



ÅNGBÅTEN Årg 42 • Nr 1 2006 • 122

Ångbåten

Medlemsblad för
Sällskapet Ångbåten, Göteborg
ISSN 1402-8360

Göteborgsredaktionen:

Ingvar Knuthamm, Gamla Björklundsvägen 182, 417 28 Göteborg, tel 031-51 22 20
ingvar.knuthamm@toms.se (ansvarig utgivare)

Bertil Holmström, Ulveliden 15, 416 74 Göteborg, tel 031-21 61 73, bertill@gothnet.se

Mattias Järnstedt, Asplicksvägen 19 A, 417 29 Göteborg, tel 031-33 85 80,

mattias@jarlnstedt.com

Gunnar Söderberg, Berglärkan 4, 426 69 V. Frölunda, tel 031-29 88 65, g.soderberg@telia.com

Lokalredaktionen Lysekil:

Bo Starmark, Fregattvägen 3, 453 30 Lysekil, tel 0523-134 14 fax 0523-134 53, markgraf@algenet.se

Tidskriften utkommer med fyra nummer per år. Prenumerationsavgiften för år 2006 är 150 kronor.

Bidrag till tidningen kan ständas på olika sätt efter överenskomme med redaktionen.

Adressändringar meddelas till Betta Andersson, Nolebumsgatan 16, 426 77 Västfrölunda,

e-post: medlemsregister@steamboat.se eller på Postens blankett direkt till Sällskapet.

Grafisk produktion: Litrapid Media AB 2006.

Sällskapet Ångbåten

Box 2072, 403 12 Göteborg

www.steamboat.se, info@steamboat.se

Medlemsavgiften för 2006 är 150 kr. Postgiro: 62 16 06-3, bankgiro: 673-08 62.

Ordförande: Bengt Cronqvist, tel 0301-407 89,

sekreterare: Björn Persson, tel 031-21 00 71, mallep@passagen.se

kassör: Ove Iko, tel 031-69 89 34, kassor@steamboat.se

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

Ångaren BOHUSLAN har under seglatsäsongen sin tilläggsplats vid Stenpiren, Göteborg,

tel 031-13 14 50. Vinteruppläggnings vid Steppåren, tel 031-13 14 20.

För beställningstafeliken svarar Barbro och Claes Johanson

tel/fax 031-68 25 82, charters@steamboat.se

Reguljära turer med FÄRIAN 4 utgår från färjeläget vid Residensboen.

För beställningstrafiken svarar Claes Verner, tel 0706-59 50 60.

Innehåll Ångbåten 122

Försalongen	2	Ångbåtskiosken	9
Ordföranden har ordet	3	Åkeröbåtarna	10
Årsstämma i ÄEF	3	Doxfordmotorn, en motor kuriositet	16
Ångbåtstureerna 2006	4	Vi har läst... om RISKAFJORD II	20
Han seglade i BOHUSLAN...	6	Ångbåtar på andra sidan	21
Vi har läst: Sveriges öar	7	Ord ombord	22
Välkommen i besättningen!	8	Aktersalongen	23
Vårhälsning från Sottinglarna	9	Akterspegeln	24

Försalongen

Årets första nummer av Ångbåten utkommer något senare än vanligt därför att programmet Ångbåtsturer 2006 medföljer som bilaga.

Det är angeläget att låta våra medlemmar få del av sommarens program för våra ångbåtar så tidigt som möjligt. Sommarens Ångbåtsturer brukar vara klara till TUR-mässan i slutet av mars.

Tyvärr rönnte inte programmet den uppmärksamhet det förtjänade på mässan. Tidigare har våra Arbetsamma aktiva medlemmar med Bengt Fliesberg i spetsen varit väl synliga på mässan men i år hamnade vårt program i en liten låda på baksidan av en monter.

Så mycket mer glädjande att vår verksamhet uppmärksammas i katalogen Arbetsamma museer 2006 med undertiteln Mångfald. Den utges av Arbetslivsmuseernas Samarbetsråd och finns att hämta på Sveriges alla turistbyråer. Tillsammans med Sveriges Ångbåtsförerings Ångbåtstidtabell är den en given guide för sommarens aktiviteter!

REDAKTIONEN

Manusstopp Ångbåten

Nr 2 2006: 24 april
Nr 3 2006: 4 september
Nr 4 2006: 7 november
Nr 1 2007: 19 februari

Omslaget

Ångaren BOHUSLAN vid Vinga. Målning av marinmålare Th. Norling. Åbo. Om möjligheten att köpa en reproduktion av målningen, se sidan 9!

