styr-



FÄRJAN 4 lägger till! Under ångbåtsmötet gjorde hon ett flertal turer i hamnen, alla fullsatta till sista plats. Mer om ångbåtsmötet kommer i Ångbåten #6. Foto: Bo Starmark.

bords förliga salongsdörr, som höll på att gå isär, fick en helrenovering med isärtagning, lämnning, slipning och oljning.

Gästhamnen i Lilla Bommen övertogs i vintrens av Liseberg, som byggde om kajskjul 205 till servicebyggnad med toaletter, butiker och servering. Även bryggorna, som tidigare använts

för museibåtarna, övergick till Liseberg.

Från april månad hyrde Liseberg ut dem till Göteborg Sightseeing. Vi blev därför tvungna att lämna "4:ans" gamla plats men fick istället låna en plats vid innersta bryggan.

Seglationen började den 15 april med provtur och slutbesikt-



Här forceras det. FÄRJAN 4 låter oss se en ordentlig bogväg. Foto på ångbåtsmötet av Bo Starmark.

ning från Sjöfartsinspektionen. Fartyget har haft 26 gångdagar under säsongen. Sju guidade stadsvandringar har gjorts, varav en före och sex efter sommaren. En ställdes in på grund av en läckande manluckspackning på pannan.

Vid BOHUSLÄNS åttioårsjubileum den 14 maj gjorde färjan analutningsturer från Residensbron till Eriksberg.

Den 25 maj var det medlems-tur. 45 deltagare följde med på en guidad hamrundtur med uppehåll för promenad på Slottsberget.

Vid ångbåtsmötet den 9-10 juli gjordes korta hamrundturer. Dessa var mycket populära och enbart på lördagen räknades 650 personer in på de sju turerna.

På Museernas Dag den 2 oktober gjordes fyra turer Lilla Bommen-Fiskhamnen-Eriksberg, Leonardo da Vinciställningen på Eriksberg lockade 250 personer att resa med "4:an".

En minnesvärd "tomtur" gick till Lundbyhamnen den 9 september, där vi kärrade ombord fem ton kol i storm och ösregn.

Tur att ingen såg oss!

Färjan har under säsongen utfört tolv beställningsturer. Dessa har varierat från bröllopssturer till Nya Älvsborg med mat och dryck ombord till kortare enkelturer till någon av krogarna i hamnområdet.

Årets sista gångdag blev den 24 oktober, då "4:an" var uthyrd till Styrsöbolaget för att medverka vid dopet av nya "4:an" alltså ÄLV-SNABBEN 4 vid Eriksberg. Döpgästerna kunde studera 74 års utveckling av fartyg för hamntrafik.

Färjan ligger nu vinterupplagd vid länebryggan i Lilla Bommen. Ombord pågår sedvanligt löpande underhåll av maskineriet. Elkablarna i maskinrummet från eltavlan är i dåligt skick och byts ut mot nya. Länkrörelserna till huvudmaskinens pumpar skall renoveras under vintern.

Aktré styrhytten är under renovering. Rattstativet är loss-taget för att göra det möjligt att byta ut rötskadade durkplank. Skott och tak skall skrapas, slipas och oljas. Fyra fönster-ramar i vardera styrhytten är rötskadade. Här får vi hjälp av AMU med nyttilverkning. Vi hoppas även få hjälp av AMU med att nyttilverka fönsterramar och karmar till salongens styrbords-sida. De är i dåligt tillstånd och vi förväntar oss att kunna utföra själva reparationsarbetet nästa vinter.

GS

## OMBORD - aktuellt från fartygen

Efter sista seglingen gick BOHUSLÄN för egen maskin till vinterplatsen vid Skeppsbron. Sedan hon förtöjts betryggande för vintern, vidtog arbetena genast.

Efter rengöring täcktes ångaren in presenningar på sedvanligt sätt.

På däck pågår i skrivande stund rostknäckning och målning på fördäck. Vidare påbörjas just skrapning, slipning och oljning av teaköverbyggnadsen. Här krävs många flitiga händer. Bänkarna om babord skall åtgärdas.

Självfallet finns massor att göra: i mars och april går det utmärkt att arbeta dygnet runt!

