



ÅNGBÅTEN Årg 48 • Nr 3 2012 • 146

Ångbåten

Medlemsblad för
Sällskapet Ångbåten, Göteborg
ISSN 1402-8360

Göteborgsredaktionen:

Ingvar Kroonhamm, Gamla Björndavägen 182, 417 28 Göteborg, tel 031-51 22 20
ingvar.kroonhamm@telia.com (ansvarig utgivare)

Bertil Holmerrin, Marstrandsgatan 24, 418 71 Göteborg, tel 031-21 61 73, bertilh@bertilh.se
Gunnar Söderberg, Bergslåkan 4, 426 69 V. Frölunda, tel 031-29 88 65, g.soderberg@telia.com

Lokalredaktionen Lysekil:

Bo Starmark, Fergatvägen 3, 453 30 Lysekil, tel 0523-134 14, fax 0523-154 53, marlgraf@algonet.se
Tidskriften utkommer med fyra nummer per år. Prenumerationsavgiften för år 2012 är 150 kronor.
Adressändringar meddelas till Kerstin Lod, Södra Viktoriagatan 37, 411 30 Göteborg, tel 0701-77 30 70
e-post: medlemsregister@steamboat.se eller på Postens blankett direkt till Sällskapet.

Grafisk produktion: Litnrapied Media AB 2012. Miljömärkt Trycksak 341 834

Sällskapet Ångbåten

Box 2072, 403 12 Göteborg

www.steamboat.se, info@steamboat.se

Medlemsavgiften för 2012 är 150 kr. Plusgirot: 62 16 06-3, bankgirot: 673-68 62.

Ordförande: Kim Forsblad, tel 0704-85 53 17, kim.forsblad@rent.com

Vice ordförande: Björn Iwerth, tel 031-55 17 45, bjorn.iwerth@marinman.se

Sekreterare: Björn Persson, tel 031-21 00 71, mallepe@passagen.se

Kassör: Roland Lindberg, tel 031-89 91 98, kassor@steamboat.se

Ansvarig hemsida: Mattias Jarlsedt, tel 031-53 85 80, mattias@jarlsedt.com

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

Ångaren BOHUSLÄN har under seglatsäsongen sin tilläggsplats vid Stenpiren, Göteborg, tel 031-13 14 50. Vinteruppläggning vid Skeppsbron, tel 031-13 14 20.

För beställningsgrafiken svarar Claes Johnson,
tel/fax 031-68 25 82, charter@steamboat.se

För beställningsgrafiken svarar Claes Vener, tel 0706-99 50 60.

Innehåll Ångbåten 146

Försalongen	2	FÄRJAN 4 i Radio P4 Göteborg	14
Nu krävs nya och bättre tag!	3	De informella	15
Årsmöte 2012	3	Hälsning från Irene	15
Nya medlemmar	4	Liten blir stor	16
Säsongen 2012	5	Kew Bridge Steam Museum	18
Trygg förankring i land	6	En trevlig liten passagerarbåt	22
Sällskapet beklagar	7	Kvartifemman med SYORSKÄR	23
En förnämlig inredning	8	Stilla sommarkväll i Lysekil	24
Aktuellt från FÄRJAN 4	12		

Försalongen

Välkommen till en stunds läsning ombord i *Ångbåten* 146!

Efter en hektisk sommar gick ångaren BOHUSLÄN till Gotenius varv den 7 september. Där väntade avrustning och "inpackning" inför vintern då ångaren som vanligt ligger under skyddande presenningar vid Skeppsbron.

FÄRJAN 4 gör sina hamnturer varje lördag i september och oktober. Helt utan levande ånga är vi därför inte förrän även färjan lägger upp på Ringön den 27 oktober.

Under vinteruppläggningsen finns det goda möjligheter att återstifta bekantskapen med våra ångare. På färjan arbetas det måndagar, på BOHUSLÄN tisdagar och torsdagar.

Vi som arbetar med medlemstidningen ser fram mot rapporter från vintersäsongens arbeten med våra ångare.

Vi kanske ses på årsmötet 27 oktober? Kallelse och årsmöteshandlingar bifogas detta nummer av *Ångbåten*!

REDAKTIONEN

Manus till Ångbåten

Vi tar gärna emot bidrag inom *Ångbåtens* intresseområde: Ångbåtar och ångbåtstrafik, gärna på västkusten. Till *Ångbåten* Nr 4 2012 (147) vill vi ha manus senast 12 november 2012.

Omslaget

Ångaren BOHUSLÄN på insegling till Anderssons kaj i Lysekil den 21 juli 2012 efter en lyckad tur till Hunnebostrand.
Foto Bo Starmark

Ångbåten Nr 3 2012

Nu krävs nya och bättre tag!

Vår ångares hundraårsdag närmar sig med stormsteg. Många har förväntningar på ett ståtligt firande där en ångare i nästan nysköck skall visas. Den massmediala uppmärksamheten blir stor och många ombord kommer att få representera BOHUSLÄN, FÄRJAN 4 och Sällskapet Ångbåten. Det blir mycket och roligt arbete att utföra.

Givetvis skall allt fungera perfekt och det kommer det att göra. Stora krav kommer det kommande året att ställas på Sällskapets styrelse. Inte minst kommer administrationen att ta över funktioner som sedan några år sköts av ledningen och kassan.

Styrelsemedlemmar förväntas kunna sätta sig in i frågor som inte alltid rör mindre ärenden ombord i våra fartyg: 1914 fyller BOHUSLÄN 100 år, 1915 fyller Sällskapet 50 år.

Om den nya Stenpiren finns färdig då vet ingen. Kommer vi i framtiden att kunna lägga till i Marstrand på ett för ångaren värdigt sätt? Nog finns det frågor att behandla.

För att redan nu samla i ladorna, måste vi per omgående iakta stor sparsambet. Vi har varit bortsämda och låtit varv och leverantörer utföra köpejobb. Medel har funnits och finns men vi kan i längden inte leva så.

En översyn av vår verksamhet pågår redan. Det kommer att visa sig att vi måste återgå till att göra mycket ombord själva med egna händer.

Till exempel kan vi måla skrov och skorsten utvändigt, slipa och lacka all teak, måla, lasera, reparera, renovera,



Med förenade tag gör vi det mesta själva!
Foto Bo Starmark

restaurera och kanske rekonstruera någon detalj, sköta den fina inredningen.

Förra vintersäsongen utförde till exempel Maskin ett otroligt arbete med kondensorn under svåra förhållanden. Vi ska inte glömma "Vintergången", som vintern igenom utför ett gediget jobb och som gör mycket klart före säsongens början.

Under säsongerna finns nära vänner som sliter i timmar ombord utan rast för att ge våra passagerare en fin upplevelse

på Göta älv och i skärgården. Så fungerar vi och måste fungera.

Vi har sakkunskap, vi har generösa materielleverantörer, vi har fartyg som vi är stolta över, vi har arbetsglädje, kamratskap, och omtanke om varandra, vi har sammanhållning.

Det är inga dåliga drivkrafter!

