



# ÅNGBÅTEN

Årg 33 • Maj 1997 •

# 90

## ÅNGBÅTEN 90

Medlems- och informationstidning 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 - 124 14, Telefax: 0523 - 154 53.  
E-post: markgraf@algonet.se

Bidrag 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 telefonsvarare: 031 - 701 7754  
Telefon till ångaren BOHUSLÄN vid Stenpiren under seglation: 13 14 50.  
Telefon till ångaren under vinteruppläggnigen vid Skeppsbron: 13 14 20.

Befattninghavare i Sällskapet Ångbåten:

|  |                |
|--|----------------|
| Ordförande : Bengt Cremonese               | 0301 - 407 89. |
| Sekreterare: Charles de Servis             | 28 16 89.      |
| Kassör: Ove Iko                            | 69 89 34.      |
| Befraktare för BOHUSLÄN: Gunnar Nordström  | 28 65 83.      |
| Befraktare för FÄRJAN 4: Christer Eliasson | 56 28 59.      |
| Befraktare för STORMPRINCESS: Claes Varner | 27 03 34.      |

## Försalongen

Knappt har Ångbåten 89 nått sin destination, förrän Ångbåten 90 blåser ute på fjorden. Eftersom 89:an var så försenad, har hon nästan blivit upphunnen av 90:an.

Här har vi full last. Sommaren är i antågande och åtskilligt skall med ombord.

Sällskapets store tillskyndare, Åke Åberg, har ankrat upp för gott. Stig Hammarson tecknar ett minnesporträtt av honom.

Stora förändringar vad gäller säkerheten ombord i fartygen stipuleras. Gunnar Carlsson beskriver ISM-koden, som vi har att följa.

Sans och balans är alltid bra. 1912 gällde detta i hög grad Bohuslänska Kustens ROBERT THORBURN en stormig vinterdag i Stora Sillesund.

Under vintern har som vanligt stora arbeten lagts ner på fartygen, inte minst BOHUSLÄN. Mycket snart kan Du återigen se henne i sina hemmafärdvatten flitigt arbetande på sin egen fortlevnad.

En Tankonöt finns med ombord. Den blir nog svår att lösa men hugg i och tappa into ångtrycket!

I lastrummet har vi så stuvat 1997 års Turlista. Den har fått ett nytt utseende och är mer lätthanterlig. Läs, begrunda och planera.

1997 års säsong är här. Välkommen ombord i våra fartyg och även i tidningen Ångbåtens spalter!

# Välkommen ombord!



BOHUSLÄN vid  
Härins brygga 7/7  
1996. Foto: Saga  
Björkman.

Ångbåtssommaren ligger fram-  
för oss. Ombord i detta nummer av  
Ångbåten är turlistan lastad. Ett  
brett utbud av resor finns. Planera  
en ångbåtsresa med våra fartyg,  
bjud de nära och kära och följ med  
längs kusten till några av orterna,  
dit Du aldrig annars kommer. Det är  
ju lätt att se Bohuslän från Bohus-

banan eller E6:an men den för så  
naturliga vägen längs kusten är  
numera inte tillgänglig för många.  
Ombord i ångaren BOHUSLÄN  
finns alltid kaféservice och på de  
längre seglingarna även lunch och  
middag vid sittande bord.

Se ditt Bohuslän från ångaren  
BOHUSLÄN!

# ”Jag har aldrig lämnat tillbaka nyckeln”

*För en tid sedan gick Åke Åberg ur tiden. För många av oss är han händ som Industrimuséets skapare. Stig Hammarson, Spårvägs-sällskapet Ringlinjen, berättar här om Åkes gärning.*

Promenaden till Industrimuséet brukade gå över Götaplatsen. Man passerade Poseidon och de tunga kulturella institutionerna Konsert- huset och Stadsteatern och tog trap- porna upp mot Konstmuséet.

Nästan uppe tog man av till höger bakom Konsthallen in på en gång- väg, som ledde upp till Ekmansga- tan.

Här möttes man av en i detta sammanhang ganska oansenlig entré med ett stort kugghjul på en axel vilande på grässlånten utanför.

Några steg upp på en gallerduk- trappa och man stod utanför glas- dörren. Därinne skimrade en gam- maldags pulpet med jalusilock, ett vykortställ och en minimal spiral- trappa av stål, vilken föresvann upp i taket.

## Välkommen

Det fanns en ringlocka att trycka på. Signalen hördes någonstans in- ne i huset. Några sekunder senare

kom en lång gånglig man nedför den trånga spiraltrappan.

Det var Åke Åberg.

Man välkomnades och bjöds upp till kontoret, som låg i trappans övre ända. Här uppe fanns ett ganska rörigt litet utrymme, som Åke hade inrett åt sig. Bokhyllorna var fulla av böcker; det antika skrivbordet var belamrat av papper och småsa- ker.

