

ÅNGBÅTEN

Årg 33 • Okt 1997 •

91

ÅNGBÅTEN 91

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

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

Ansvarig utgivare: Bo Starmark.
Redaktionen utgörs av Yvonne och Bo Starmark.
Telefon: 0523 - 134 14. Telefax: 0523 - 154 53.
E-post: markgraf@ulgonet.se

Befråg till tidningen sändes direkt till redaktionen under adress:
"Ångbåten", c/o Starmark, Fregattvägen 3, 453 30 Lysekil eller
per telefax eller e-post.

Medlems- och prenumerationavgift, 1997 är 100 kronor.

Adressändringar meddelas till Britta Andersson, Nolebrunnsgatan 16,
426 77 V.Frölunda eller på Postens blankett direkt till Sällskapet.
Telefon till expeditionen, "HK", oftast telefonvarare: 031 - 701 7754
Telefon till ångaren BOHUSLÄN vid Stenpiren under seglatsen: 13 14 50.
Telefon till ångaren under vinterupplägningen vid Skeppbron: 13 14 20.

Befattninghavare i Sällskapet Ångbåten:
Ordförande: Bengt Cremonese 0301 - 407 89.
Sekreterare: Charles de Sarves 28 16 89.
Kassör: Oyv Iko 69 89 34.
Befraktare för BOHUSLÄN: Gunnar Norström 28 65 83.
Befraktare för FÄRJAN 4: Christer Eliasson 56 28 69.
Befraktare för STORMPRINCESS: Claes Verner 27 03 34.

ISSN 1402-8360

Omslagsbilden är tecknad av Olof Selander 1997.
Ångbåten 91 är tryckt av Melanders Boktryckeri AB, Lysekil,
i oktober månad 1997.

Försalongen

Trots höstmörkret kommer Ångbåten 91 stävande i skymningen. Man har fått tända lanternorna tidigt och det är lite kyligt.

Ombord är det varmt och hemtrevligt i salongerna.

Som vanligt är lasten omfattande: *Ett tekniskt reportage om vår vän SCHAARHÖRN i Hamburg.

*På Fryken har FREJA efter 101 år tagit upp ånga. Läs om henne! Hennes maskin är från 1867.

*Livet ombord i BOHUSLÄN 1938 skriver John Hållö om. Han var med då.

*En av våra kokkar, Rune Hildén, har upplevt mycket. Hans upplevelser ligger stavade här ombord.

*Gunnar Carlsson berättar om kontrollen som ledde fram till vår corföring. Han finns midskepps.

*Det finns två Tankonitter lastade ombord. Redaktionen serverar härmed lite extra huvudbry.

*Som extra last fick vi i sista stund ombord kalleisen till Årsmötet.

Det är gott om passagerare och gods och det ser ut som om Ångbåten 92 måste segla iväg redan i december. Full last finns redan och redaktionen skall göra sitt bästa för en avgång omkring Lucia.

Välkomna ombord på en hösttur i Ångbåten 91!

I maskin på Schaarhörn

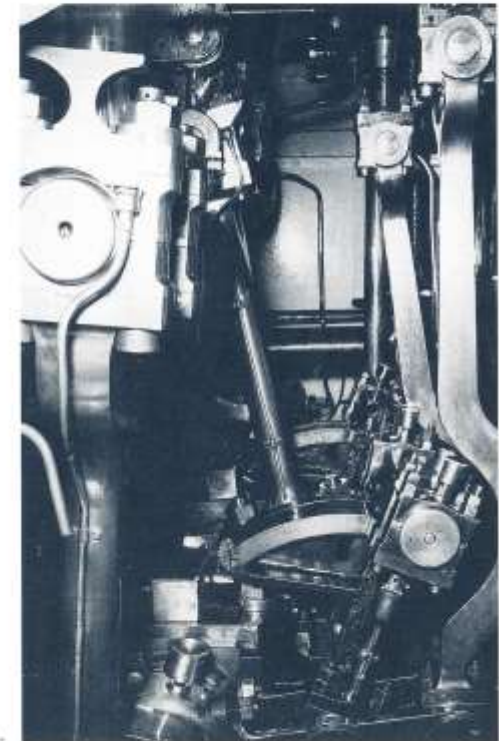
Under BOHUSLÄNs besök i Flensburg sommaren 1995 (se Ångbåten nr 88) fick Ove Iko, som brukar tjänstgöra i vår maskin, tillfälle att medföra ångaren SCHAARHÖRN under ångbåtsparaden på söndagen.

SCHAARHÖRN byggdes i Hamburg år 1908 som "seetüchtiger Peil-dampfer mit zwei Schrauben" (sjövärdig lodningsångare med två propellrar) för Hamburgs hamn-förvaltning. Man behövde ett sådant fartyg för den planerade fördjupningen av Elbemynningen.