I maskin har ångpannan kokats ur, avblåsts och öppnats. En noggrann dränering av ångmaskinen, hjälpmaskinerna, pumpar, ventiler och rör har skett.

För att ge god värme ombord, har vintervärmen kopplats in och lämplig strömförsörjning ordnats.

Huvuddelen av arbetena läggs för närvarande på pannan, som skall klassas av Norsk Veritas. Alla ventiler på pannan skall öppnas för inspektion. Dessförinnan sker sotning och stor rengöring.

Under våren 1995 sker kontroll (garanti) av yttre tätning till propelleraxel. Eventuellt måste vi genomföra axeldragning, det vill säga dra ut propelleraxeln för kontroll.

Till detta kommer mängder av tekniska arbeten över hela ångaren.

STORM-PRINCESS från ett ovanligt perspektiv. Foto, B. Starmark.



Intendentursektionen ("bysan") har gjort rent överallt i kök och penterier, frysar och kylskåp inför vintern. Vidare har utrustning ordnats så att kaffekokning kan ske under ordnade former för BOHUSLÄNS "vinterbesättning".

På FÄRJAN 4 skall mycket göras. Gunnar Söderberg berättar på annan plats i tidningen.

STORMPRINCESS är också svrustad. Hon ligger flint vid Göteborgs Maritima Centrum. X-

ven på detta fartyg behöver mycket göras framför allt på på däck, som är otätt. Fartyget måste därför täckas.

Som synes är det åtskilligt att göra. Det finns plats för alla flitiga händer på alla tre fartygen. Du är mycket välkommen ombord. Arbetstiden är flexibel (0-24) och lönen består av valfritt antal nollor!

Välkommen i vinter!

"Vinterbesättningarna".

En tidig färgbild från femtiotalet, s/s GÖTE-  
BORG i Sotekanalen. Notera det jungfruliga  
landskapet. Ingen sommarstugebebyggelse  
skymmer sikten. Lite heller synes trafiken  
vara överhövän stor. Foto: Bengt Hubendick.



## KLART I MASKIN – nu för tiden

*Sven-Hugo Bengtssons artikel om rutinerna i maskinrummet, ursprungligen publicerad i Angbåten nr 14, väckte minnen till liv, när jag läste den igen i Angbåten nr 84. Men också reflektioner om hur fort tiden går och hur rutiner ändras med den.*

I vårt fall har rutinerna ändrats därför att maskinrummet ändrats och byggts om. Vi förvärmer inte längre brännoljan, vi har en ångmaskin, som driver pannfläktarna (de är numera två) och vi eldar i pannan varje dag under säsongen för att minska värmspänningarna under påeldningen. Att kondensorn är avluftad genom ett rör, som är öppet mot atmosfären är en liten, liten detalj, som gör det litet enklare att leva.

Att vi har en ångdriven generator, som ger oss vår likström, när vi har ångan uppe, och en omformare, som ger oss likström av landströmmen, gör det också lättare att leva. Det påverkar dock inte eldarrutinerna, eftersom vi har den nämnda ångdrivna pannfläkten.

*Gretingen. Till höger maskinen med huvudångledning. Längst bort fläkten med sin ångmaskin. Foto. Bo Starmark.*



För närvarande, medan de omfattande elarbetena pågår, är omformaren inte inkopplad. Vi har även en likriktare, som ger oss likström tillräckligt för att hålla batterierna laddade. För att fullständiga den elektriska beskrivningen skall också nämnas, att vi har en (liten) omformare, som under gång ger oss växelström.

I det följande skall jag försöka ge en bild av rutinerna i maskinrummet idag med tonvikt på det som ändrats sedan Sven-Hugo skrev sin artikel 1970.

### Påeldning

Bortsett från den första påeldningen för säsongen startar numera varje påeldning från ett panntryck av 5-7 kg/cm<sup>2</sup>. Manometern vid huvudmaskinen är graderad så. Det är så långt ner trycket hunnit sjunka sedan föregående eldning (dagen före). Vid det trycket går det fortfarande att köra ångmaskinen, som driver pannfläkten.

Manometern vid pannan är fortfarande graderad i lbs/sq inch. Det går bra med olika stenhållerssystem för panntrycket. Det man tittar på, när man eldar, är hur manometervisaren rör sig och att den inte kommer för nära det röda strecket.