Hett vatten hälldes upp i ett par muggar och man bjöds på pulverkaf- fe ur en glasburk.

Jag tror det var här jag för första gången stiftade bekantskap med frystorkat kaffe.

Åke tände sin pipa och så började en stunds lågmält samtal.

Mitt egentliga ärende var vanligt- vis att boka lokal för en kommande klubbafon i Spårvägs-sällskapets göteborgsavdelning.

Under sextioalet hade vi regel- bundet våra samlingar på Industri- muséet. Den lilla samlings salen ne- re i muséet var lagom stor för ett tjotal deltagare. Mestadels visade vi diabilder och körde smalfilm.

Spårvägs-sällskapets vagga stod på Industrimuséet. Så småningom stod här flera andra vagnar. Göteborgs-

delen av Stora Landby Järnvägsmu- seum (södermera Anten -Gräfsnäs Järnväg) träffades regelbundet här.

Det gjorde även det nystartade Sällskapet Ångbåten, en planta, som fick öm omvårdnad, när Ånga- ren BOHUSLÄN skulle räddas.

Även hälsatoriker, samlare av gamla klockor, Bergsdagornas Järn- vägs-sällskap och många andra - för att inte tala om entusiasterna för Remfabriken på Gårda - fick en fristad på Industrimuséet.

Detta var en av Åkes nischer näm- ligen att samla olika grupper av teknikhistoriskt intresserade om- kring sig i en sorts symbios.

De nyfödda föreningarna fick en hemvist och muséet fick en bred stödgrupp av unga entusiaster.

”De teknikhistoriska föreningarna är, näst personalen, vår viktigaste tillgång”, yttrade han en gång.

Detta förstod vi kanske inte i bör- jan men Åke hade de första åren ett drygt arbete att få muséet erkänt som ett av de övriga i staden. Um- gångs med myndigheter var inget han älskade.

## Lite teknikhistoria

Men låt oss ta det från början. Från mitten av 1800-talet fanns

bevarat en samling tekniska före- mål, som i brist på egen avdel- ning i Göteborgs Museum fanns ut- spridda på andra museiavdelningar och Chalmers Tekniska Läroanstalt.

I slutet av 1910-talet vaknade in- tresset för dessa samlingar inför för- beredelserna till Jubileumsutställ- ningen 1923.

Ett gigantiskt arbete lades ned av Torsten Althin, sin tids störste forsk- nare på det teknikhistoriska områ- det och även skapare av Tekniska Muséet i Stockholm.

När utställningen var till ända, gällde det att skydda samlingarna från att skingras eller skadas.

Till slut fann man något så när lämpliga lokaler i den till utställ- ningssommaren uppförda konsthäl- len vid Götaplatsen, där föremålen inhystes på obestämd tid. En då känd elektroingenjör, Karl Eliasson, med starka band till Tekniska Sam- fundet, engagerade sig starkt i frå- gan men avled 1951.

## Åke Åberg

I mitten av femtioalet blev situatio- nen akut, då byggnadens dåliga kondition hotade att förstöra sam- lingarna.

Det torde ha varit i detta skede då Åke Åberg dök på arenan. Han gick en dag upp till Göteborgs Mu- seer och bad att få låna nyckeln till huset. Han fick ut den och började sitt mödosamma arbete att skapa ett riktigt industrimuseum.



*21 maj 1965. Ångvarn har just förhalat till Östra Frihamnsbryggan. Den är inte betald. Åke Åberg i mitten. Den glade ynglingen till vänster är Ingvar Kvonhamn. Visa återhållsamhet ansas hos Sällskapets förste kassör Hans Hed- man till höger. Notera den enkla inredningen. Foto Stig Hammarson.*

”Jag har aldrig lämnat tillbaka nyckeln,” uttryckte han sig ibland långt senare.

Ett flertal intressenter från staden, näringslivet och utbildnings- väsendet gick samman för att rida samlingarna.

Efter år av betydande insatser kunde muséet för första gången se- dan jubileumsutställningen öppnas 1957 - visserligen endast i tio dagar - men ändå. Ett sätt att göra resur- serna kända, blev att anordna spe- cialutställningar i samarbete med stadens tekniska verk.

Åke Åberg kunde sin industrihisto- ria. Han var en mästare på att för- medla sin kunskap. Han tog gärna

mot skolklasser, eftersom han tyck- te det var roligt och angeläget. Han hade även förmågan att fascinea sina åhörare.

Muséets samlingar spände över ett stort ämnesområde. Det kunde handla om glas, papper, energi, bi- lar, socker, flyg, textil, segelduk, dricksvattnen.