BO STARMARK

Årsmöte i Sällskapet Ångbåten

Medlemmarna i Sällskapet Ångbåten kallas till årsmöte lördagen 27 oktober 2012 kl. 12.00

i Sjömanskyrkan,
Stigbergstorget, Göteborg.
Årsmöteshandlingar bifogas detta nummer av *Ångbåten*

Före mötet, från kl. 11.30, enkel servering med kaffe och fralla.

Efter mötet möjlighet till hamntur med FÄRJAN 4

Välkommen!
Styrelsen

Nya medlemmar i Sällskapet Ångbåten

Vi hälsar följande nya medlemmar hjärtligt välkomna i Sällskapet Ångbåten och ombord i våra ångare!

Happy Afzelius, Kullavik
Thestor Afzelius, Kullavik
Ingrid Andersson, Marstrand
Lars-Håkan Andersson, Göteborg
Göran Axén, Göteborg
Jerry Bergqvist, Kungälv
Anders Bergström, Stockholm
Gunnar Bergström, Göteborg
Laila Berntsson, Göteborg
M Binz, Mölndal
Irene Björklund, Göteborg
Kerstin Björkman, Göteborg
Karin Björnerås, Floda
Ulf Björnerås, Floda
Jan Borsing, Göteborg
Sonja Carlbon, Lysekil
Hans-Inge Carlsson, Asköster
Maud Egensvärd, Billdal
Peter Ekelund, Strömstad
Bengt Eliasson, Askim
Ralph Endemann, Göteborg
Titti Englund, Göteborg
Anne-Marie Eriksson-Techera, Hindås
Jan Eriksson, Borås
Odette Escobar, Mölndal
Anneli Feeser, Hovås
Inger Forsberg, Bollebygd
Jan Gabrielsson, Strömstad
Majbritt Gabrielsson, Strömstad
Niclaes Gustavsen, Tyresö
Rolf Gustavsson, Göteborg
Mikael Hartlid, Göteborg
Tina Hartlid, Göteborg
Marie Helleberg, Partille
Karin Hellqvist, Göteborg

Thomas Helmersson, Södertälje
Göran Hjelm, Göteborg
Leif Holmen, Göteborg
Monica Holmen, Göteborg
Kjell Holmgren, Göteborg
Anders Hultgren, Göteborg
Michael Hüller, Göteborg
Ingrid Jerlin, Enskede
Karin Jochnick, Uddevalla
Inger Jonsson, Göteborg
Barbro Karlsson, Sävedalen
Bertil Karlsson, Göteborg
Bibbi Karlsson, Göteborg
Thomas Karlsson, Göteborg
Göran Lantz, Hunnebostrand
Clary Larsson, Karlstad
Lars-Owe Larsson, Lysekil
Thomas Leander, Västra Frölunda
Maud Lidö, Göteborg
Tommy Lidö, Göteborg
Ingrid Linderum, Göteborg
Alf Gunnar Liv, Göteborg
Martin Lundberg, Göteborg
Emma Matsson, Hönö
Tärja Mellén, Göteborg
My Mogenfelt, Göteborg
Börje Nielsen, Göteborg
Christina Nilsson, Göteborg
Lars Nilsson, Göteborg
Roger Nilsson, Kullavik
Astrid Nyström, Stenkullen
Anders Olausson, Göteborg
Britt Olausson, Hisings-Backa
Lisbeth Olson, Västra Frölunda
Günborg Palm, Göteborg
Per Quick, Göteborg
Karin Ringblom, Borås
Uta Sailer, Göteborg
Björn Spejnstiern, Uddevalla

Björn Steenstrup, Åsa
Gun Svane, Göteborg
John Svane, Göteborg
Birgitta Svensson, Västra Frölunda
Allan G Swahn, Florida
Lars Söderström, Olofstorp
Liselotte Valy, Göteborg
Björn Vinberg, Göteborg
Louise Vinberg, Göteborg
Ann-Christin Vorbau, Bäckebo
Jörgen Warberg, Göteborg
Margit Wingård, Göteborg
Rita Åkerberg Hansson, Mölndal

Följ med på Historisk hamntur med FÄRJAN 4!

– enda ångfärjan i Göteborgs hamn –

Lördagar i september och oktober går FÄRJAN 4 en tur i innerhamnen med guide ombord och under en promenad i land.

Turen utgår från Eriksberg, Dockepiren, kl. 13.15 och från Residensbron kl. 14.00. Vi är tillbaka vid Eriksberg kl. 16.00 och vid Residensbron 16.30.

Ombord finns enkel kafeservering. Som medlem i Sällskapet Ångbåten får Du resa för halva priset, ordinarie pris är 120 kronor. Biljetter säljs vid landgången.

Välkommen ombord!

Ångbåten Nr 3 2012

Säsongen 2012



Ångaren BOHUSLÄN anländer till Lysekil på resan från Göteborg 19 juli 2012. I bakgrunden Gullmarsfjorden och Bokenäset. Vid Grövä ligger STENA BALTIKA upplagd. Vi ser även en del av ångbåtsbryggan. Foto Helge Gustafson

Säsongen 2012 får anses som god för ångaren BOHUSLÄN. På de öppna, annonserade turerna befordrades drygt 5000 passagerare. Jämfört med 2010, då vi av olika anledningar drabbades av inställda turer, är det 75% bättre!

Redan första resan till Klädesholmen på Nationaldagen var i det närmaste

fullsatt. Andra fullsatta turer var Runt Tjörn från Skärhamn liksom turen från Lysekil till Hunnebostrand och åter.

Ingen av onsdagsturerna var fullsatt även om beläggningen får anses som tillfredsställande.

Kustturerna mellan Göteborg, Lysekil och Kungshamn lockar passagerare och

särskilt glädjande är intresset att göra resan med BOHUSLÄN till Göteborg och ta abonnerad buss tillbaka.

Turerna från Göteborg till Marstrand och Tjörnstationerna var väl belagda. Sekelskiftesdagarna i Marstrand lockar många resenärer.

INGVAR KRONHAMN

Ångbåten Nr 3 2012

Trygg förankring i land

Vad händer på bryggan i BOHUSLÄN, om något allvarligt skulle inträffa? En svår grundkänning, en häftig brand, ett större fartyg i nöd i närheten av oss? Har ska befälet binna med allt, när det egna fartyget blir centrum för vecksambeten? Hinner man med allt? Myndigheter, räddningstjänster, assurans?

Sedan en tid har Sällskapet Ångbåten två Designated Persons, två DP:s, som reser iland.

År 1987 förläste HERALD OF FREE ENTERPRISE utanför Zeebrügge. En starkt bidragande orsak till haveriet var bristande rutiner ombord. Åtskilligt fungerade inte på ett tillfredsställande sätt.

Haveriet blev en väckarklocka för säkerhetsarbete ombord i fartyg. Bestämmelser och rutiner stramades upp ordentligt. Den internationella myndigheten IMO (International Maritime Organization) utarbetade riktlinjer för säkerhetsarbetet, den så kallades ISM Code (ISM).

Den är grundläggande och detaljerad. 1998 trädde ISM-koden i kraft för tankers och passagerarfartyg, 2002 för övriga fartyg. Sällskapet Ångbåten, BOHUSLÄN och FARJAN 4 omfattas således av föreskrifterna om säkerhetsorganisation på rederier och fartyg.