### På toppen

Alltså först upp till panntoppen för att öppna ventilen på fläktmaskinens ångledning. Skulle ångtrycket ha sjunkit för mycket

sedan föregående eldning, finns inget annat att göra än att remma om fläkten så att den drivs elektriskt i stället.

För att det inte skall dra kallt genom pannan, när den är avsläckt och därmed kyla ner vattnet och sänka trycket för mycket, har vi ett spjäll på den stora pannfläkten, den som blåser sekundärluft till brännarna. Innan man sätter igång fläkten, öppnar man spjället. Råkar man glömma det, går det inte att elda rökfritt.

Fläktångmaskinens vevhus öppnas för kontroll av smörjolje-nivån och eventuell påfyllning (med turbinolja). Pådraget öppnas litet och locket över remskivan fälls upp så att man kan dra igång ångmaskin och fläkt.

### Långsamt

Den här maskinen startar långsamt så att man utan större risk kan dra igång den med vänster hand samtidigt som höger hand öppnar pådraget mer och mer.

Till slut går den runt. Det återstår att pensla kolstäng och slädstång med cylinderolja, släppa in litet cylinderolja genom smörjblåsan på cylinderlocket, och stänga de båda dräneringskranarna på cylindern.

Fläktmaskinens pådrag är förlängt genom gretingen (av eng. 'grating'-galler) så att den under eldningen kan skötas från maskinrumsdurken.

Uppe på gretingen behöver man nu inte göra mer än att öppna luckan till ventilatorn så att det kommer ner mer luft till fläkten.

När vi gör klart för avgång, öppnar vi även skylight på båt-däck. Den andra ventilatorn har sin lucka under gretingen och leder luft ner till eldardurken.

### På durken

Nu ner till bottenvåningen för att påbörja själva eldningen.

En titt på vattenståndsglasen avgör, om vi kan börja elda eller om vi först måste ta in vatten i pannan. Vid det här trycket är det ganska lätt att köra in vatten med injektorn. Den är både utbytt och renoverad och får inte inte snuva lika lätt som förr.

En genomblåsning av vattenståndsglaset med ånga gör att vattenpelaren under det värms upp så att man ser rätt nivå.

Brännoljesystemet gör vi klart genom att öppna sju ventiler på den så kallade "julgranen", en ställning mitt på eldardurken med ett otal ventiler för pumpning av brännolja fram och tillbaka i systemet med elpump eller ångpump. De ventiler, som skall öppnas när vi använder elpumpen har gulmålade rattar. Det enda man behöver välja är om man skall pumpa från SB- eller BB-tank.

Medan jag skruvar på ventilrattarna, håller jag ett öga på manometern till sekundärlufttrycket och justerar fläktvarvtalet för att få lämpligt tryck.



Duplexpumpen (Worthington) en viktig del i maskineriet. Angdelens närmast och pumpdelen bortanför. Övanför skymtar "Kermit". Foto: Bo Starmark.

När vi är klara med både oljan och lufttrycket, är det dags att tända. För att vädra ut eventuella oljegaser i eldröret öppnas luften till den brännaren, som skall tändas, innan jag gör i ordning luntan. Vanligtvis tändes vi mittfyren först.

När jag börjar en påeldning, tändes jag luntan med tändsticka. Så småningom, när jag tändes fler fyrar, har jag lågan i första fyren att tända luntan på.

En fyr tändes jag genom att öppna oljeklappen före brännaren och sticka in luntan genom tändhålet bredvid brännaren.

På våra nuvarande moderna brännare (jämfört med 1970) är oljepådraget kopplat till luft-

spjället så att vi automatiskt får tillräcklig luftmängd och rökfri förbränning.

För säkerhets skull har vi kvar hålet i rökupptaget så att vi kan titta upp genom skorstenen och kontrollera brännarna. Syns himlen är förbränningen god. Nattetid är det inte så lätt. Då tittar vi på fyrarna genom tändhålen. Missar vi, brukar bryggan telefonledes höra av sig.

I början av en påeldning får första brännaren gå på lågt pådrag, tills pannmanometern börjar göra utslag.

Då kan jag dra på litet mer och senare tända de andra brännarna. Hela tiden måste jag jus-

tera pannfläktens pådrag, eftersom varvtalet ökar, när panntrycket stiger.