Härtill kände han mycket för de människor, som en gång levat mitt i industrialiseringen, alltifrån de driftiga skotska fabriköerna till ar- betarna på golvet.

Åke Åberg var tidigt miljömedvet- ten - med sin kunskap om exempel- vis glasframställning och det stora energuttag denna kräver, ansåg

han långt före alla andra, att engångsglasen vore en styggelse och att de i varje fall måste återvinnas.

#### Undermåliga lokaler

De bristfälliga lokalerna var ett ständigt problem. Efter hand kunde nya utrymmen öppnas för allmänheten. I huset led man dock av den dåliga värmen, som begränsade öppethållandet. Vintern 1965 anslöts museet till fjärrvärmenätet, vilket gav möjlighet att förlänga visningstiderna.

Industrimuseet och ett par andra i staden var de enda, som inte var självständiga utan organisatoriskt lyddes under Historiska Museet. Ända till mitten av sjuttioalet kallades Industrimuseets chef "föreståndare". Kanske ville man markera en gränslinje mellan etablissemången och det spontant framväxna. Åke Åberg hörde avgjort till den senaste kategorin.

I slutet av sextioalet väcktes en fyrtioårig motion i Stadsfullmäktige med förslag om att stärka museets ställning. Tekniska Samfundet, där man kan förmoda Åke hade goda förbindelser, skrev ungefär samtidigt till museistyrelsen med en liknande begäran.

Under alla sina år vid Götaplatsen sysselsattes Åke av tanken på att en dag kunna flytta in i ändamålsenliga lokaler, gärna efter någon nedlagd industri.

En tid funderade han på Klippans sockerbruk, där jag var med en gång

och tittade runt. Åke tyckte om att spåna och vi fantiserade till och med om en liten museispårväg bland byggnaderna i Klippans kulturreservat. Närheten till vagnhallen Majorna upplevde vi som en stor fördel. Den trafik, som idag bedrivs, har vida överträffat förväntningarna den gången.

#### Ett riktigt Industrimuseum

Till slut gick drömmen om ett fulländat museum i uppfyllelse. Samlingarna kunde på vårvintern 1982 flyttas in i Apotekarnes gamla vattenfabrik på Gårds.

Här hade Åke mängder av idéer för framtiden - inte minst utrymmen och verkstadsresurser för sina teknikhistoriska föreningar, vilka han alltså räknade in i sin skara.

Dock, samtidigt som han äntligen stod vid målet var hans tid ute. Kort efter inflyttningen gick Åke i pension och fick lämna över sitt livsverk åt andra.

De utrymda lokalerna bakom Götaplatsen revs ett år senare.

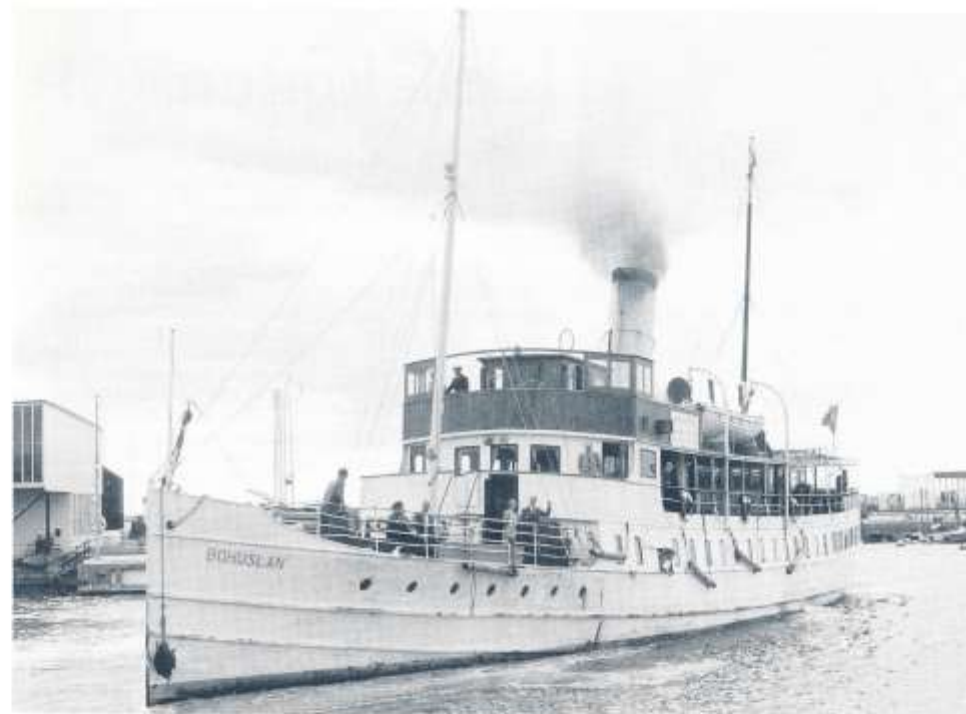
För sina insatser promoverades Åke Åberg våren 1978 till hedersdoktor på Chalmers och lär ha flitit ikläda sig frack, ett plagg som aldrig hade ingått i hans garderob.