ISM-koden är inte alls ett statiskt dokument utan omgraderas ständigt på grundval av gjorda erfarenheter. Ett intressant fenomen här är tendensen att ansvaret alltmer förskjuts från befälhavaren mot ett mera delat ansvar mellan befälhavaren och "redaren".



Dag Engström (t. v.) och Torsten Axberg, två av våra kunniga och ansvarskännande befäl. Foto Bo Starmark

Redaren skall tydligt definieras i ISM och behöver inte vara ägaren av fartyget utan den som har det yttersta redaransvaret.

En DP

En *designated person* finns i land. Det kan vara en ägare, en rederitjänsteman eller en av ägaren utsedd person.

Om DP själv inte får ta övergripande beslut för redarens räkning, skall han/hon alltid kunna få tag på beslutsfattarena dygnet runt. Befälhavaren behöver dock bara kommunicera med DP, oavsett om

DP själv eller annan beslutsfattare tar det totala redaransvaret.

En DP:s uppgift är att i en nödsituation eller i ett annat svårt läge avlasta befälhavaren i kommunikationen med olika instanser i land: räddningstjänst, försäkringsbolag, rederi, bärgningsföretag och andra.

Befälhavaren har ju i en sådan situation händerna fulla av åtgärder ombord. En DP kan dela svåra beslut med befälhavaren och är i tjänst 24 timmar om dygnet. Alltid anträffbar.

DP skall ta emot så kallade avvikelserapporter från folk ombord, till exempel



Ingemar Petersson, en av våra två DP:s, här fotograferad på ångarens huvuddäck. Foto Bo Starmark

om någon ombord finner att brandskyddet är otillräckligt.

I Sällskapet Ångbåten finns i nuläget två Designated Persons. Det är Dag Engström och Ingemar Petersson. Någon gång har även vår ordförande Kim Forsblad fungerat som DP.

Ett Emergency-nummer finns anslaget på bryggan. Numret går till en mobiltelefon på Dag Engström Rederi AB i Lysekil.

Den telefonen är alltid vidarekopplad till den som är DP "on duty". Vid varje skifte av DP förs tidpunkt, namn på tillrådande DP och DP:s aktuella

mobilnummer in i en logg i mobiltelefonboxen.

Ett telefonnummer finns följaktligen alltid bemannat. Dygnet runt, året runt. DP är en länk mellan fartyget och institutioner i land.

En trygghetsfaktor om någon.

Ett tack till Dag Engström för värdefulla påpekanden.

BO STARMARK

Sällskapet beklagar

Under sensommaren har ångaren BOHUSLÄN tyvärr inte kunnat hålla tiderna på de reguljära turerna. Oftast har vi varit upp till 45 minuter sena vid ankomsten till Stenpiren. Det har funnits passagerare som missat spårvagnar tåg och bussar.

Orsaken till förseningarna är brännarna till ångpannan. De fungerar i princip som vanliga oljebrännare eller borde göra det.

Så har inte skett. Ideligen har de krånglat och antingen slocknat helt eller brunnit i överkant. Den krånglande brännaren har startats om och luft och olja justeras på nytt.

Detta har medfört att ångtrycket inte kunnat hållas. Farten har i värsta fall gått ner till 7-8 knop, ett helt oacceptabelt faktum.

Vår skickliga maskinpersonal har självfallet haft stora svårigheter att kämpa med och är verkligen värda medkänsla.

Orsaken är i skrivande stund inte helt klarlagda. Det finns teorier om brännoljans flampunkt och kvalitet, om lufttillförseln, om draget i skorstenen med mera.

Sällskapet Ångbåten beklagar djupt det inträffade men erinrar sig samtidigt det finstilla längst ner på gamla tarflistor: "Rederiet ansvarar ej för händelser utanför dess kontroll".

BO STARMARK

En förnämlig inredning

Det har hittills sällan varit tillfällen då inredningen i BOHUSLÄN blivit behandlad i denna tidskrifts spalter. Kamike har det varit mer intrassant att skriva om ångarens levnad genom decennierna. För många är ångmaskineriet det bästa i ångaren. Färvstarka personer, skiftande väderförhållanden och pittoreska kustsambällen har också sina trogna läsare för att inte tala om turistor och smådetaljers placering under varierande tidsepoker.

Men låt oss ta en titt på ångarens förtaklassinredning, dess skapare och intressanta materiel och material i denna inredning.

1907 kom en ung tysk inredningsarkitekt till Göteborg. Han var 25 år och hade just avslutat sin utbildning hemma i Sachsen. Hans gedigna kunskaper och ett vinnande sätt gjorde att han på kort tid hade fast mark i Göteborg. Uppdragen lät inte vänta på sig.

Lindholmens Verkstad hade 1910 sjösatt tågfarjan KONUNG GUSTAF V avsedd för den nyöppnade ångfärjeleden Trelleborg – Sassnitz. Beställare var Kungl. Järnvägsstyrelsen.

Den unge Otto Schulz anförtroddes hela inredningsarbetet. I sin bok *Fartygsinteriörer* (Göteborg 1919) skildrar han utförligt ångfärjans inredning med dess kungliga salong. Hans stolthet är inte att ta miste på. Fotografier visar det eleganta utförandet.

Otto Schulz gjorde originalritningarna men omarbetade dem under arkitekten Charles Lindholms ledning. Dessa två fullbordade sedan inredningsarbetet. Vissa liknande detaljer kan ses i BOHUSLÄN.



"I rök- och konversationsalongen är även träarbetet utfört i den för vederbörande svårfrånkomliga mahognyn. Väggarne äro klädda med gröngrön linrusta och möblerna i antikläder i samma färg." Foto Bo Sturmark

1914 byggdes också vid Lindholmen ångaren ARIADNE för Finska Ångfartygsaktiebolaget i Helsingfors avsedd för routen Helsingfors – Stettin. Detta blev det största arbetet i en ångare för Otto Schulz.

Hans stolthet anas även här i beskrivningarna över de olika lokalerna ombord. Ångaren blev FÅA:s kanske mest seglivade, älskade, omskrivna och omhuldade fartyg. Inte minst blev hennes ytterst eleganta inredning prisad och prisad.

Ångaren BOHUSLÄN

1914 fick Schulz i uppdrag att rita inredningen till den ångare, som var under byggnad på Eriksbergs Mekaniska Verkstad för Marstrands Nya Ångfartygs Aktiebolag. Det spekuleras varför Schulz fick detta uppdrag. Kanske ville de bestämda herrarna på Marstrand satsa lite extra på bolagets nya expressångare. Som vi vet, blev de inte besvikna.

Ännu denna dag beundras vår ångares smakfulla inre och inte minst på senare



"En trappa med ledtrå och barriär av polerad satinvalnöt leder upp till den jämförelsevis rymliga vestibulen för de sammanhängande salongerna." Foto Bo Sturmark

är har flera detaljer i inredningen väckt uppmärksamhet.

Men nu återger jag Otto Schulz egen skildring om hur han skapat BOHUSLÄN inre. Hans språkformulering från 1919 har behållits.