Ångbåten Nr 1 2006

Ordföranden har ordet

Ångbåtsvän!

Välkommen till en stunds god läsning, som kan få Dig att se framåt mot ångbåtsfärder i våra vackra skärgårdar.

En av de snörökaste och kallaste vintnar vi haft de senaste 20 åren är på väg att släppa taget och låta vårsolen värma oss alla.

Detta innebär att det börjar hända saker ombord i Sällskapets fartyg, då det är dags för den stora vårutrustningen.

Vi, alla aktiva medlemmar, längtar till den dag vi kan avlägsna vintertäckningen och på allvar inrikta oss på att allt skall vara "ship shape" inför premiärturen den 1 maj.

Innan dess är det viktigt att besättningsmedlemmarna har alla nödvändiga papper i god ordning för att få mönstra ombord.

Det är även av yttersta vikt att Du som är aktiv ombord har betalat medlemsavgiften för i år. Detta på grund av att Du då åtnjuter Sällskapets försäkringskydd i händelse av eventuell skada i samband med arbetsinsatsen ombord. Kom ihåg att det är Du själv som ansvarar för att läkarintyg och behörigheter inte har passerat "bäst före datum".

De jobb som utförts ombord i vinter har det skrivits om i separata artiklar i denna tidskrift, men det är på sin plats att jag, som vanligt, riktar ett stort TACK till de idoga vinterslitvärgarna.

Vi kommer att anordna ett aktivmöte samt två säkerhetsövningar under april månad, som Du kan läsa om här intill.

Som aktiv besättningsmedlem måste Du vara med om minst en säkerhetsöv-

ning. När allt detta är avklarat kan vi köra igång. Ta en koll i Era agendor och ring sedan besättningsanskaffarna och meddela vilka resor just Du kan delta i.

I år kommer BOHUSLAN att göra en resa till Vejle på Jylland för att delta i en ångfestival. Vi kommer att gå från Göteborg den 6 juli och återkomma den 11 juli.

Som vanligt gör vi även en resa längs kusten till Strömstad mellan 20 juli och 25 juli.

Dessutom har vi en mängd gängdagar i hemnavattnen, så det finns hur mycket jobb som helst för Dig som så önskar.

Äter vill jag rikta en värdjan till alla medlemmar. Lägg ner lite engagemang på att värva fler aktiva medlemmar, vilka att ingå i besättningarna! Vi är i ständigt behov av tillskott på extra händer ombord, inom samtliga avdelningar. Detta gäller både BOHUSLAN och FÄRIAN 4.

Jag ser fram emot att träffa er ombord i sommar. Ni är alla välkomna både som besättning och passagerare.

Med dessa ord vill jag önska Er alla en god avslutning på vintern samt önska Er en fin vår!

ÅNGBÅTSHÄLSNINGAR



BENGT CRONQVIST
ORDFÖRANDE

Till våra aktiva medlemmar!

Aktivmöte

Onsdag 19 april 2006 kl. 18.00
ombord i ångaren BOHUSLAN vid
Stenpiren, Göteborg

Säkerhetsövningar

onsdag 26 april 2006 kl. 10.00
samt lördag 29 april 2006 kl. 10.00

För att få segla som besättning
i sommar måste man delta
i minst en säkerhetsövning!

Provturn

Onsdag 26 april kl. 12.00-15.00

STYRELSEN
SÄLLSKAPET ÅNGBÅTEN

Årsstämma i Ångbåten Ekonomisk Förening

äger rum i ångaren BOHUSLAN
vid Stenpiren, Göteborg,
måndag 12 juni 2006 kl. 18.00.
Alla andelsägare är välkomna!
Agneta Eriksson
Ordförande

Välkommen att köpa andelar i
ångaren BOHUSLAN vid årsstämman!

Ångbåtsturerna 2006

Kvällsturerna med ångaren BOHUSLÄN i Göteborgs skärgård går som vanligt varje onsdag i juni, juli och augusti. Avgång kl. 18.30, återkomst 21.30.

Söndagarna 18 juli och 16 juli går BOHUSLÄN på rundtur i Göteborgs skärgård med samma program som på onsdagarna men med avgång kl. 12.00.