För att vara beställt som arbetsfartyg blev hon ett mycket elegant-sydant. Vitt skrov med färgfyllda utsmyckningar och namn i guldbokstäver i för och akter. En vacker överbyggnad innehöll bl a en salong på akterdäck med 22 sittplatser. Salongen hade 10 stora mässingsinfattade fönster, skott och tak var inklädda med ljus-ekpanel, och ett stort skylight med färgat glas släppte in ljus på den luxuösa inredningen i jugendstil.

Fartygets utrustning och maskineriet med två trippel-expansionsmaskiner motsvarade den tidens högsta standard. De två maskinerna kunde ge en högsta

Sjöstyrningen på BB-maskin i SCHAARHÖRN. Foto: Ulrich Grube, Hamburg.





Den granna ångaren SCHAARHÖRN gör 180 grader inne i Flensburgs hamn under ångbåtsmötet "Flensburg Rundum" sommaren 1995. Det var hennes första riktiga tur efter renoveringen och hon framfördes synnerligen värligt. Här är det sakta back på SB maskin och sakta fram på BB maskin. Foto i Flensburg 1995 Bo Starmark.

fart av 14,5 knop, tjänstefarten var 12,5. Besättningen bestod av 8 man.

Levnadsöde

Med SCHAARHÖRN fick staden Hamburgs senat (kommunstyrelse med nuvarande svensk terminologi) också ett vackert representationsfartyg. I turbulensen efter första världskriget fanns dock varken tid eller råd med representation. År 1925 stationerades hon i Cuxhaven som "Peil- und Bereisungsdampfer" (ungefär lodnings- och tjänstereisefartyg) hos dåvarande tyska sjöfartsverket (fri översättning).

Utsmyckningen på skrovet försvann och hon utsattes för smärre ombyggnader, bl a förlängd brygga och styrhytt. Det första ökolodet kom ombord 1933, VHF-radio 1955, radar 1959, men köldledningen förblev köldledning. Med stigande kolpriser och eldarhyror kom utrangeringen 1972.

Även i Cuxhaven försökte man på privat initiativ, liksom i Göteborg 1965, att rädda sin vackra ångare. I motsats till oss lyckades man inte, orken och pengarna räckte inte till. Efter en sojourn i Skottland återkam hon 1990 till Hamburg i bedörligt skick.

Under fem år renoverades hon av tyska ALU-ungdomar (fri övers.) till så gott som ursprungsskick. Sin andra provtur genomförde hon den

22 maj 1995, alltså precis lagom till DAMPF RUNDUM II i Flensburg. Det är inte överord att säga att hon var den elegantaste deltagaren. Ägare är nu *Freunde des Dampfschiffs SCHAARHÖRN e.V.* i Hamburg.

Maskineriet

I maskinrummet finns två 3-cylindriga tripplexpansionsmaskiner på vardera 350 hk, i pannrummet en köldled skotsk pannu med tre fyrar. Maskinerna har Klugs slidstyrning, vilket innebär att varje cylinderslid styrs av en excenter som via en vridbar excenterstång och några länkar ger sliden inställning för fram- eller backrotation. - I maskin på BOHUSLÄN har vi Stephensons slidstyrning som ju har två excenter för varje cylinder.

Omkastningen mellan FRAM och BACK sker på SCHAARHÖRN med en ångcylinder som vrider excenterstången. Omkastningspöcken manövrerar - precis som omkastningsveven på BOHUSLÄN - en slid som styr ångan till omkastningscylindern så att den ställer sig i fram- eller backläge. På SCHAARHÖRN finns dessutom en hydraulcylinder för nödomkastning - på BOHUSLÄN har vi en stor spak, som nog skulle vara ganska jobbig att använda vid upprepade fram- och backmanövrar.

Maskinerna är inte så höga som BOHUSLÄNs, utan sticker

knappt upp över toppgreningen. Därför kan pådragsventilen för ångan manövreras med en spak som når ner till manöverplatsen på dörken. De båda maskinerna är, som vanligt vid tvåpropellerfartyg, spegelvända så att manöverplatserna med var sin maskin-telegraf är på insidan. Mellan maskinerna är dörken ca 1,5 m bred.

Under en resa kan säkert båda maskiner skötas av en maskinist, men vid tilläggning eller andra manövrer behövs en man för varje maskin. Under ångbåtsparaden på Flensburger Förde, då jag var med ombord, var det alltid två maskinister tillhands. Totalt var det fyra maskinister och fyra eldare i besättningen, man hade alltså två vakter. Under paraden, som inte kördes särskilt fort, tycktes en eldare gott och väl klara av alla fyra.

Värmning

När jag kom ner i maskinrummet en halvtimme före avgång höll man på att värma maskinerna. Två maskinister höll på med var sin maskin och körde omväxlande FRAM och BACK. Till skillnad från värmningen på BOHUSLÄN signalerade man i maskin-telegrafen varje gång man ville ändra riktning och fick klartecken från bryggan innan man verkställde omkastningen. - På BOHUSLÄN tittar vi efter att propellerna går klar innan vi börjar köra runt, vi kör också

most i framläge under värningen.