»Bohuslän» är en modern passageångare, byggd 1914 vid Eriksbergs Mekaniska Verkstad för Marstrands Nya Ångfartygs Aktiebolag, avsedd för trafiken mellan Göteborg och Norra skärgårdens större badorter.

Huvuddimensionerna äro längd över

allt 43,05 meter, bredd 7,27 meter, mallat djup 3,10 meter. Maskineriet utgöres av en triplexexpansionsmaskin om 800 ind bkr. Farten är 14,5 knop och passagerarantalet 400.

Kommunikation med första klass avdelningar sker från huvuddäck akterut, varest ett däcksbua, inrymmande trappor till promenaddäck och salongerna m.m., är utbyggt från maskinkottet.

En trappa med ledtrå och barriär av polerad satinvalnöt leder upp till den jämförelsevis rymliga vestibulen för de

sammanhängande salongerna. Listverket och dörrarne i vestibulen äro likaledes utförda i valnöt med väggfyllningar i japanväv, taket vitmålat.

Den på akterdäck belägna damsalongen är inredd i guldfärgad och polerad flammig björk. Soffan med lilafärgat överdrag, gardiner av räsiden i samma färg, taket lackerat i bensfärg.

Föröver leda dubbdörrar in i matsalongen, som är bällen i rött. Allt träarbete är utfört i betsad och polerad mahogny, sofforna klädda med antikläder, väggarne med stormbesträdd teck. Buffén först har marmorskiva och de fyra efter hässystem placerade bordens nedfällida linoleumskivor. Taket är överspänt med småmönstrad pegamoid och uppdelat med trälist, varest det hela målats i bensfärg.

På styrbordssidan kommer man från matsalongen in i penteriet, på babordssidan i en tambur, som står i förbindelse med promenaddäcket samt med den längst förut belägna rök- och konversationsalongen. Tamburen har samma utförande som vestibulen.

I rök- och konversationsalongen är även träarbetet utfört i den för vederbörande svårfrånkomliga mahognyn. Väggarne äro klädda med gröngrön linrusta och möblerna med antikläder i samma färg.

Placeringen av bordet och sofforna bar, liksom i matsalongen, skett efter hässystem. Längst föröver är en liten avdelning med rundbord och låna stolar, varifrån man, liksom för övrigt från hela rüksalongen, har en präktig utsikt både föröver och åt sidorna.

Taket är överspänt med mönstrad pegamoid och vitmålat; listupphängningen av polerad

mahogny. Golven är genomgående belagda med linoleum, av praktiska skäl i en och samma dämpade neutrala blågrå färgton för alla salongerna.

Mitt arbete vid inredningen av »Bohulån» var jämförelsevis begränsat. Plandispositionen för iverål salongernas läge som möblering hade redan fastlagits av verkstaden i samråd med rederiet, liksom och alla dörrar, fönster och skyltöppningar voro bestämda. Den inredning till vilken jag uppgerde skisser, är vestibulen och trappan, tamburen om babord mellan mat- och röksalong samt en mindre dylik om styrbord till röksalongen samt matsalong, rök- och konversationsalong. Samtliga dessa blevo i huvudsak även utförda i överensstämmelse med mina förslag; främst några mindre detaljer i ex. blomsterbyllan och applikationerna å fönsterförlängarna i röksalongen, dörrdetalj i tamburen och ett par andra dylika.

Otto Schulz skildring ger en kulturhistorisk intressant inblick i dåtidens inredningsmateriel. Flera av dessa är idag helt okända och ersatta med hållbara och kanske bättre varor.

Vintern 1991–1992 utförde vi en stor, nödvändig och lyckad renovering, reparation, och restaurering av inredningen på övre däck. Då följdes i största möjliga utsträckning Otto Schulz planer. Även om allt inte kunde återskapas som linkrusta, tecko och pegamoid blev resultatet lyckat.

Kommentar till beskrivningen

Den nuvarande cafeterian var ursprungligen ett öppet lastdäck. Stora trappan till



Den på akterdäck belägna damsalongen är inredd i guldfärgad och polerad flammig björk. Soforan med låglägrat överdrag, gardiner av råtiden i samma färg, taket lackerat i benfärg. Foto: Bo Starmark

övre däck var omgärdad av ett däckshus. Märken efter detta kan ännu ses i däckets nedanför trappan.

Exakt vad »Japanväv» är uppbyggd av och hur den ser/såg ut, har jag inte helt lyckats ta reda på.

»Tecko», en sorts impregnerad väv. »Pegamoid» är en vattentät lederimitation. Bland annat kan den ses på taken på äldre bilar från den tiden då fabriker inte kunde framställa hela karosser i plåt.

»Linkrusta» är en väv gjord av krossade

linfrön och linolja. Väven har sedan pressats mot en rulle med ett reliefmönster. Kanske den första tvättbara reliefmönstrade tapeten. Hållbar också men inte brandsäker.

Fortsättningen

Otto Schulz fick fler uppdrag. Ångarna JUPITER, ARIADNE, HEIMDALL och hennes syster samt HOLMIA fick sina förenämliga inredningar ritade av Schulz. Samtliga av högsta klass.

Hans kvalitetsarbeten gjorde honom

efterfrågad. Det kända konditoriet Bräutigams hade förvärvat fastigheten

Östra Hamngatan 50 B. Innehavaren Carl Bräutigam, son till grundaren Emil Bräutigam från Thüringen i Tyskland, lät den redan kände arkitekten Louis Enders, född 1855 i Sachsen, stå för planeringen av ombyggnaden.

Enders hade ritat fastigheten Föreningsgatan 2, Odd Fellowhuset på Vasagatan, Arkaden och andra. Enders lagade så att hans unge landsman från Sachsen fick i uppdrag att rita den förenämliga inredningen i konditoriet, ett uppdrag som Schulz utförde till stor belåtenhet.

Mycket känd blev Otto Schulz genom sin bosättningsfirma BOET på Avenyn. Denna inrättning var en verklig fullskalebutik med en stor mönsterväning. I denna var det meningen att den blivande kunden skulle inspireras att själv ge impulsen till sin blivande inredning. Schulz skraddarsydde nämligen inredningen utefter kundens önskemål och behov. Åtskilliga kända göteborgare blev trogna kunder hos Schulz.

En annan innovation från Schulz var modultänkandet. Många av hans möbler kunde kombineras sinsemellan och även få andra funktioner. På så sätt kunde de mest komplicerade lägenheter få ett tillräckande möblemang.

Schulz startade och drev månadstidskriften »Boet» där han spred sin kunskap om möbler och deras konstruktion. Han gav också ut flera böcker i ämnet.

I mitt föräldrahem finns helhetsmöblemang skapade av Otto Schulz.



Strömbrytare i damsalongen. Liknande finns även i övriga fartygsinredningar ritade av Otto Schulz

Tidskriften *Ångbåten* är inte rätt plats för att diskutera möbler men inte var jag någon beundrare av Schulz möbelstil. Men tycke och smak...

En sak är helt klar. Allt vad Otto Schulz skapade och lät göra kännetecknas av absolut högsta kvalitet såväl i intention som i utförande.