Söndagsutflykterna från Göteborg till Marstrand och åter förelängs, om vädret medger det, till Skärhamn 30 juli och 20 augusti, till Åstol 6 augusti och till Härön 13 augusti. Avgång från Göteborg kl. 10.00, återkomst 19.30.

Söndagen 27 augusti går BOHUSLÄN uppför älven till Älvängen där vi besöker Repslagarbanan. Under besöket gör BOHUSLÄN en rundtur på Göta älv med lokala resenärer.

Resan från Skärhamn runt Tjörn och åter går lördagen 1 juli. Söndagen 2 juli gör BOHUSLÄN en tur från Nösund runt Orust till Svanesund. Denna tur säljs lokalt på Orust och annonseras inte i vårt program *Ångbåtsturerna 2006*.

Kustturerna börjar torsdagen 20 juli med resan Göteborg-Kungshamn och med uppehåll på Gullholmen. Buss tillbaka till Göteborg ansluter i Kungshamn.

Fredagen 21 juli fortsätter BOHUSLÄN från Kungshamn till Strömstad. Buss ansluter i Strömstad för återresa till Kungshamn.

Från Strömstad gör BOHUSLÄN två resor in i Idefjorden, lördagen 22 juli och söndagen 23 juli. Då kan man från fartygsdäcket beundra såväl den nya som den gamla bron över Svinesund.



Ångaren BOHUSLÄN mellan Gullholmen och Islandberg på kustturen 14 juli 2005 Göteborg-Kungshamn. Foto Göran Ohlsson

Måndagen 24 juli går BOHUSLÄN från Strömstad till Kungshamn där buss väntar för återresa till Strömstad.

Tisdagen 25 juli går BOHUSLÄN från Kungshamn till Göteborg med uppehåll i Marstrand. Buss ansluter från Göteborg på morgonen.

På *kustturerna* anlöps Marstrand, Gullholmen, Lysekil, Kungshamn, Ulebergshamn, Fjällbacka och Strömstad.

Tyvärr ser vi oss nödsakade att slopa anlöpen av Mollösund och Malmön på kustturerna. I Hunnebostrand där ångbåtsbryggan ständigt är ockuperad av gästande fritidsbåtar anlöper BOHUSLÄN

istället bryggan i Ulebergshamn.

Upphållen på Gullholmen respektive Marstrand på kustturerna är alltid beroende av vädret. För att inte utsätta fartyg, passagerare och besättning för onödigt sjögång går vi innanför Tjörn om sjögången är besvärande. Då utgår uppehållen och stationerna anlöps endast för att lämna eller hämta passagerare.

Vi rekommenderar verkligen förköp av biljetter för att undvika besvikelsen när biljetterna är slut vid landgången avgångsdagen. Biljetter kan förköpas till dags- och kvällsrundturerna, till söndags-



BOHUSLÄN vänder i Åstols hamn på söndagsutflykten 14 augusti 2005. Foto Göran Ohlsson

utflykter och till kusturer för hela sträckan som inbegriper fram- eller återresa med buss.

Biljett för delsträckor och utan bussresa kan inte förköpas utan finns endast vid landgången i mån av plats. Vi reserverar alltid ett antal platser för sådana resor.

Förköpsbiljetterna finns att köpa på inköpsställen från maj månad. Programmet *Ångbåtsturerna 2006* utkommer med detta nummer av Ångbåten. Där finns uppgifter om var man kan köpa biljetter samt biljettpriiser.

Principen är att biljetterna kan förkö-

pas på turistbyrån på den ort varifrån turen utgår med BOHUSLÄN eller med förhyrd buss.

På kustturerna och på resan runt Tjörn görs beställning av måltider i matsalen vid ombordstigningen.

På kustturerna och söndagsutflykterna finns dagens kalla rätt i cafeteria på akterdäck. Varma och kalla drycker, smörgåsar, kaffebröd och glass finns på alla resor.

FÄRJAN 4

De historiska hamnturerna med FÄRJAN 4 går varje lördag i september och okto-

ber med avgång från Residensbron kl. 14.00. Turen tar 2 tim, 30 min. och omfattar även en promenad iland, vid Klippan eller på Lindholmen.

Biljetterna till de historiska hamnturerna kan förköpas på Stadsmuseet, Norra Hamngatan 12 i Göteborg.

FÄRJAN 4 deltar även i Kulturhusens dag - Sjöfartens miljöer 10 september där årets tema är ankornst och avfärd, ett passande tema för en hamnfärja.