Maskinerna på SCHAARHÖRN hotedde sig olika, precis som fartyg hotedde sig olika, precis som maskiner ogheter och egenartigheter. SB-maskin fick man lika med vid omkastning, omkastningspaken kunde först efter visst motstånd förens över i andra läget innan omkastningscyllindern reagerade. Ibland fick man föra spoken tillbaka och börja om från början för att cyllindern skulle reagera.

På BB-maskin kunde man inte vara nog försiktig, en liten rörelse av omkastningspaken gjorde att kolven i omkastningscyllindern sköts iväg som en kanonkula och smållde i motsatta ändläget så att det lät som ett kanonskott. På BOHUSLÄN kan vi, om vi vevar fort på omkastningsveven, få det att smålla i omkastningskolvens ändlägen, men inte som ett kanonskott.

Både på BOHUSLÄN och SCHAARHÖRN finns en återkoppling mellan omkastningscyllinderna slid och kolv, som gör att slidens öppning minskar innan kolven kommer till sitt nya ändläge så att kolven inte dansar i ändläget med fullt ångtryck utan bara med så mycket tryck att den hålls kvar i ändläget – om återkopplingen är riktigt inställd. Denna återkoppling kan justeras med en dubbelmutter som påminner om en vantskruv – vi pekar gärna på den i BOHUSLÄNs maskinrum. Skillnaden i maski-

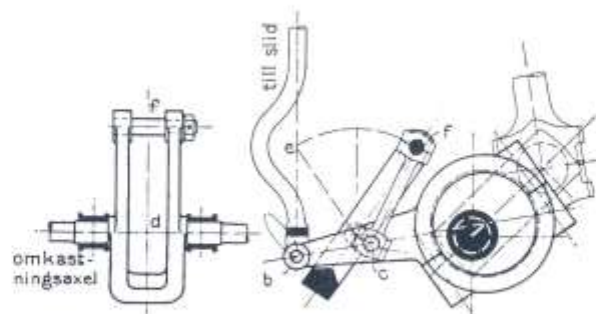


Fig. 334.

Schematisk bild av Kluge's slidstyrning, spegelvänd i förhållande till fotot. U: Bergström 'H. Sjöångmaskiner', Stockholm 1928-30.

nernas betoende på SCHAARHÖRN berodde troligen på justeringen av dessa återkopplingar, båten hade ju inte varit igång mer än halvannan månad vid tiden för DAMPF RUNDUM.

Instrumentering

Vardera maskinen i SCHAARHÖRN har den instrumentering som vi har för BOHUSLÄNs maskin, dvs manometrar för ingående tryck i högtrycks- mellantrycks- och lågtrycks-cyllindern samt för vakuum i kondensorn. Kondensorn är en enda bak på en hylla tvärskepps akter om maskinerna. Pannmanometer har man naturligtvis också både i maskinrummet och i pannrummet, som är avskilt genom ett skott vars döer dock alltid stod öppen när jag

var ombord. Som en eftergift åt den moderna tiden har man också två tachometrar (varvmatrare) monterade på pannrumskottet rakt framför manöverplatsen. Därför skedde också regleringen av maskinerna med hjälp av dessa tachometrar, i stället för med ingående tryck i högtryckarna som på BOHUSLÄN. Jag observerade att vid SAKTA FRAM, HALV FRAM och FULL FRAM – så fullt som det blev under ångbåtsparaden – så var ingångstrycken ungefär desamma som vi brukar ha i BOHUSLÄNs maskin.

Styrmaskin

Till skillnad från BOHUSLÄN är SCHAARHÖRN utrustad med en styrmaskin, som står uppe i maskinkappen så som styrmaskiner

brukar. Vid större girar fick den hjälp av att man saktade farten på den inre maskinen. Som styrmaskiner brukar så rasselade den till vid minsta rörelse på ratten. Placeringen i maskinkappen gör det enklare för maskinpersonalen att smörja den, och smorde gjorde man med besked. Nästan var gång jag råkade titta åt det hållet var det en äldre dör och penslade cylindervolva på slid- och kolstänger, eller maskinolja på ådarna. Overhuvudtaget smorde man riktigt i maskin på SCHAARHÖRN, även på huvudmaskinerna. Man har ju inte heller haft lika lång tid på sig att lära sig hur mycket och hur ofta man behöver smörja, som vi på BOHUSLÄN. Vi smorde också mycket rikligare före om åren än vi gör nu.