Tyvärr blev inte Apotekarnes Vattenfabrik någon framtidsplats för Industrimuseet. Museinämndens dåliga ekonomi tvingade fram en ändring. Våren 1993 slog museet igen portarna och blev infogat i det nya Stadsmuseet på Norra Hamngatan.

Vad Åke tyckte om detta kan vi bara ana.

Strax före julen 1996 avled han vid 80 års ålder. Efter sig har han lämnat ett antal föreningar, som nu är kapabla att klara sig själva och vilkas vaggor en gång stod vid Industrimuseet vid Götaplatsen.

Stig Hammarson.



En bedagad skönhet. Ångaren BOHUSLÄN i så kallad inköptrafik i Öresund. Bilden är tagen mellan 1954 och 1957. Flera fartyg från Bohuslän sattes i mitten på femtiotalet in på den lakrativa supratrafiken i Öresund till exempel ångarna KUNG RANE, MARSTRAND, LYSEKIL och BORGILÅ. Fartygen sköttes inte väl utan krävades ut på sina sista resurser före skrotning. Ett verkligt second-hand tonnage. BOHUSLÄN ser ganska rustig ut på bilden. Ännu något värre såg hon ut när Sällskapet Anghden överväckte henne till ett nytt liv. Ett visst arbete har nog nedlagts hittills på henne. Foto Sören Thorsie, Helsingör.

# Något nytt: ISM-koden

*Ombord i Sällskapet har vi under en längre tid varit intressat av att utvärdera de nya säkerhetsbestämmelserna, som ska träda i kraft inom kort. För våra ideella besättningsmedlemmar innebär det väsentligt höjda krav. Gunnar Carlsson, verksam som befäl ombord i BOHUSLÄN, beskriver här kortfattat innebörden av bestämmelserna.*

Med anledning av de senaste årens allvarliga fartygsolyckor - ESTONIA, SCANDINAVIAN STAR med flera - har intresset riktats mot olyckor orsakade av den så kallade Mänskliga Faktorn.

Tidigare har man koncentrerat huvuddelen av säkerhetsarbetet på att kontrollera materielen, till exempel antalet livflottar, typen av brandsläckare och annat.

Idag ser man mer på helheten: hur hanterar en besättning en situation med den utrustning, som finns ombord i fartyget.

Förenta Nationernas internationella sjösäkerhetsråd IMO (International Maritime Organisation), där Sverige är representerat, har utvecklat ett kvalitetssäkringssystem för säkerhet och miljö till sjöss.

Detta system har blivit sammanställt i **ISM-koden** (International Safety Management Code).

Ett kvalitetssystem beskriver an-

svar, rutiner och procedurer med avseende på en viss kvalitetsnivå.

## ISM

Målsättningen med ISM-koden är att säkerställa säkerheten till sjöss, att förhindra personskador och förlust av liv samt att undvika skador på miljön.

Den lägsta nivå koden accepterar, är de nationella och internationella lagar, som ur sjösäkerhets- och miljösynpunkt styr sjöfarten.

## Säkerhetshandbok

För att utveckla och upprätthålla säkerheten ombord, finns Säkerhetshandboken. Den är unik för fartyget och skall upprättas enligt samma mönster som för övriga fartyg inom redöriet, vilka berörs av ISM-koden.

Säkerhetshandboken skall vara ett "Levande Dokument", alltså den skall revideras tills vi har fått en handbok, som så väl som möjligt stämmer överens med den verkliga arbetet i. Eftersom vi lever i en föränderlig värld, där förutsättningarna ständigt ändras, kommer också handboken att successivt ändras.

Säkerhetshandboken är den del av dokumentationen, stipulerad i ISM-koden, vilken berör oss mest i den dagliga driften av fartygen.

Sjöfartsinspektionen är den myndig-

het, som utför certifiering och har tillsyn över att reglerna för ISM-koden uppfylls.

## Sällskapet Ångbåten och ISM

En säkerhetskommitté, som består av aktiva medlemmar inom Sällskapet, har gjort det förberedande arbetet. Detta omfattade diskussioner och skapandet av en *Säkerhetshandbok för Sällskapet Ångbåten och ångaren "Bohuslän"*. Ännu så länge är det endast ångaren BOHUSLÄN, som berörs av ISM.

Vi har ordnat möten, där de aktiva medlemmarna blivit informerade om huvuddragen i handbokens innehåll.