Medlemsrabatt

Som medlem i Sällskapet Ångbåten får man rabatt på *söndagsutflykter* och *kusturer* med ångaren BOHUSLÄN samt på de historiska hamnturerna med FÄRJAN 4.

Söndagsutflykterna är resorna Göteborg-Marstrand-Skärhamn/Åstol/Härön samt Göteborg-Älvängen.

Kustturerna är resorna Göteborg-Kungshamn-Strömstad och åter.

Medlemsrabatten är 50 % på biljettpriiser för båtresa. Bussresor betalas till fullt pris. Resor med båt och buss i Sällskapets regi kan endast köpas i förväg. **Förköp betalas till fullt pris på inköpsstället.** Rabatten får man tillbaka ombord i BOHUSLÄN mot uppvisande av biljett och medlemsbevis. Medlemspriset är vid resor med båt och buss i Sällskapets regi 170 kronor (ordinarie pris 240 kronor).

INGVAR KRÖNHAMN

Han seglade ombord...

Kurt Falk, en av våra tidiga medlemmar har lämnat jordelivet, 83 år gammal. Kurt blev medlem redan när BOHUSLÄN låg för visning vid Puckhuskajen vid gamla Hisingsbron i augusti 1965.

Kurt bodde på Öckerö under somrarna redan som grabb och gillade hav och båtar. Ångbåtstrafiken var då en del av livet i skärgården.

Redan hösten 1966 gjorde Kurt sin första resa med BOHUSLÄN. Det var filminspelningen av "Chronschougs memoarer" som gjordes i svår sjögång och där skådespelaren, som spelade Chronschoug, blev sjösjuk på riktigt.

Kurt var en händig man och deltog första vintern i den första ombyggnaden av köket. På somrarna seglade han på däck. Det dröjde inte länge innan hela familjen Falk kom ombord med hustrun Barbro och sönerna Per-Olof (PeO) och Magnus.

I början av 1970-talet började vi med medlemsturer vilket då var oprövat och ingalunda självklart. Under dessa så kallade "biffresor" tog Kurt befälet i matsalen. Han hade nämligen vana från ett pensionat som var i släktens ägo.

Ur *Ångbåten nr 24* från 1973 läser vi: "Som ni kanske observerat på sistone, har serveringen ombord skett på ett prydligt, välordnat och tilltagande sätt med servering vid borden i mat- och röksalongerna.

Det är vår besättningsrekryterare Kurt Falk som tillsammans med Per Ahlquist sköter denna lovordade verksamhet. De båda herrarna uppträder i vita mässjacker och svarta byxor och



Kurt följde traditionerna ombord när han tog hand om matsalen på ångaren BOHUSLÄN. Kurt Falk i vit mässjaka och fluga 1975. Foto Gunnar Söderberg

förlänar våra prydliga salonger den atmosfär de skall ha.

Flera av våra kunder och medlemmar har bett att genom Ångbåten få framföra sin uppskattning till de båda hovmästarna och till kökspersonalen."

Kurt serverade i matsalen på BOHUSLÄN, inte bara lunch och middag utan även en rejäl frukost på medlemsturer. Det skall väl sägas att avgångarna från Göteborg var tidigare vid den här tiden.

Kurt var i alla år anställd vid SJ men släppte aldrig kontakten med skärgården och båtlivet. Innan han kom

ombord i BOHUSLÄN hade han byggt en egen segelbåt som följdes av flera. Seglingarna företogs i färvattnen runt Öckerö där familjen bodde sommartid.

Det var inte förrän sent i livet som Kurt och Barbro tog färjan till Öckerö "för gott" för ett trivsamt åretruntboende. Där bor för övrigt sedan många år sonen PeO.

Varje sommar blåste BOHUSLÄN i Kalsund och påminde Kurt om åren ombord i ångaren.

Vi minns Kurt med saknad, tacksamma för hans insatser ombord.

INGVAR KRONHAMN

Ångbåten Nr 1 2006

Vi har läst: Sveriges öar

Här presenterar vi en nyutkommen bok som vi tror intresserar många av våra läsare.

Anders Källgård, *Sveriges öar*, Carlsons. Inb. Rikt ill. 607 s. 165x240 mm. Ca-pris: 465,-, ISBN: 91 7203 465 3



Sverige har 1216 öar som saknar fast landförbindelse och som har haft helårsboende befolkning efter år 1900. Dessa behandlas i denna välmatade bok, som kan läsas på flera olika sätt.