Avgång

När avgångstiden närmade sig slogs STANDBY i maskintelegraferna och man avslutade värningen. Till skillnad från oss i maskin på BOHUSLÄN var man här inte rädd för att stå med maskinerna i stoppläge. Vi har bett vårt folk på bryggan att undvika att slå STOPP för att vi inte skall tappa vakuum i kondensorn. Det riskerar vi att göra vid långvarigt stopp eftersom luftpumpen då står stilla och det hela tiden kommer ånga till kondensorn från de hjälpmaskiner som är igång (Lys-maskinen, fläktmaskinen, cirkulationspumpen och brandpumpen).

Fartygen läde ut och avgick i tur och ordning i en lång kolonn, som vände runt fyrskeppet ELRE 3, som hade ankrat ute på rivöret. Farten fick hela tiden anpassas så att det blev så jämn kolonn som möjligt. Det blev många manövrer för att reglera farten, och FULLT kördes det inte särskilt mycket i SCHAARHÖRN. För maskinerna blev det att passa maskintelegraferna hela tiden, för den som var åskådare som jag blev det snarast ganska enformigt. Utan att rissa något vas-utligt i maskin hade jag också tid att se mig omkring på fartyget och att titta på utsikten på Flensburger Förde och på de andra ångarna.

Tillägningen efter paraden var odramatisk. Som jag nämnde hade man besvär med omkastningen på BB-maskin, men man hade tydligen varskott bryggan om detta problem, för under ångbåtsparaden blev det aldrig back på den, bara på SB-maskin. Eftersom tillägningen efter paraden gjordes med en SB-gir vållade detta synbarligen ingen olägenhet. I maskin märktes det inte på annat sätt än att man fick många FRAM- och BACK-manövrer med SB-maskinen men inga med BB-diton.

Slutord

Det var intressant att följa med i ånga till kondensorn och att träffa maskinfolk med en annan bakgrund och "maskinkultur". Skillnaden skall inte överbetonas,

men visst finns det skillnader. Dock skall man också tänka på att folket på SCHAARHÖRN tycks ha börjat lära sig hantera fartyget och dess maskineri. Det återkommer kanske det i mitt tycke överlevna smörjandet och den riktiga bemanningen. Vi var också väldigt entusiastiska i början, både vad gällde smörjning och bemanning!

Öve Bo

Fakta om DS SCHAARHÖRN

Byggt 1908 av Janssen & Schmilinsky i Hamburg

Bruttodräktigtöet: 232

Huvudmått: längd: 41,8 m, bredd: 7,3 m, djupgående: 3,5 m

Maskineri: 2 st 3-cylindriga tripplexpansionsmaskiner, 350 hk vid 130 r/min

kollektad panna av skotsk typ med 3 fyrrar, eldyta 186 m², ångtryck 14 bar

Källor:

1. Program från DAMPF RUNDUM 1995.
2. Broschyr om restaureringen av SCHAARHÖRN
3. Bergström C A: Fartygsmaskiner H. Sjöångmaskiner. Stockholm 1928-30

Freja under ånga!

FREJA på Frykensjöarna igen - nu som FREJA af FRYKEN efter nytt dop, som firerättades av landshövdingens fru Karin vid sjösättningen den 15 juni. Nu vet vi att fartyget, som byggdes 1868 vid Motala Verkstad och som förliste den 23 juni 1894, kommer att bli en attraktion för Fryksdalen och turismen.

Efter 98 år i Frykens djupa mörker, en lyckad bärgning och tre års innehåll av renovering, katastrofbrand och ånyo renovering, är hon en dröm både exteriört och interiört. Redan två dagar efter den lyckade sjösättningen den 15 juni hände det. Mannen som skulle starta originalmaskinen, vilken med säkerhet är den nummer 209 som erövrade guldmedalj vid utställningen i Paris 1867 och 1868 sattes in i fartyget, som då fick namnet KALMARSUND 3, yttrade:

"Nu skall jag göra någonting ingen nu levande har gjort, nämligen försöka starta maskinen."

Och tänk, han lyckades. Experter är imponerade över hennes tillstånd och egenskaper och strör ros för henne.

Efter en tids intrimning och provturer avgick hon tidtabellsenligt från Fryksta nybyggda Frejaka

den 23 juli 1997 kl 10.45. Det var premiärtur exakt på klockslaget 101 år efter förlisningen.

Följande dag fortsatte premiärturen. Till sist hade hon stolt ståvat Fryksta(Kil) - Sunne - Fryksände (Torsby)med inbjudna gäster bland andra landshövdingeparet och med representanter för landsting, länsstyrelse, berörda kommuner, sponsorer, skådespelarparet Marika Lindström och Ingvar Hirdvall. De senare har stött projektet hela tiden och framträtt flera gånger.

Prosten Sven E. Kragh, den förste som steg ombord i FREJA, då hon vid bärgningen bröt vattenytan, och som varit behjälplig hela projekttiden, höll minnesstunder såväl vid förlisningsplatsen i Bössviken som på Kyrkogården i Östra Ämtervik, där offren som blev funna vid bärgningen, fick sin viloplats.