Under eldning måste jag hela tiden hålla ett öga på dagtankens nivåvisare. Innan den sänkt sig till hälften, brukar vi starta elpumpen, som pumpar brännolja till dagtanken. Därifrån rinner oljan med självtryck till brännarna via ett filter. Jämnare nivå i dagtanken gör att brännarna brinner jämnare.

Nivåvisaren har ett alarm i övre läget, så när tanken är full, ringer en klocka, som nästan väcker döda. I varje fall sätter den fart på oss i maskin trots att vi haft 20 år på oss att vänja oss vid den. Det blir

nästan kapplöpning till strömbrytaren för oljepumpen...

När panntrycket stiger blir även ångbildningen effektivare. Sedan manometerns visare passerat vertikalläget (150 lbs/sq inch) börjar det gå undan. Om det är frågan om en vanlig mellandagspåeldning, stänger vi av brännarna i god tid före det röda strecket.

#### Värmning

Är det fråga om påeldning före en tur, måste vi även göra klart för avgång.

Senast en timme i förväg bör vi värmas huvudmaskinen. Den proceduren har inte ändrats så mycket sedan 1970.

Vi måste vid eldningen ta hänsyn till att det går åt ånga för att värma huvudmaskinen och hjälpmakinerna. Antalet brännare avpassas till ångbehovet och så att vi har fullt tryck vid avgången utan att komma för nära det röda strecket. Någon provning av säkerhetsventilerna vid igångsättningen vill vi inte ha.

Cirkulationspumpens ångmaskin har numera inga smörjvekar utan stänksmörjning. Den behöver därför påfyllning av en kanna olja i vevhuset vid starten.

#### Elektricitet

Lysmaskinen måste också värmas, eftersom vi kastar loss landströmmen vid avgången. Maskinen är numera en 15 kW pjäs, som härstammar från Sveriges sista last-



Den ångdrivna cirkulationspumpen i omålat skick gjord av Gårda Verkstad. Foto: B.S.

ångare MONARDA. Då hon skrotades på Ringön, fick vi det ångmaskinsdrivna aggregatet för 1 krona kilot. Det blev 3000 kronor ty järn är tungt och koppar ännu tyngre.

På lysmaskinen måste jag också öppna ett lucka för att kunna dra igång den. Den är mycket lättstartad även i kallt tillstånd.

Efter kontroll av av smörjning och sedan jag stängt drü-

neringskranarna på cylinder och slidskåp, får den gå på lågt varv för att värma sig själv. När den blir varmare ökar varvtalet av sig själv.

Då lysmaskinen är redo att slås in på elnätet öppnas pådraget helt så att varvtaletsregulatorn tar över.

Jag ser efter att generatormer samma spänning som ur landströmmen, cirka 120 volt. Någon



#### GUBBARNE I MASKIN 1937.

Vår gamla fina BOHUSLÄN, nyss fyllda åttio år,  
men ännu på sin ålders höst, hon bara går och går.  
Tänk er en maskin med åttiårig levnad,  
som ännu går så tyst och fint, till allas trevnad.  
Det är ju just en sådan, som vi har i våran vackra båt,  
Någ är det något, som vi kan vara stolta åt,  
Men vem har skött om denna Trippel under alla dessa år?  
Jag vill här beskriva några, om det går.

År 1937 jag lyckats jobb i båten få,  
och chifen i maskin han hette Albin Oïsson då.  
Han var en skicklig man och tycktes jämt belåten,  
som en far, det ansåg vi, för hela båten.  
Stor och kraftig, frisk och rund,  
kommen ifrån Mollösund.  
Sådant ju till trivsel leder,  
han skötte sin maskin med heder,  
Andre mästare, Grundström hette han,  
också han en vänsäll man.  
Rund det var han som ballongen,  
att maskin gick bra, det hörde han på gången.  
Tvänne eidare där fanns ju även,  
svarta uti synen men kraftiga i näven.  
De eidade och stet för att hålla steam på toppen.  
Dom klara det men svetten flöt av hela kroppen.  
De stet där nere i sitt mörka hål,  
ty BOHUSLÄN då eidades med kol.  
De hette Fritz och Mickel och var ett strävsamt par.  
Fritz kom ifrån Mollösund och Mickel ifrån Smögen var.