Den kan läsas som en ö-katalog: tio kapitel om havsöar från Bohuslän till Norrland, två kapitel om öar i insjövattnen. Varje bebodd ö (401 stycken) beskrivs med angivande av kommun, landareal, befolkning, tillgänglighet, sjökort och läge, en schematisk karta, och avsnitt om historia och natur.

De senare varierar förstas avsevärt i längd. För Gullholmen/Härmanö ägnas två spalter åt historiken och en spalt åt naturen. Den lilla holmen Lilla Dalö (söder om Möja, med 100 meters diameter) klaras historiken av på nio rader, och naturen beskrivs lakoniskt som "Kuperat, sten".

Efter beskrivningarna av dessa bebodda öar följer i varje kapitel en upp-

räkning av öar som nu är obebodda men som haft åretruntboende under 1900-talet. I Göteborgs skärgård möter vi bl.a. Nya Älvsborg (vars siste inbyggare flyttade i land omkring 1990), Knippelholmen (obebodd sedan 1948), Gäveskär (1949), Böttö (1964), Buskär (1932) och Vinga (1976).

Att Gotland är vår största ö vet vi ju alla, men vilken är vår näst största (med åretruntboende men utan fast landförbindelse)? Det är faktiskt Färö, med 564 invånare och vägfräja till Gotland varje halvtimme.

Mängder med fakta, javisst, fast långt ifrån torra. Men boken innehåller mycket mera. Varje kapitel inleds med en "introduktion med strandhugg". Det är bl.a. intervjuer med öbor, både äldre infödda som Allan Olsson på Kiddön som yngre inflyttade entusiaster (som Susanne Wiigh-Mäsak på Lyr) - personer med helt olika bakgrund men förenade i sin kärlek till ö-livet.



Vi kan följa skärgårdens avfolkning. Ramsö hade så sent som 1937 skola och 82 inbyggare, nu bara 2. Stora och Lilla Kornö hade en gång 300 inbyggare, var sin skola, fiske, en livaktig fraktfart. Nu saknas helårsboende.

Vi möter många namnkunniga öbor,

permanenta eller sommarboende. Evert Taube på Vinga och på Flatön. Sven Jerring på Gåsö. Tycho Brahe och Gabriel Jönsson på Ven. Ingemar Bergman och Olof Palme på Färö. Kar de Mumma på Ångsholmen. Bruno Liljefors på Bullerön. August Strindberg på Kymmendö och på Runmarö. Elias Seltstedt på Sandhamn. Gösta Bohman på Sundskär. Ej att förglömma Magnus Ladulås på Visingsö.

Den fyrintresserade kan läsa om alla nedlagda fyrplatser längs hela vår långa kust, från Ursholmen och Mäseskär till Holmögdad och Rödkallen.

Den knappologiskt sinnade kan inhämta latitud och longitud för landets västligaste, sydligaste, östligaste och nordligaste öar. Varje läsare vet väl direkt att den västligaste är Nordkoster, och kan nog efter en del funderande komma fram till att den sydligaste är Ven. Men sedan blir det svårare. Östligaste bebodda ö utan fast landförbindelse är Degerön, i Luleå skärgård, med en enda invånare. Sveriges nordligaste öbor bor på Jarhoisensaari i Torne älv.

Boken är flödande rikt illustrerad, av Johnny GR Ahlberg. Det finns två stora sjök om vardera 32 sidor akvareller som skildrar skärgården i stort och smått, och det är svartvita bilder i texten, små teckningar som raden av skottkärror vid Köpstadö brygga, och stora bilder av skäggiga fiskargubbar, ångbåtsbryggor, sjöbodas och fyrar.

En bok som uppvisar nya sidor (förlåt vitsen) varje gång man bläddrar i den.

BEKTIJ HOLMSTRÖM

Välkommen i besättningen!

I 40 år har vi bevarat den sista skärgårdsångaren på västkusten och i drygt 30 år hamnens sista ångfärja. Det är en kulturgärning som hade varit omöjlig utan ideellt arbetande medlemmar. Med tanke på verksamhetens omfattning är detta smärre fantastiskt.