Under premiärturen anlöpte FREJA af FRYKEN ett tiotal brygger. Överallt mottogs hon med allhands hyllningar av historisk karaktär. De som deltog i hyllningarna var i likhet med besättningen och "redaripersonalen" fästigt klädda i 1800tals-enliga kläder. Olika artister underhöll på fartyget under hela resan. Vid Rottnerös - Kavaljerernas Ekeby i sagan - kom

ingen mindre än Gösta Berling ombord. Under prästkappan uppenbarade sig greve Henrik Horn af Ämönne. Premiärtagarna var en enda oförglömlig fest med såväl historiskt seriösa anknytningar som påhitt i tiden.

Efter premiärturen har FREJA af FRYKEN under en av olika anledningar förkortad säsong forslat ungefär 3500 nöjda resenärer på de sagoomspunna Frykenssjöarna. Med tid för planering och marknadsföring och vunna erfarenheter, ser Frejaprojektets ledning ljus och förhoppningsfullt fram mot nästa år med en säsong dubbelt så lång som årets!

Ångbåtsföreningen Freja.



FREJA af FRYKEN på sitt hemnavatten efter 101 år. Ett resultat av en enastående uppslutning i hela Värmland. Nog är detta ett riksexempel på hur väl det går, när god planering, kunnsighet, enighet och entusiasm är drivfjädrar. Foto: Patrik Näslund. Produktion och layout: Fotografen i Kil, 1997.

Detta är en Tankenöt!! Var och ungefär när är fotot taget? Vad heter ångaren? Vilken ö ligger akter om ångaren? Inga upplysningar ges nu! Hör av Er, skårgårds-kännare!



En salongsuppassares minnen

Hela hamnen sjöd av liv. Från Eriksberg och Götaverkens varv hördes nithammarslammer och tju-tet av sveitsaggregat. I torrlockorna låg stora fartyg för reparation, målning och översyn. Från Syd-atlantien kom stora valkokerier hem-mahörande i Sandefjord. Nu skulle de rustas för nästa valfångst-säsong.

Från fjärran länder kom fartyg med last av många slag. Göteborg hade då regelbunden passagerartrafik med England. BRITANNIA, PATRICIA och SUECIA kom och gick. Göteborg hade även regelbunden passagerartrafik med New York KUNGSHOLM, GRIPSHOLM och DROTTNINGHOLM gick i den trafiken. Här här nämna att jag gick som diskare och städare i DROTTNINGHOLM april - september 1939.

De fartyg, som jag här nämnt, tillhörde den nya tidens skepp. Samtidigt fanns några av den äldre tidens skepp, de stora råseglarna, i trafik. Under sensommaren 1938 låg fyrmastbarkarna PAMIR, MO-SHULU och vår egen ABRAHAM RYDBERG vid Eriksbergs varv.

Detta var en liten skildring av sjöfarten och varvsepoken i Göteborgs hamn.

Här gick s/s BOHUSLÄN jämte flera andra ångfartyg i gods- och passagerartrafik för färd utmed Bohusläns skärgård till Smögen och Gravarne och åter till Stenpiren i Göteborg. En del av fartygen gick upp till Oslo och åter.

Så kom det sig att jag i maj månad 1938 erhöll anställning i vackra s/s BOHUSLÄN. Mitt arbete bestod i att sköta matserveringen åt en del av besättningen i försalongen men även att servera passagerare kaffe med bröd, smörgåsar, lemonad, öl och vin.

Sammanlagt bestod besättningen av cirka 20 personer: befälhavare, två styrmän, två rogångare, tre matrosar, maskinchef, maskinist, två eldare, restauratris, kock, servitris i matsalen på övre däck, servitris i aktersalongen och så jag i försalongen. Dessutom hade vi två-tre extra servitriser vissa resor, mid-sommar, söndagar och vid vissa beställda turor.

Expressturer

I försalongen ålåg det mig att servera samtliga måltider åt styr-männen, maskinchefen, maskinisten, rogångarna, restauratrisen, kocken och samtliga servitriser.

Under en tid av sommaren gick s/s BOHUSLÄN i så kallad express-traffic. Vi lämnade Stenpiren kl. 0700 och var i Gravarne, som Kungshamn då hette, omkring kl. 14. Efter ett kort uppehåll gick resan tillbaka till Stenpiren med an-komst ungefär kl. 21.

Under resorna tur och retur an-lyptes ett flertal hamnar av vilka kan nämnas Marstrand, Skärhamn, Lysekil, Malmö och Smögen. Tiden räckte ej för någon större mängd gods men en del medfir-des. Varje torsdag låg vi stilla vid Stenpiren för bunkring och annat.