Ombord i BOHUSLÅNS inredning finns många detaljer som förtjänar att närmare studeras. Trappträcket till övre däck, dörrarna till matsalongen med sina slipade glas, hatthyllorna, paraplyställen...

Några reflexioner till sist. »...utfört i den för vederbörande svärfränkomliga mahogny» låter ana en motsättning mellan Schulz och rederiet på Marstrand. Påpekandet att plandispositionen redan hade gjorts av verkstaden och rederiet liksom var alla dörrar, fönster och skylights skulle vara belägna, var uppenbarligen inte helt till belåtenhet för Schulz.

Kanske hade inte en 32-årig tysk inredningsarkitekt inte mycket att säga till om 1914 på tröskeln till ett världskrig.

BILD OCH TEXT: BO STARMARK

Ett tack till Sven Anders Boman för värdefulla påpekanden liksom för lån av Otto Schulz bok »Fartygsinteriörer» (Göteborg 1919) som varit huvudkälla för mig.

Vidare uppgifter är inhämtade på Röhnska museet i Göteborg.

»Göteborgs hjärta» Del II av Sven Gulin (Göteborg 1978) har gett värdefull information.

Denna artikel är ett kort sammandrag av en uppsats i ämnet vilken jag utarbetat vid Institutionen för kulturvård, Göteborgs Universitet under ledning av universitetslektorerna Bosse Lagerqvist och Lennart Bornumalm.

Aktuellt från FÄRJAN 4

Sedan förra numret av tidningen har FÄRJAN 4 varit igång sedan april och utfört ett stort antal turer. Nu återstår höstperioden till och med oktober.

Tidig provkörning

Ångfärjans maskinister var igång med provkörning av maskineriet redan den 19 mars för att utröna om vinterns arbeten med slidrörelserna blivit lika bra som förväntats. För mig som är på däcksavdelningen förefaller det som operationen lyckades eftersom huvudmaskinen går tystare än i höstas.

När man är befälhavare och står i styrhytten hörs själva maskinen aldrig under gång men det går att förnimma en lätt puls som bekräftelse på att maskinen är igång.

Hellre back än fram

Som de flesta noterat så föredrar vi på längre sträckor att köra från aktere styrhytten så att maskinen går backgång vid färd framåt. Det beror på att vi vill undvika det brummande ljud som kommer från förliga propelleraxeln när vi kör från främre styrhytten med förliga propellern som dragande.

Problemet med det brummande ljudet fanns redan på 1930-talet men kommer idag under ett bredare varvtalsområde. Det hörs från halvfart till normal fullfart men försvinner om maskinen forceras. Den förliga propelleraxeln är längre än den aktere och har bara ett stödlager mellan propellerhylsa och trycklager vid maskinen. Om det är detta som är orsaken eller om det är spelet i propellerhylsan



En fullsatt Färjan 4 anläper Residensbrons färjeläge under Maritima dagen. Foto Gunnar Söderberg 20 maj 2012

eller propellerns utformning som skapar det brummande ljudet har inte gått att utreda.

Årets första turer

Färjan gick på teknisk provtur den 20 april och redan dagen därpå kördes första beställningsturen. Det var ArbetSlivsmuseernas Samarbetsråd, ArbetSam, som gjorde en resa från Götens Varv till Eriksberg och vidare till Residensbron och Maritiman.

ArbetSam är ett ideellt museinitivert som omfattar 1 380 arbetslivsmuseer där FÄRJAN 4 och BOHUSLAN ingår. Det

är tack vare att vi är med i ArbetSam som vi kunde söka och fick bidrag från Riksantikvarien för att förnya fördäcket på färjan i vintras.

Den 1 maj gjordes en kort hamntur i samband med att BOHUSLAN gjorde sin traditionella resa med inbjudna gäster. För färjans besättning avslutades dagen med man överbord- och brandövning.

Maritima dagen

Under Europas Maritima Dag den 20 maj utförde färjan turer en gång i timman mellan Residensbron och Eriksberg på uppdrag av färjans ägare Sjöfartsmuseet



Bengt Bengtsson koncentrerar sig på maskintelegrafens visare. Foto Gunnar Söderberg 1 maj 2012

Akvariet. Det kostade inget att resa med färjan och alla turer gick fullsatta med 100 passagerare per tur.

Evenemanget pågick på olika platser längs hamnen med ett stort antal gästande fartyg. För att binda samman områdena pendlade FJORDSKÄR mellan Gullbergskajen och Eriksberg. Älvsnabbenlinjen var utökad till 15 minuters turtäthet och förutom ÄLV-SNABBEN 4 och 5 gick även SKARVEN och ovanligt nog färjan ÄLV-VIRA på linjen.

BOHUSLAN läg vid Stenpiren och hade visning och café ombord. Det var

ett uppskattat evenemang med ett stort antal besökare.

Vid Eriksberg var det visning av hjulångaren ERIC NORDEVALI II, som är en replik av den första generationens ångbåt för Göta Kanal. Originalen som byggdes 1837 ligger, eller snarare står, på Vätterns botten sedan en grundkänning 1856. Den nya hjulångaren är byggd i Forsvik 1995-2011.

Hamrundturer

Under den andra av Klippandagarna, söndagen den 26 augusti, körde färjan

korta rundturer var 30:e minut mellan 12.00 och 15.30 från Klippans färjeläge. Totalt 200 personer följde med.

De traditionella hamrundturerna på lördagar under september och oktober återkommer även i år. För att få fler resenärer på turerna prövar vi att låta färjan utgå från Dockepiren (intill Älvsnabbens flytbrygga) på Eriksberg kl. 13.15.

Färjan går direkt till Residensbron där den guidade turen startar som vanligt kl. 14.00. Under resan görs som vanligt ett uppehåll med en guidad tur iland vid Slottsberget eller Klippan. Färjan är åter vid Eriksberg kl. 16 och vid Residensbron 16.30. Priset för turen är 120 kr.

Höstens historiska hamnturer uppmärksammades i Radio P4 Göteborg den 28 augusti. Reportern Carina Holmberg intervjuade Per Ahlquist, Bert Johansson och Ninna Boberg i inslaget.

Underhållsarbeten

Under våren och försommaren har underhållet på färjan fortsatt med målning av städdetaljer och brädgångar, lackning av teak och oljning av trädäck.

Vi har köpt en ny omgång kol i stor-säck inför årets säsong. När det är dags för bunkring tar det en kväll för några man att kättra ombord kolet och tippa det i boxarna. Vid påeldning dagen före körning används som regel spillved för att minska förbrukningen av kol.

Slutligen ett lästips: Tidningen *Nostalgie* har ett reportage om färjan i nr 11 som utkommer den 4 oktober.

GUNNAR SÖDERBERG

FÄRJAN 4 i Radio P4 Göteborg

Tisdagen 28 augusti 2012 var FÄRJAN 4 i direktsändning i Sveriges Radio P4 Göteborg. Inslaget sändes efter lokala nyheterna 09.30 med reportern Carina Holmberg.

Carina intervjuade skepparen Per Ahlquist, maskinisten Bert Johansson samt Ninna Boberg, guide på Sjöfartsmuseet Akvariet.