Ja, nu har alla fyra mönstrat av för gott  
och deras gärning är ett minne blott.  
Men tack vare dessa fina män,  
så snurrar ju den gamla Trippeln än.  
Och vackra BOHUSLÄN hon dyker opp,  
när steamen är på topp.

Harry Böckman, Marstrand.

## AKTERSALONGEN.

#### ARSMÖTET.

Den 29 oktober hölls Sällskapets  
Årsmöte i Sjöfartsmuséets filmsal.  
Som vanligt var salen fullsatt.

Mötet förlöpte som det skall  
och den nya styrelsen fick följande utseende:

Kjell Granström (ordf)  
Steinar Lje (v.ordf)  
Charles de Serves (sekr)  
Björn Persson (v.sekr)  
Ove Iko (kassör)  
Gunnar Bonander (v.kassör)  
Kerstin Bäckdahl (ledamot)  
Kerstin Granström (ledamot)  
Kenneth Magnusson (ledsmot)  
Per Davidsson (suppleant)  
Bert Johansson (suppleant)

I Sällskapets styrelse ingår även  
två representanter för fartygets  
ägare Angbåten Ekonomisk Förening.  
Dessa två är Ingvar Kronhamn  
och Christina Gustavson.

Av årsmötet utsedda revisorer  
är René Sjöstrand och Roger  
Mattsson med Leif Forsberg och  
Ingela Wallén som suppleanter.

Till valkommitté utsågs Gunnar  
Nordström, Birgit Kronberg  
och Agneta Eriksson.

#### NY BEFRAKTARE.

Sjökapten Gunnar Nordström  
utsågs till ny befraktare för  
s/s BOHUSLÄN. Han har samma  
telefonnummer som sina företrädare: 031/28 85 83.

Lilian och Bertil Vogel tackas  
för ett mycket gott arbete på  
en viktig befattning.

Christer Eliasson tjänstgör  
tills vidare som befraktare för  
FARJAN 4. Hans telefonnummer  
är 031/56 28 59.

Claes Verner fortsätter på  
STORMPRINCESS.

\*\*\*

#### VÄRVA NYA MEDLEMMAR!!

Nu måste Du, käre läsare, hjälpa  
till att värva nya medlemmar  
till Sällskapet Angbåten. Vi behöver  
bli ännu starkare och det blir  
vi med Din hjälp. 100 kronor  
är medlemsavgiften. Vårt  
postgiro 62 16 06 - 3.

Alla kan göra en insats för  
Sällskapet Angbåten!

\*\*\*

#### TÄNKVÄRT.

"Havet är evigt - dess rörelser  
och vågbildningar ändras icke,  
varför havet för alltid bör vara  
läromästare nummer ett, när det  
gäller båtkonstruktion."

Tore Herlin  
Fartygs- och båt-  
konstruktör.

\*\*\*

#### AKTERSPEGELN.

1994 är till ända; det är då i  
Sverige hela folket plöteligt insåg,  
att havet inte endast är blått,  
vänligt och vackert utan svart,  
rasande och hemskt och att man  
kan dö i det.

Obevekligt visades, att man  
inte ostraffat bryter mot naturens  
lagar.

På Akterspegeln står en psalm  
hämtad ur 1695 års psalmbok.  
Den är tonsatt av Toomas  
Tuulse från Estland och sjöngs  
i Arholma kyrka i Stockholms  
norra skärgård vid en gudstjänst  
i november

\*\*\*

### **SJÖMANSPSALM**

*Guds kyrka är  
det skepp oss bär  
mot evighetens stränder,  
i dunkel natt  
på hemfärd statt  
hur vinden än sig vänder.*

*O, Krist skepp  
O, pilgrimsskepp  
hur haven än må svalla  
skall du ändå  
det målet nå  
dit Gud vill föra alla.*

*Med oss ombord  
är Han, vars ord  
kan stilla hav och bölja.  
En tryggad färd  
blir oss beskärd,  
då vi hans ledning följa.*

*I Herrens hand  
är hav och land  
livsvävehs alla trådar,  
hans öga ser  
från himlen ner,  
till alla djup det skådar.*