Jäktigt men roligt

Det var arbetsamma och ofta jäk-tiga resor men samtidigt roliga, tyckte jag och jag trivdes gott om-bord! Det rådde en god stämning och vår restauratris Rut Fransson (senare gift Fern och bosatt i Bo-vällstrand) såg till att provianten räckte till. Maten ombord var verk-ligen bra. Antalet måltider och kaf-feraster var i flesta laget tyckte jag, som svarade för serveringen. Kock-en, Bengt Isaksson från Gullhol-men, lagade maten på en koleldad spis. Visserligen blev det en del nedsmutsat i köket av kol men spi-

tenen hjälpte till med lastning och lossning.

I matsalen på övre däck var det Agnes, som skötte serveringen och i aktersalongen hade Tora ansvar. Så hade vi vissa dagar extra perso-nal i matsal, aktersalong och för-salong. Det var verkligen full fart ombord med ofta många passagera-re.

Vår ordinarie styrman, Svemon, hade seglat i fyrmastbarken BE-ATHICE och vår andre styrman, vars namn jag nu ej minns, hade seglat i C.B. PEDERSEN. Denne styrman var från Grundsvund.

Under kriget tjänstgjorde han som löjtnant på en av våra jagare och blev belönad för räddningsinsatser, då ett trupptransportfartyg blev missprängt eller torpederat utanför Marstrand.

Bestämd

Båda styrmännen var fina befäl, alltid korrekta och vänliga. Samma var förhållandet med chef och ma-skinist i maskinrummet.

Befälhavaren, kapten Carl Jo-hansson, intog sina måltider i mat-salen, så honom hade jag ej i "min" salong. Han var en robust och be-stämd man. Under de resor, då vi ej gick i expressturer, hade vi stora mängder gods. Det var därför brå-tom i de olika hamnarna och kap-

tenen hjälpte till med lastning och lossning.

När min resa med s/s BOHUS-LÄN började, var de stora se-gelskeppens resor över världshaven i det närmaste slut. Trettio år sena-re upphörde passagerartrafiken mellan Göteborg och New York. Under denna tidsperiod gick skär-gårds-trafiken med gods och passa-gerare mot sitt slut. Nya tider krävde nya färdmedel.

För mig, som i min ungdom hade förmånen att få tjänstgöra i vackra s/s BOHUSLÄN, är det mycket

glädjande att fortfarande sommar-tid se detta fartyg i vår skärgård och ihland få göra en resa med en "riktig" passagerarbåt. Att det nu som för sextio år sedan serveras mycket mat och god mat av vänlig personal, gör resan extra minnes-värd!

Till alla dem som på olika sätt bidrar till s/s BOHUSLÄNS resor, vill jag uttrycka min stora tack-samhet!

Lycka till s/s BOHUSLÄN i Bru-sande Hav!

Kungshamn i juli 1997
John Hällö



Andra horisonter

Åtskilliga av Sällskapetets medlemmar har varit vida omkring på havet. Ombord i BOHUSLÄN har vi sällan tid att berätta vad vi varit med om.

Under rubriken "Andra horisonter" avser vi att då och då publicera berättelser från andra vatten än Ålrborgsfjorden, Albrektsunds Kanal och Islandsberg.

En av våra mästarkockar, Rune Hildén, blir först ut:

Jag var mönstrad som mässkalle i en tankor som hette SOYA. Vi skulle hämta olja på Aruba. Stuvorten sa till oss tre kallar att på hemresan skulle vi tvätta lakan och annat.

Vi tyckte inte det lät roligt. Det var nog roligare att rymma. En kalle var uppe på bryggan med kaffe och tittade på sjökortet och så sedan att vi kunde ge oss ut på luffen i Venezuela.

Sagt och gjort. Vi tog våra pinaler och gick i land på kvällen. Inte hade vi mycket men grävde ner det på en strand och gick sedan in i en skog och lade oss. Vi hörde ljud från många vilda djur så vi tänkte en eld och höll vakt.

Efter en lång natt fick vi reda på



Så här kunde det se ut ombord när Rune H. var ung. Ombord i denna ångare, AUSTRALIC av Göteborg, seglade ett annat "röttigg" från Göteborg: Evert Taube. Okänd fotograf. Ur Bo Starmarks samling.

att de hemiska ljuden kom från en skylt, som svängde för vinden.

Båten tutade länge efter oss men sedan gick den.

Vi gick ner till stranden för att hämta våra pinaler men kunde inte hitta platsen trots att vi märkt ut den med stenar. Tidvattnet hade vi inte räknat med!

Det var första missen.

Den andra var att Aruba var en ö. Det visade sig omöjligt att komma därifrån. Alla båtar var väl låsta.

"Det var tur att Kalle inte var styrman!"

På kvällen gick vi in till staden och träffade några flickor, som ge-

nast föll för oss och vi fick bo hos dem.

Det var en trevlig tid. Vi träffade många sjömän, som bjöd på röka och kröka och fläckorna bjöd på mat och husrum...

Efter ett tag tröttnade vi på detta härliga liv och skulle söka jobb.

Det var den tredje missen.