Dessa möten har givit oss i säkerhetskommittén impulser och idéer, som vi kunnat använda i arbetet med Säkerhetshandboken.

Den 21 februari 1997 överlämnades handboken till Sjöfartsinspektionen i Göteborg. Nu väntar vi på att inspektionen skall granska och kommentera arbetet.

Därefter kallar inspektionen ordföranden i Sällskapet samt mig till möte för eventuella revideringar.

Sedan följer *auditering*. Den kan gå till så att inspektörer från Sjöfartsinspektionen följer med ombord, intervjuar besättningen, gör ett olycksscenario för att utvärdera hur väl

Fortfa. >>>>

# Styrelsen har ordet:

Nu är det på tiden att Ni, våra medlemmar, får ett livstecken från styrelsen.

Först vill vi beklaga att endast ett nummer av Ångbåten kom ut under 1996. Det blev på detta sätt av olika omständigheter.

Detta till trots har Ni visat stor välvilja och lojalitet mot Sällskapet, då redan mängder av medlemsavgifter flutit in sedan Ångbåten 89 kom ut i mars. Dock har en del glömt att sätta ut namn på talongen. Om någon vet med sig att detta är fallet så hör av Er till kassören.

Vi behöver verkligen en kär av trogna medlemmar, vilka stöttar Sällskapet och vi vill gärna se fler aktiva deltagare i det viktiga arbetet att bevaka våra fartyg.

Värva fler medlemmar!

Inom styrelsen skall vi göra vårt bästa att upprätthålla en god medlemstjänst. Detta sker bland annat

vi och vår organisation fungerar vad gäller säkerhet och miljöskydd.

Förhoppningsvis blir resultatet, att Sällskapet före den 1 juli får ett så kallat *Document of compliance* samt att ångaren får sitt *Safety Management Certificate*.

Gunnar Carlsson  
Sjökaptän  
Säkerhetsansvarig.



*Styrelsen pusslar alltid med att få ekonomin att gå ihop. På bilden G. Bonander, andre kassör. Är minnen att döma har medlemmarna betalat. Foto B. Starmark.*

genom att en utgivningsplan för tidningen är upprättad.

Styrelsen har vidare beslutat att medlemmar reser för halva biljettpriset på ångaren BOHUSLÄN. Detta gäller på Söndagsutflykter och Kulturturer enligt vår turlista "Ångbåtturer 1997" samt ombord i FARJAN 4 på "Stadsvandringar". Däremot gäller förmånen ej på onsdagarnas kvällsturer.

Sommarens säsong ligger framför oss. Vi kan lova en del intressanta utflykter och turer.

Varmt välkomna ombord!

Tack till alla bidragsgivare, som satt in pengar till STORMPRINCESS, vars däck inte är i bästa kon-

dition. Till dags dato har cirka 9000 kronor kommit in. Tack!

Sist men inte minst vill vi påminna om turer med FARJAN 4. Ta del av stadens historia under sakkunnig vägledning från ålvsidan, från rivieret.

Styrelsen och alla aktiva önskar alla medlemmar och andelsägare en trevlig sommar och hoppas få se Er ombord i våra fartyg.

Bengt Cremonese  
Sjökaptän  
Styrelseordförande

*Så här vill väl alla föreställa sig den svenska som-  
maren till häns: lugnt, varmt och vackert väder.  
Det var det när denna bild togs. Jag hade förtäjt  
snipen i en liten kläva på sydsidan av Islandberg,  
gått upp till det gamla fyrhuset och inväntat ång-  
ren BOHUSLÄN, som var på väg hem till Göta Älv  
efter en fin kusttur till Lysekil. Det var nästan 25  
grader och friden var fullkomlig.  
Foto från Islandberg i mitten av sjättioalet, Bo  
Starmark.*



## OMBORD - aktuellt från fartygen

Under vinterhalvåret har det som vanligt utförts en mängd arbeten på våra fartyg. Vissa åligganden har varit tunga och slitsamma inte minst beroende på vådrets makter, som sannerligen inte alltid inbjuder till utomhusarbete.

### På däck

Låt oss börja på *däckssidan*. Här satte arbetena omedelbart igång efter sista seglingen i höstas, då BOHUSLÄN förhalade 23 september till sin vinterplats vid ångkraftverket i Rosenlund. Medan kök och inventarier ställdes i ordning inför vintern, täcktes ångaren i presenningar. Arbetena kunde börja.

Efter planering bestämdes att arbetena med firdäck och riggen skulle köpas medan arbetena inne i ångaren utfördes i Sällskapet regi.

Ganska snart förhalade BOHUSLÄN till Gotenius Varv. Här utfördes samtliga åtaganden.