Idén till programinslaget kom från en pressrelease från museet, ett led i den marknadsföring av de historiska hamnturerna som gjorts under hösten för att locka fler resenärer till FÄRJAN 4.

17 juli gjorde färjan en tur på älven med tidningen *Nostalgia Magazine*, "tidningen för dig som lever i nuet, men gärna drömmer dig tillbaka".

Artikeln om FÄRJAN 4 kommer i det nummer som kommer ut 4 oktober 2012.

BERT JOHANSSON

Ovan bilden: Carina Holmberg från Radio P4 Göteborg med sändarutrustning ombord i FÄRJAN 4 vid Ringön.

Nedan bilden: Carina intervjuar Per Ahlquist, skeppare ombord, och Ninna Boberg, guide på Sjöfartsmuseet Akvariet.



Ångbåten Nr 3 2012

De informella

I ledarskapsutbildning skiljer man mellan formella och informella ledare. En formell chef eller ledare är utsedd, utnämnd eller vald. Arbetsuppgifter, ansvar och lön är fastställda. Den ledaren förväntas kunna leda i alla situationer.

Den informelle ledaren är okänd. Existensten är också den okänd. Inga rutiner eller uppgifter finns och inte heller lön.

Men - vid ett kritiskt, farligt eller kanske livshotande läge dyker den informelle ledaren oväntat upp och tar lugnt och auktoritativt ledningen vid platsen.

Och alla närvarande accepterar och följer den informelle ledarens anvisningar.

I somras var BOHUSLÄN på väg mot Marstrand och Skärhamn under Dag Engströms befäl. Vädrer var strålande och havet lugnt. Solen sken. Nöjda passagerare lät sig väl smaka ångarens räksmörgåsar.

Helt plötsligt förändrades den mysiga samvaron. En äldre dam snavade på den höga tröskeln mellan cafeterian och maskingången. Hon föll och slog vänstra delen av huvudet riktigt illa så att ett elakartat sår uppstod. Hon förlorade för en kort stund medvetandet. Hennes väninna, som bjudit henne på resan till Skärhamn, stod bredvid, alldeles förtvivlad.

Snabbt och målmedvetet står tre ur vår besättning intill henne och lägger henne bekvämt på durken. Budbärare sänds omgående till bryggan med rapport, adekvat sjukvårdsutrustning kommer snabbt till användning, besselvisrar manas stilla därifrån, information lämnas till alla i cafeterian och den förtvivlade

väninnan lugnas med rart tilltal. Inget spring, inget ropande och pekande. Alla håller sig lugna. Dag Engström kommer och konstaterar att den skadade verkligen får en professionell behandling.

Så småningom sitter hon förbunden och lugn med väninnan i cafeterian och vill inte alls bli landsatt på Marstrand utan ska med till Skärhamn. Därifrån förs hon vidare till Kungälv för en noggrann undersökning.

Inga-Lill Dunvald, Lennart Hansson och Anders Lervik var de som helt oegennyttigt och högst yrkesmässigt utan vidare åthävor så elegant löste denna kritiska situation och även hedrade sig själva, besättningen och ångaren.

Tidskriften *Ångbåten* blåser tre långa i ångvisslan för tre fina besättningsmedlemmar.

BO STARMARK

Hälsning från Irene, praktikant ombord

Hej alla!

Tack för en fin tid tillsammans med er ombord i ångaren BOHUSLÄN! Jag har lärt mig fantastiskt mycket och är glad över att ha fått äran att få lära känna en härlig mängd engagerade karaktärer (förr skulle man ha sagt original).

Det är fantastiskt att ni orkar engagera er ideellt och så helhjärtat! Helt otroligt att ni orkat i snart 50 år vara frivilliga året runt och alla dessa somrar som ni har ställt upp! Hela ångaren BOHUSLÄN är smittad av er kärlek och intresse för hennes välfärd.

Detta tar jag med mig tillsammans med alla passagerare som varit ombord och uttryckt glädje över att ha rest en tur med ångaren. Jag fick massor av turer!

Och likt en bumerang hoppas jag få återkomma till henne och i ert glada sällskap!

Allt gott!

IRENE

Liten blir stor

Jag är STOR nu! Jag har tagit studenten, noga räknat den 31 maj 2011. Förskola, låg-, mellan- och högskole, gymnasium – äntligen är allt över.

Ingen skall tro att sådant är gjort i en handvändning – studentdagen är hel-fyllad av arrangemang.

De flesta aktiviteterna är gemensamma för hela gänget – utspark från skolan, åkande på lastbilsflak runt stan, och studentfest på kvällen.



Men däremellan har varje student sitt eget privata arrangemang, en **studentmottagning** där släkt och vänner kan komma och krama om och gratulera och lämna någon liten present. Och få någon enkel förtäring. Det är upp till var och en att välja lokal, att sätta sin egen snits på sin Stora Dag. För mig var lokalen given från allra första stund – "Ongbåtäm Boslen", som jag uppenbarligen hade stavat som femåring. Dyrt? Helt klart värt pengarna tyckte sponsorererna.

Jag (liksom du, käre läsare) har ju varit LITEN. Mamma och pappa arbetade som eldare ombord om somrarna, innan jag kom och förändrade deras tillvaro. Det finns en bild på mig, sittande i mammas knä, på soffan på habords promenaddäck, knappt fyra månader gammal. Vem tänkte då att jag skulle sitta där igen nittionio år senare, som student?

Den följande episoden har jag hört så många gånger att jag ibland undrar om jag kanske ändå minns den. Förstås helt omöjligt, jag var bara två år.

Under dessa år arbetade farmor och farfar intensivt aktivt ombord om somrarna, något som belönades med ett mindre antal friljetter, att använda att bjuda in goda vänner.

På en Marstrandsresa försommaren 1994 var röksalongen nästan fylld med farmors och farfars gäster – det var mormor och morfar, det var moster och morbror och mina fyra kusiner. Det dracks kaffe eller sockerdricka, alle



efter behag. Farmor var pämönstrad i intendenturen, farfar på däck.

Efterhandsrationalisering: Jag måste ha sett farfar gå upp för lejdaren till bryggan (som jag numera vet att det heter). Så här minns mormor förloppet:

Helt plötsligt skjuter jag ifrån mig sockerdricksgläset, hasar ner på golvet (benen är långt ifrån tillräckligt långa) och börjar knata iväg mot dörren till tamburen. Mormor frågar, "och vart är du på väg nu då lilla Sofie", och får svaret "ä ja ska gå till min fäffä". Mormor: "vet du var han är nästanstans då?" "Han äj däjj oppe – han stöj!"

Farfar blev förstås mäktat överraskad, där han stod vid den stora ratten och



mormor helt plötsligt kommer upp med lilla mej på armen.

Ären går. Jag jobbade i byssan en resa, med farmor som mentor. På samma resa gick farfar på däck och pappa i maskin – tre generationer, fyra familjemedlemmar på samma besättningslista.

Jag har varit med på vårens obligatoriska introduktion för sommarbesättningen (med en lånad overall som var ett antal nummer för stor). Jag fick lära mig var de olika brandsläckningsredskapen finns. Jag har sprutat vatten i Göta Älv och fått känna på rekylen i munstycket. Jag har tagit certifikat för hjärt-lung-räddning. Kort sagt, jag förberedde mig för en sommar som eldarelev.