Vi åkte buss ut till en plantage och träffade hussen. Han var mycket trevlig och sa: "No problema! Vi skulle bli förmån alla tre och få hästar och pistoler. Han hade haft svenskar förut som förmån. Vi frågade inte vart de hade tagit vägen. Så bjöd han på öl och snart kom polisen och hämtade tre svenska

Hos polisen blev vi utskälda på ett språk, som vi mycket väl förstod. Jag säger inte vilket för då tror ni mig inte.

Vi blev inlästa i en cell i något som såg ut som ett gammalt fäst. Det värsta var att vi inte såg något dagsljus och tappade därför kontrollen på tiden. Ingen hade klocka. Maten bestod mest av löjmen soppa med kött eller fisk.

Efter en vecka kom vi ut. Fick åka bil ner till hamnen och gå ombord i en norsk låt. Båsen tog emot oss och förde oss till massen för vi sa att vi var hungriga. När vi öppnade en brödlurk rusade det ut massor av kackerlackor. Hungern gick plöteligt över. Det var dålig mat ombord. Vi blev inhysta i sjukhyttan.

Båten var byggd under kriget i USA, en Liberty och den hade inte varit i Norge tidigare. Besättningen bestod av norrmän och svenskar, som inte varit hemma på många år. Det var mycket fina kontrater.

Vi skulle åka som konsulatpassagerare men vi ville gärna arbeta, så vi fick mönstra som däcksguttor.

Under resan hann vi knacka rost och måla däckot flera gånger. Vi var så djupt lastade att vägoerna slog över däck.

När vi kom till Oslo mötte polisen oss. Vi var ju efterlysta, särskilt jag som skulle ha varit i Karlskrona. Nu visade det sig att dessa unga



En intressant bild: Rune Hildén (i.h.) berättar livfullt för vår andre mästarkock Lars Tollin och redaktören något extra spännande. Vår vice ordförande Steinar Læ fyllde år denna dag; därav den norske flagg ockteröver. Foto M. Hildén.

poliser varit i Göteborg flera år under kriget och utbildats. De var mycket bra pojkar. Vi märkte dem knappast.

Vi hade dagen på oss och gatt om pengar. Det finns inte mycket att köpa i Oslo utom brännvin men då måste man först köpa en tomflaska. De såldes utanför.

Sent på kvällen körde polisen oss till flygplatsen och såg till att vi lämnade landet. Jag fick transport till Karlskrona. Men de ville inte ha fler röttigg från Göteborg. De hade så många förut har jag hört senare. Det blev istället Uddevalla som fick

den stora äran. Något straff skulle jag ju ha.

Sedan fortsatte mitt sjömansliv många år och med många äventyr.

Som jag alltid har sagt: det händer mer till sjöss på en månad än på ett år i land.

Kanske får jag återkomma?

Rune Hildén.

Certifieringen

Den 24 juni 1997 var det så dags att inför Sjöfartsverkets inspektörer visa, att vi har en fungerande organisation vad gäller säkerhet och miljö och att vi själva som besättning kan leva upp till den.

Klockan 14 var det en förväntansfull och undrande besättning, som var redo att gripa in och agera i de situationer inspektörerna inom kort skulle spela upp.

KL14.05 avgick ångaren från Stenpiren och stävade ut mot Älvsborgsfjärden.

KL14.44 gick larmet; det hade utbrutit brand ombord. Säkerhetsorganisationen trädde i kraft och det framgick strax att det brann på två ställen: dels i anslutning till försalongen dels i aktra passagerarrörelsen.

Vi hade vid tillfället 25 statister ombord. Dessa hjälptes ut till bords promenaddäck av intendantpersonalen. Medan fartyget genomsöktes, bekämpade maskinpersonalen de fiktiva bränderna. Dessa upplevdes realistiska eftersom vi hade en rökgenerator.

Befälhavaren bedömde situationen så allvarig, att han övervägde att evakuera fartyget. Däckbesättningen fick därför order att sju-sätta livflottarna medan bränderna bekämpades.

SAFETY MANAGEMENT CERTIFICATE		SWEDEN
		
Issued under the provisions of the INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, as amended		
Under the authority of the Government of Sweden by the Swedish Maritime Administration		
Name of ship:	Bohuslän	
Distinctive number or letters:	S D K M	
Port of registry:	Göteborg	
Type of ship:	Passenger ship	
Gross tonnage:	304	
IMO Number:	5047481	
Name and address of Company:	Sjöskapet Årghäten Box 2072, 403 12 Göteborg	
THIS IS TO CERTIFY THAT the safety management system of the ship has been audited and that it complies with the requirements of the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (ISM Code), following verification that the Document of Compliance for the Company is applicable to this type of ship.		
This Safety Management Certificate is valid until	29 April 2002	subject to periodical verification and the validity of the Document of Compliance.
Issued at	Göteborg	
Date of issue	26 June 1997	
For the Swedish Maritime Administration		
		
Erik Vedin		
		

KL 14.46 var statisterna ute på promenaddäck. 14.47 larmades sjöräddningen. 14.48 var flottarna klara och detta meddelades till sjöräddningen. Kort därefter var bränderna släckta.