Fördäcket och däck på "balkongen" har varit en källa till bekymmer. Nu revs de äldre däckspankorna. Till all lycka var underliggande däck av stålplåt i gott skick. Nya furudäck lades och linoljades många gånger och nåtades av kunnigt folk.

Förmasten var dålig. Numera tycks det vara vanskligt att erhålla gott kärnvirke, varför ångarens master måst bytas flera gånger un-



Detta stora däck är nu som nytt  
Foto 1993, Bo Starmark.

der Sällskapet tid trots gott underhåll. Medan den nya masten gjordes i ordning lappsvalvades förstag, flocksteg samt vanten. (Nej, redaktionen kräver inte segel på fartyget).

Arbetena på firdäcket medförde en stor mängd extra åtaganden under däck i expeditionerna; besättningsduschen samt en av bytterna, med omfattande snickeri- och målningensarbeten som följd. Även maskingången målades upp under däck.

En del arbeten har utförts i köket. Durkbeläggningen har åtgärdats och armaturen setts över.

I Sällskapets utrymme i Stora Tullen vid kajplats 11 har dessutom alla trallar och soffor samt kappen på firdäck blivit skrapade och lackade. Titta på dem vid någon resa!

Så har hela ångaren snyggats upp utvändigt inför säsongen.

Se där ett litet axplock över vinterns arbeten "på däck".

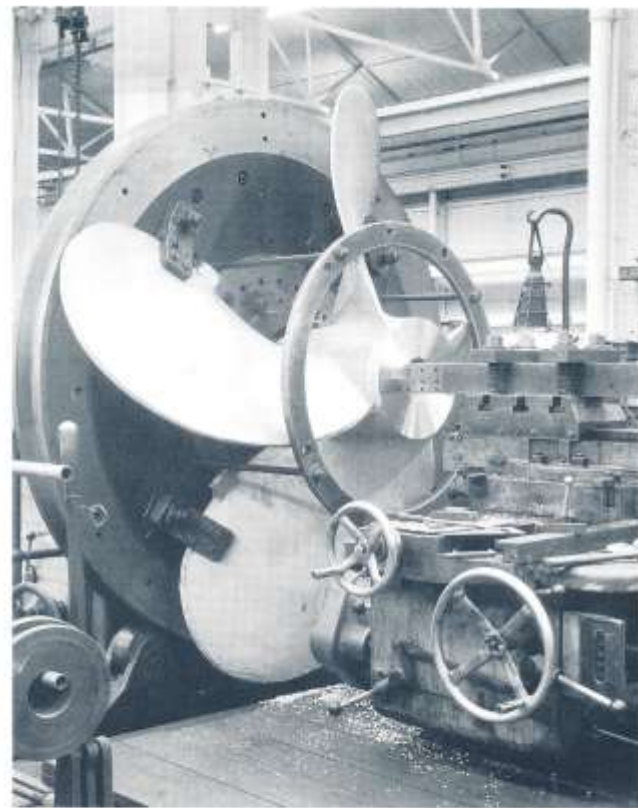
På *maskinsidan* har mycket uträttats.

Omedelbart efter vinteruppläggningsen valtog alla sedvanliga rutinåtgärder inför vintern: avblåsning och öppning av pannan, dränering av maskin, hjälpmaskiner, pumpar, ventiler och rör. Ett mycket viktigt arbete. Sedan avslöts vintervärmen och maskin och pumpar konserverades.

Under uppläggningsen har mycken tillsyn skett på *huvudångmaskinen*. Förutom kontroll av spel i alla lager har arbeten gjorts på mellantrycks-cylindern (mittcylindern). Här har hela slidrörelsen renoverats (sliderna röglaras att ångan kommer in i cylindrarna vid rätt tillfälle). Man passade även på att renovera smörjapparaterna, luhrikatorerna. Ja, sedan kontrollerades de övriga slidernas inställning (högtryck och lågtryck).

*Ångpannan* kräver sitt. Den sotas och rengjordes på vattensidan, ett stort arbete. Självklart såg vi över alla packningar på ventilerna. Rörret till ångveisslan står alltid under pantryck och måste ses över. Rörret glödgades så att det behåller sin smidighet och isolerades sedan. Detta är behövdes okullärbesiktning av pannan. Detta sköttes av Dot Norske Veritas.

*Bränncofesystemet* måste noga skötas för att förbränningen under pannan ska bli så ekonomisk som möjligt. Förutom en noggrann justering av brännarna har vi byggt om primärflakten för att ytterligare göra förbränningen bättre.



Propellern är något vi sällan ser eller skåpar någon tanke. Likväl måste den skötas noga och balanseras väl. Dess hylsa måste lika noga besiktigas. Vår nuvarande propeller är av brons och gjord i England. På fotot håller den på att få den sista finjusteringen på fabriken. Foto från Stone Manganese i England 1976. Ångöten Arkiv.