– NASA-gossarna står nu på habords bryggvinge, och blir väl rätt överraskade när de ser mig komma upp i eldaruniform, gå in i styrhytten och ställa mig bakom ratten.

Både farfar och morfar är uppvuxna i norra Bohuslän, och där har jag på puppas och mammas sida. Jag mönstrade på som eldarelev på den första av ångbåtens turer från Strömstad till Krokstrand, efter att först förvissat mig att hela släkten hade planerat att vara med på denna resa. Det var en skön känsla att gå omkring tillsammans med resten av besättningen och känna kusinernas avundsjuka blickar.

Men nu är jag alltså STOR och charterar "Ongbåtäm Boslen" för min studentmottagning. En tid vid kaj, en kortare rundtur i skärgården. Alla lämnar festen nöjda och glada, precis som vi hoppats.

Just när de sista gästerna säger adjö slår det oss – fotot!! Det som vi pratat om så många gånger, ända sedan jag i höstas valde lokal för min mottagning.

Jag är inte längre LITEN, jag känner mig inte egentligen STOR. Jag är UNG – och det är härligt.

Någon karriär som eldare på "Ongbåtäm" blir det väl inte. Fast man skall aldrig säga aldrig...

SOFIE

Det här skrevs i juni 2011 av "spökskrivarna", farmor och farfar. Farfars teckning av Ångbåten, med Sofies bildtext, är daterad 971114.

Kew Bridge Steam Museum

I London finns många sevärda museer som även lockar utländska besökare. Ett av de kanske mindre kända är Kew Bridge Steam Museum, som Ingvar Kronharna tipsade mig om när jag var där i påskas.

Medan hustru och dotter ägnade sig åt shopping i city tog jag tunnelbanans District Line från Paddington till Kew Garden och sedan en promenad till målet. Första etappen av District Line togs i bruk 1863 med ångdrift och elektrifierades först 1900-1905. Miljön vid Paddington och andra stationer längs linjen är närmast att betrakta som museala medan trafikdrift och vagnar förstås är anpassade efter dagens krav.

Pumpstation för vatten

Kew Bridge Steam Museum är beläget i en pumpstation som byggdes för Grand Junction Company som drev ett av nio vattenverk i London. Pumpstationen tog sitt vatten från Themsen och pumpade upp vattnet i ett i högt torn för att sedan med självtryck rinna till filterbassänger och vidare ut på distributionsnätet.

Museet har flera originalångmaskiner från Kew Bridge, men även ett flertal ångmaskiner som hämtats från andra pumpstationer. De tillkommande maskinerna har placerats i den byggnad som från början var panncentral med flera koleldade pannor. Numera finns bara en panna från 1927 som eldas med gas. De flesta maskiner är körbara och visas i drift under veckosluten.

Förutom det höga vattentornet domineras museet av den flera våningar



Maskintoppen på balansmaskinen från 1846 med 90 tum cylinderdiameter. Maskinen är så stor att den går genom flera våningsplan

höga maskinhallen som inrymmer två stora balansmaskiner.

Balansmaskinerna

Den ena av dessa är 90 tumsmaskinen med cylinderdiametern 2,28 m och 3,35 m i slaglängd. Via en centrumupphängd balansbalk är maskinkolven kopplad i ena ändan och en motvikt med pumpkolven i den andra. Balansbalken väger hela 32 ton. Maskinen ger 6-6½ slag per minut och varje slag pumpar 2 142 liter vatten.

Maskinen som är byggd 1846 vid Sandys, Carne & Vivian är världens

största fungerande balansmaskin. Den var i drift i nära 100 år ända fram till 1943. Den stod därefter sedan stilla fram till 1976 när den efter renovering åter togs i drift.

Eftersom ångförbrukningen är hög körs maskinen endast vid några enstaka tillfällen per år.

Det finns en ännu större maskin i samma byggnad. Det är 100 tumsmaskinen som är byggd 1869 vid Harvey & Co och sattes i drift 1871. Pumpkapaciteten var 3 255 liter per pumpslag. Den var i drift fram till 1940-talet och stod sedan som reserv



Ångkålen Nr 3 2012

fram till 1958. Maskinen är orenoverad och inte körbar i nuläget.

I en annan byggnad finns den äldsta originalmaskinen från Kew Bridge. Det är the Maudslay Engine som också är en balansmaskin byggd redan 1838. Pumpkapaciteten är 590 liter/slag med 6-6½ slag per minut. Den var i drift fram till 1943 och blev åter körbar 1985 efter renovering.

Den äldsta balansmaskinen är the Boulton and Watt Engine som är byggd 1820 och flyttades till Kew Bridge 1840. Den byggdes om 1848 var i och drift fram till 1944. Pumpkapaciteten är lika som för Maudslaymaskinen. Efter renovering togs den åter i drift 1975 och betraktas idag som världens äldsta fungerande balansmaskin.

Bull Engine

The Bull Engine har kolstängan kopplad med pumpstängan och därför behövs inte den stora balansbalken och maskinen tar därmed betydligt mindre plats. Maskinen är byggd för Kew Bridge 1856 av Harvey & Co men sattes i drift i först 1859. Den var i drift fram till 1944 och sattes efter renovering i drift 2008. Den pumpar 1 071 liter per slag med 6-6½ slag per minut.

Övre bilden: Balansbalken som förbinder maskinkolven med motvikten och pumpkolven på 90 tumsmaskinen.

Neдре bilden: Boulton & Wattmaskinen, ursprungligen byggd 1820 och ombyggd 1848 till nuvarande utförande.

Trecylindrig fyrtaktsdiesel

På 1940-talet ersattes balansmaskinerna med eldrivna centrifugalpumpar som kompletterades med fyra dieseldrivna centrifugalpumpar som främst behövdes sommartid. En av dessa dieselmotorer finns kvar och körs när museet är öppet.

Det är en trecylindrig fyrtakts Allen dieselmotor som är byggd 1935 och var i drift till 1985. Effekten är 180 h. p. (horse power) vid 333 rpm (varv per minut), vilket ger en pumpkapacitet på 4 546 liter/minut.

Nyare ångmaskiner

De ångmaskiner som tillförts museet från andra pumpstationer är modernare maskiner med roterande vevrörelser och stora svänghjul.

The Easton & Amos Engine har en liten balansbalk som ger en roterande rörelse som driver ett stort svänghjul. Maskinen är byggd 1863 och var i drift fram till omkring 1930. Sedan 1978 är den körbar i Kew Bridge. Maskinen ger 60 h. p. vid 18 varv per minut.

The James Kay Engine, som är byggd 1867, har två högttrycks cylindrar där vardera cylindern via en kort balansbalk ger en roterande rörelse till ett stort svänghjul. Från omkring 1930 stod den i reserv. Efter demontering och återuppbyggnad i Kew Bridge kunde den sättas i drift 1979. Maskinen ger 36 h. p. vid 36 varv per minut.