Ett delmoment var genomfört och vi var nyfikna på vad som skulle ske härnäst.

Vi behövde inte vänta länge. KL 15.05 hördes "Man över bord!"

En uppstoppad överall, som fick gälla som nödställd, siktades strax akter om ångaren. En livbåt fälldes och en utlös sattes ut för att inte tappa den nödställda ur sikte. Ångaren girade till kontrakurs och stävade mot olycksplatsen samtidigt som räddningsbåten gjordes klar. BOHUSLÄN drevade bi och båten sjösattes. 15.10 var den nödställda ombord i ångaren och räddningsbåten någon minut senare.




Medan inspektörerna satt i interna överläggningar, återvände BOHUSLÄN till Stenpiren.

Väl färdiga kallades samtliga i besättningen till esplanaden, där inspektörerna delgav sina synpunkter på övningen. Den ansågs ha avlöst tillfredsställande och godkändes.

En givande och spännande dag var till ända och jag kan bara uttrycka min belåtenhet över hur väl allt avlöpte.

Tack alla! Det gjorde vi bra!

Gunnar Carlsson
Sjökapten
Säkerhetsansvarig

DOCUMENT OF COMPLIANCE		SWEDEN
		
Issued under the provisions of the INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, as amended		
Under the authority of the Government of Sweden by the Swedish Maritime Administration		
Name and address of the Company:	Sjöskapet Årghäten Box 2072, 403 12 Göteborg	
THIS IS TO CERTIFY THAT the safety management system of the Company has been audited and that it complies with the requirements of the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (ISM Code) for the types of ships listed below:		
Passenger Ship		
This Document of Compliance is valid until	29 April 2002	subject to periodical verification
Issued at	Göteborg	
Date of issue	26 June 1997	
For the Swedish Maritime Administration		
		
Erik Vedin		
		

Tankenöten



Lysekil. Motiv från hamnen.

*En vacker Tankenöt, nummer två i denna Ängbåt. När kan fotot vara taget och var står fotografen?
Vskort, Förlag: Axel Johansson Cigarraffär, Lysekil. Ur Stig Selanders samling.*

AKTERSALONGEN.

Krigssegelharmonikentet invigdes den 6 september 1997 av kommunikationsminister Ines Usmann. Själva invigningsögonblicket manifesterades av BOHUSLANS ängvisla, som blåste tre långa signaler som en mycket liten och anspråklös hyllning till alla dem som offerade sina liv eller fick livslånga skador för att Sverige skulle kunna hålla sin livsviktiga utrikeshandel vid liv. Många försvann även utanför spårren, kanske som sjömän under annan flagg.

Inga medaljer eller lovard strödes över dessa män vid hemkomsten. Tvärtom möttes de av byråkrati och kitslighet in absurdum. Många avled glömda och utblottade.

Finns det något land som hetett sig så mot sitt sjöfolk?

Tidskriften Ängbåten blåser även trevna långa för redaktören Terje Fredh, som inte lämnat någon möda osjard genom åren för att föra dessa sjömans sak.

Eftersom vi inte säger fula saker ombord i Ängbåten, kommenterar vi ej monumentets utseende eller placering.

Ängbåten

är ingen tidning utan en tidskrift. Kungliga Biblioteket har tilldelat oss ett ISSN-nummer, som skall stå i redaktionsrutan.

Fram till och med Ängbåten 26 var den ett "informationsblad". Så blev den "tidning" för att nu från nummer 91 få den korrekta titeln "tidskrift".

Akterspegeln

Dikten är skriven av Öharna och hämtad ur KvartsitaNytt!, tidskrift för Föreningen För Fulla Segel, redare till skonaren KVARTSITA från Skaftö.

Tankenöten

i Ängbåten 90 har vällat mycket huvudlry, 58 svar har kommit men färre än hälften är korrekta.

Fotot visar ängaren BYFJORDEN utanför Fågelvikens brygga i Åbyfjorden. Platsen ligger på Härnäsö och här skoppades framför allt ut sten. Det stora huset brann enligt uppgift omkring 1020.

Många har angett Svanesund som plats och visst kan man måhända associera dit.

Bilden fann ombord i Ängbåten 32 i en artikel om ängaren BYFJORDEN.



FYREN

Ljusblink i natten
i okända vatten
en aning om land
en hälsning ett avsked
ett välkommen närmre
en hjälpande hand
en varning för fara
för grund eller bara
en kurs mot en strand
lys i natten över vatten
Blinka fyr och sprid ditt sken
långt över hav och stränder
blinka så att skenet styr in fartyg
ifrån jordens alla länder.

Öbarna