Ett verkligt speciellt arbete i alla avseenden är att göra ren bunker-tankarna på insidan. Detta har nog inte gjorts på mycket, mycket länge. Detta till trots var tankarna inte mer smutsiga invändigt än man kunnat vänta sig.

På *elsidan* kan nämnas att huvudgeneratoren (av engelskt ursprung) renoverats med omlackering av både rotor och stator. Detta arbete köpte.

Självfallet tillkommer ytterligare åtgärder av alla slag inom maskinområdet.

#### Torrättning

Ångaren torrsättes i Golenius flytdocka. Bottenbesiktningen blev en glad överraskning. Inga skador kunde konstateras och bottenytan var helt slät.

I år var kontroll av propellerhylsan, varvid propellern måste dras ut ett stycke. I princip ett enkelt arbete men med stora don. Inga anmärkningar.

#### Stormprincess

Under vintern har vår bogserbåt befunnit sig i sin gamla hemmahamn vid Ringön, gamla Stormvarvet strax öster om Göta Älvbron. Under perioden har arbeten i maskinrummet förutom rutinåtgärdanden.

I sommar planerar vi torrättning för bottenmålning.

Insamlingen till ett nytt föredäck har hittills inbringat lite över 9000 kronor. Varmt tack! En bra grund.

*Del av brännarsystemet. Hela denna del där Fliesberg står är nu borttagen och förenklad.  
Foto B. Starmark.*



#### Färjan 4

På färjan har högsta tillåtna passagerarantal sänkts till 100. Detta för att fartyget inte ska fullkomligt belämnas med flytredskap enligt de nya bestämmelserna. Flytredskap betingar dessutom svindlande priser.

110 livvästar har donerats till fartyget. I anslutning därtill har ett nytt skåp byggts. Däcket har blivit

omlagt vid främre styrhytten. (Gissa vad som för och aktör på FÄRJAN 4).

På ångmaskinen har högtrycksdelen renoverats. (Färjans maskin har två cylindrar). Pannan är inspekterad av besiktningsman.

Första påeldning, med ved, skedde den 12 maj

Nu är nog sommaren på väg ändå!

## Lugn, rådighet och sjömannskap

Haverier är något som inte har drabbat den bohuslänska ångbåtssjöfarten i någon större utsträckning.

En av Bohuslänska Kustens äldsta ångare, OSCAR II, totalhavererade emellertid i januari 1883 vid Klenningen väst Stora Sillesund. Ångaren blev vrak. Bärgning lönade sig inte. Vraket hittades av sportdykare i slutet av sextioalet.

Is och stark strömsättning hade gjort navigeringen svår.

Naturens krafter är starka och människan inbillar sig alltför ofta, att man kan trotsa dem ostraffat.

Tibland racker inte ens sjömannskap, kunnighet och ett gott fartyg.

Detta fick Bohuslänska Kustens ångare ROBERT THORBURN erfara i en våldsam februaristorm 1912. Han var på väg norröver via Marstrand och tog tillfälligt leden genom Stora Sillesund. Vinden var hård, västsvälvästlig cirka 26 meter per sekund. Sjögången var våldsam. Egentligen skulle ångaren, som brukligt var, ha seglat genom Instö Ränna men denna var stängd av is. Redan på Salöfjärden måste ångaren haft en våldsam överfart men i lä i Stora Sillesund fick man smult vatten. Strax norr därom girades styrbord samtidigt som plötsligt den holt öppna sjön träffade ångaren i bordsläring.



*Ångaren ROBERT THORBURN vid haveriplatsen. Aktorskeppet har sjunkit medan förstävorn ligger högt upp på land. Strövet klarade sig märkvärdigt väl, eftersom det inte högg mot några vassa klippspetsar. Fotografen är okänd. Ur Bo Starmarks samling.*

I de våldsamma slingringarna havererade styrinrättningen och ROBERT THORBURN blev manövröduglig. Hjälplös drev han i den våldsamma sjön ner i lä mot Smögholmarna, där bränningsarna dånade vita.

Snart högg han i med aktern i en utgrundning och sprang läck. Någon panik eller rädsla överhuvudtaget var det inte fråga om i ångaren. Lugnt skötto man sina sysslor i förtröstan.





Bärgningen har påbörjats. Dykaren är beredd att ta sig ner och tåta skrovet. Utrustningen förefaller enkel men robust och fungerade säkerligen väl. Luftpumpen är handdriven. I bakgrunden går Marstrandssfjorden i skjortärmarna.

ROBERT THORBURN drev vidare längs Inre Smögholmen. Ett totalhavari eller något ännu värre var överhängande.