The Waddon Engine är byggd 1910 av James Simpson & Co och var i drift vid Waddon pumpstation i Croydon, Surrey, fram till 1983 då den var den



Waddonmaskinen från 1910 är en imponerande kompositmaskin där förlängningen av kolostängarna driver var sin kolpump.

sista pumpstationen med kommersiell ångdrift. Maskinen är av komposittyp med liggande cylindrar och ett svänghjul med 4,8 m i diameter. Den driver två kolpumpar som ger 9 464 liter per minut. Maskinen utvecklar 180 h. p. vid 30 varv per minut. Cylinderdiametrarna är 533 och 1 067 mm och slaglängden 914 mm.

Trippelmaskin

Det finns också en stor och fin stående trippelångmaskin som är representativ för de maskiner som från omkring år

1900 installerades i vattenpumpstationer.

Museets trippel är byggd 1910 av Hathorn & Davey Co och har ett relativt modernt smörjsystem för att kunna köras kontinuerligt med så lite tillsyn som möjligt. Här i museet är den igång under hela öppettiden medan de andra maskinerna körs kortare stunder. Den är inte kopplad till några pumpar i museet.

Cylinderdiametrarna är 308, 508 och 787 mm med slaglängden 762 mm. Effekten uppges till blygsamma 108 h. p. vid 39 varv per minut.

Ångtånen Nr 3 2012



Ångtånen Nr 3 2012

Ideellt arbete

Det intressanta med museet är det stora antalet maskiner som är körbara och även visas i drift. Det är ju inte precis några små maskiner som visas upp. Vissa av de äldre maskinerna kräver många handgrepp under körningen för att fungera. Det är verkligen ett levande museum.

Till stor del bemannas museet med ideellt arbetande personal, till stor del äldre herrar över pensionsåldern.

Det finns även en intressant utställning som på ett pedagogiskt sätt visar historiken om Londons vattenförsörjning fram till modern tid.

Runt museet finns en smalspår järnväg med ånglok och personvagnar som förstås är i drift. Järnvägen är en rest av banan som transporterade kol från kajen vid Themsen till pumpstationen.

Efter en stund ibland alla maskiner blir man förstås fikasugen och det finns ett café med trekantiga engelska smörgåsar och rejält söta kakor. Från caféet har man utsikt över den stora maskinhallen.

Mer information om museet finns på www.kbsm.org eller om man söker på Kew Bridge Steam Museum.

TEXT OCH FOTON: GUNNAR SÖDERBERG

Övre bilden: Trippelmaskinen från 1910 är liksom övriga maskiner i ett utsökt skick.

Undre bilden: Allendieseln betraktas som modern men har hunnit bli 77 år.

En trevlig liten passagerarbåt

Från vår medlem och medarbetare Ragnar Magnander har vi fått detta vykort. Det föreställer passagerarbåten ARTUR vid ångbåtsbryggan på Styrsö utanför Strömstad.

Fotot är taget av Carl Alfred Träff, innehavare av det vykortsförlag vars logga syns nederst till vänster. På kortets baksida finns även angivet förlaget *Abrik Hedlund, Göteborg*. De två förlagen samarbetade.

Ett liknande motiv finns även på ett vykort som publicerades i *Ångbåten 111* (Nr 2 2003) och som då kommenterades av Bertil Holmström. Detta vykort utgavs av förlaget Nordisk Konst i Stockholm. På kortet ligger ARTUR förtöjd vid bryggan på Styrsö.

På kortet i detta nummer av *Ångbåten* är ARTUR på väg från bryggan och i förgrunden ses en dam i tidstypisk klädsel. Kanske kan någon modekunnig läsare datera fotot med hjälp av hennes klädsel? Damen förefaller inte precis vara på badutflykt. På Styrsö finns ju annars en populär badplats med en av skärgårdens bästa sandstränder. Bertil Holmström berättar *Ångbåten 111*:

Motorfartyget ARTUR var byggd i Göteborg 1909 som bogserbåt, men utrustades tidigt med ett saltak för att kunna användas för passagerartrafik. Under årens lopp sattes ARTUR in på varierande rutter: från Svinesund (innan bussförbindelsen kom 1924), innare vägen från Rossö, från Ramsö. Det som gällde var en tur in på morgonen, åter ut på eftermiddagen.

På somrarna blev det skytteltrafik till



Den sedan länge försvunna ångbåtsbryggan på Styrsö med Öddö i bakgrunden. Motorfartyget ARTUR har just lämnat bryggan. Vykort Förlag C. A. Träff

badisar: 1911 Långö (som senare blev Alaska), 1915 Blötebogen på Öddö, och under 1930- och 1940-talen Styrsö.

ARTUR hade fiskebåtsregistrering, SD 678. I vilken omfattning båten användes för fiske är mig okänt.

Efter den stora branden i Strömstad i juli 1920 utrustades ARTUR 1925 med en brandpump med en kapacitet om 600 liter per minut. Så vitt jag vet kom den aldrig till användning, och den var givetvis bortmonterad under sommarens passagerarturer.

Under de kalla krigsvinternarna var det ARTUR, med sina blygsamma 25 bästkrafter,

som i det längsta försökte hålla Strömstads bamn öppen. Men det får bli en alldeles egen historia.

ARTUR ägdes av fiskhandlare Albert Börjesson i Strömstad. Han ägde också MAX som inköptes i början av 1920-talet. Även den gick i lokaltrafik i Strömstad med badturer till Koster, Blötebogen och Styrsö.

MAX såldes efter ett tiotal år till Örn på Sotenäset där den gick i trafik fram till andra världskriget.

INGVAR

Ångbåten Nr 3 2012

Kvartifemman med STORSKÄR



STORSKÄR har lämnat Stockholm och ångar på mot skärgården med imponerande vågbildning. Foto Ingvar Kronbann 10 augusti 2012

Det finns flera ångbåtar och ångbåtssturer att välja på om man besöker Stockholm under sommaren. En tur som varmt kan rekommenderas är "kvartifemman" med STORSKÄR.

STORSKÄR gör måndag till fredag en tur till Vaxholm och Ljusterö och lämnar Strömkajen just 16.45. Under resan som tar 2 tim. 40 min. en väg anlöps 17 bryggor! STORSKÄR jagar fram över

fjärdarna och bryggorna avverkas i flygande fläng!

STORSKÄR har både matsal på övre däck och försalong under fördäck där även köket är placerat.

STORSKÄR byggdes på Lindholmens varv i Göteborg 1908 som STRÄNGNÄS EXPRESS och gick mellan Stockholm och Strängnäs fram till 1939.

Sedan dess är STORSKÄR Wäxholmsbåt.

INGVAR

Ångbåten Nr 3 2012

Stilla sommarkväll i Lysekil



*Ett varmt tack till **alla** i intendenturen och till våra kockar för den gångna säsongen från oss befäl, däckare och maskinister. Ni har slitit i varma rum utan rast och i ständigt jäkt men alltid sett till att alla ombord haft det bra och lika ofta fått mat av högsta klass.*

Från Ann Segerdahl, Titti Matsson, Christina Malmberg, Christina Melin.

Foto i Lysekil 21 juli 2012 kl 18.55 Bo Starmark