Från maskin varskoddes, att vattnet stod så högt att fyren under ångpannan hotade att släckas av vattnet. Kapten Olsson bad då maskinisten att låta maskinen arbeta på 'Full back' sålänge det fanns ånga kvar. Ångaren kasade längs hela Smögholmen tills han kom till en liten inbuktning. Här slogs 'Full fram' och med den sista ångan lyckades man få upp färskeppet på ön medan akterskeppet sjönk på grunt vatten.

Några i besättningen hoppade ner på ön medan man manade ut en kraftig tross, som gjordes fast på ön. Trossen spändes med ankarspelet och besättningen och de få passagerarna kunde se sig iland genom de våldsamma bränningarna.

Restauratriisen hade klämts fast ombord men räddades av besättningen och folk från Marstrand, där man sett ångarens kamp ute på Sälöfjorden.

Ingen skadades men restauratriisen fick en chock.

I pressen kan man läsa att räddningen gick ytterst lugnt och sansat till och att var och en i besättningen visade mod, lugn och initiativförmåga.

ROBERT THORBURN fick inredningen förstörd. Flera hytter blev sönderslagna av den grova sjön. Lasten spreds ut på omgivande strän-



Bärgningsfartyget syns till vänster. Dykaren hejvinner sig i vattnet och arbetet är i full gång. Tur var det för ångaren att bärgningen kunde ske i smalt vatten.

der. Så när som på läckan i akterskeppet klarade sig skrovet väl liksom pannan och maskin tack vare besättningens lugn och rådhighet.

Bärgningen blev svår, eftersom man var tvungen att invänta stilla väder. Det dröjde ty stormen blev långvarig. Emellertid så tätades ångaren och bogserades till varv och reparerades.

Troget tjänade sedan ROBERT THORBURN sitt rederi på linjen Göteborg-Uddevalle-Lysekil-Saltkålan ända till 1949, då rederiet gick i

konkurs, trafiken ställdes in och fartygen såldes på auktion. ROBERT THORBURN kom aldrig mer under ånga utan skrotades nästan omgående.

# Tankenöten



*Av Gustaf Söderström i Göteborg har denna Tankenöt kommit. Vilken ångare är det och, framför allt, var är bilden tagen? En svår nöt att knäcka. Här av er!*

## AKTERSALONGEN.

### Bli besättningsmedlem!

I sommar är ångaren bokad många turer, vilket sålunda medför att vi behöver mycket folk till vår besättning. Vi lovar lära dig om du känner dig osäker. Speciellt söker vi folk till däck. Har du matrosbehörighet är det absolut ingen nackdel. Välkommen att rings antingen Agneta Eriksson på 031-24 89 68 eller Claes Verner på 031-27 03 34.

\*\*\*

### Tankenöten i Nr 89.

Bilden är tagen på trettiotalet i Lysekil och visar ångarna BOHUSLÄN, OSLO och VALBORG. Många svar har kommit men åtskilliga är felaktiga. Edgar Blidberg och Gustaf Söderström var de första som svarade rätt.

\*\*\*

### Tall Ships Race

kommer i sommar att sätta liv på hamnen. Ångaren BOHUSLÄN kommer att göra flera turer kring de stora skeppen. Tiderna framgår av Turlistan.

### Omslaget på Nr 88

visar ångaren KUNG RANE tillhörig Ångbåts AB Bohuslänska Kustlen. Sven-Ivar Johansen har fångat ångarens linjer på koenet.

\*\*\*

### Ångbåten 91

avseglar från varvet i höst i god tid för att kalleberna till åramötet ska kunna lastas ombord.



### Äntligen

Den 6 september planeras invigningen av krigsseglarnas minnesmärke på Stenpiren. Äntligen hedras då dem som gav sina liv i sjöbårten under kriget. Skada bara att det skulle ta så lång tid för detta minnesmärke att bli till.

\*\*\*

### Tack

för alla brev och kort, som kommit redaktionen tillhanda. Eftersom det blir för dyrt att besvara dem alla, tackas härmed alla och envar.

Kanske ses vi ombord eller på kajen i Lysekil.

\*\*\*

### Akterspegeln

"Sommar" eller "Vals på Ångön" ingår i samlingen "Ballader i Bohuslän", som Evert Taube gav ut 1943. Här ingår bland andra "Brudvals", "Maj på Malö" och "En hättespelman".

## SOMMAR

Ormbunken rister sin ringlande topp,  
slår opp sina gröna små vingar,  
lillkalven kesar och dansar galopp  
i hagen där lärksången klingar.  
Gökarna gala,  
ärta och svala  
jaga sin föda i flygande fläng.  
Fruktträden blomma,  
fåren de fromma,  
ströva och beta på sälta och äng.  
Solvärmen dallrar kring holmar och skär.  
Sommarn är här!

-----  
Evert Taube.