Många av våra passagerare blir förvånade när de får höra att besättningen arbetar ideellt utan annan ersättning än god mat och gott kamratskap. Man kan tillägga nöjda passagerare och tillfredsställelsen att göra en kulturell insats.

Det är alltså de aktiva medlemmarna i Sällskapet Ångbåten som tjänstgör ombord, på däck, i maskin och i intendenturen.

Nu är det emellertid inte fullt så enkelt som det ser ut att få ihop besättning till våra ångare. För en del sysslor krävs kompetens och behörighet samtidigt som det ställs krav på hälsa och säkerhetsutbildning. Men för de flesta sysslorna ombord behöver man bara vara intresserad och nyfiken och därtill kry och någorlunda rask.

Har Du, käre läsare, hängt med ända hit, förstår Du säkert meningen med denna artikel. Om Du inte redan ingår i skaran av ideellt arbetande medlemmar hos oss är Du hjärtligt välkommen ombord som besättningsmedlem.

Besättningen har egentligen tre funktioner. Först den ordinarie sysslan när man styr, diskar, eldar eller serverar. Därefter säkerhetsfunktionen om det skulle hända något med fartyget och man måste hjälpa passagerarna till rätta.

Dessutom är det väldigt fullt om man



Besättning från maskin, däck och intendentur på "Ångbåten" utmed maskinrummet på ångaren BOHUSLÄN i Bergen 2005. Foto Ingvar Kronbamm

kan förmedla de traditioner som våra ångare representerar, kort sagt att veta varför vi bevarar våra ångare och hur de fungerar i stort.

Säkerhetsutbildningen sker i vår egen regi innan säsongen börjar. Man måste delta i minst en övning för att få jobba ombord.

Är Du fortfarande intresserad? Tag då kontakt med oss så får Du veta mera om verksamheten ombord. Vi lovar att ta väl hand om Dig och visa Dig tillräkta.

Ring Claes Verner, en av våra besättningsanskaffare, på telefon 0706-59 50 60 så får Du mer information! 18

Öppet hus hos Klubb Maritim lördag 22 april kl. 11-15

Klubb Maritim inbjuder medlemmarna i Göteborgs alla maritima föreningar till trevlig samvaro i klubbens nya fina lokal Kajutan. Klubb Maritim bjuder på kaffe och fralla så långt lagret räcker.

Klubb Maritims lokal Kajutan finns i gamla Sockerbruket, adress Bannehagsgatan 1 I (Ivar), första våningen.

Bannehagsgatan utgår från Karl Johansgatan, väster om hållplatsen Vagnhallen Majorna, P-plats vid älven, 2 kr/tim.

Välkommen!

Ångbåten Nr 1 2008

Vårhälsning från sotänglarna

Oj vad tiden går fort, nu är det snart dags att sätta fyr under BOHUSLÄNS panna igen. Men det är ju det vi har jobbat för under hela vintern, och vilken vinter sen, det känns lite konstigt att skriva vårhälsning för utanför mitt fönster ligger en meterhög snödriva och termometern visar minus 8 grader.

Vi är inte helt klara för fyrstickning än men vi är på god väg. Pannan är klar med de nya tuberna som jag skrev om i förra numret. Sedan dess har vi demonterat de två år gamla säkerhetsventilerna för kontroll, monterat en ny avstängningsventil med tillhörande grenrör till ångvisslan, packat om reduceringsventilen för ånga till fläktmaskin samt packat om och slipat in några andra ventiler på panntoppen.

Vi har demonterat omkastningscyklindern för kontroll och inskavning av dess manöverslid. Även pådragsventilen till huvudmaskin med dess trottelventil har överhulats och varit iland på verkstad för justerfräsning av sätet samt för svarvning av ny spindel eftersom trapetsgången var sliten. Det var ett arbete som utfördes av en av våra egna gubbar på hans gamla arbetsplats.

Motorn till den elektriska brännolja-pumpen har varit iland för byte av lager och svarvning av kollektorn. Kopplingen var sliten och byttes ut p.g.a. att den satt lös på axeln som fick läggas på och svarvas. Dessutom förstärktes isoleringen av ankaret med s.k. bakning. Även detta arbete har till stor del utförts ideellt genom vår nye medarbetare på elsidan, Lars Scheutz, som även in-

stallerat en mindre kompressor för arbetsluft i lastrummet som kan användas även när vi är till sjöss och inte har landström.

På den ångdrivna brännolja-pumpen har kolstängerna packats om liksom på brandpumpen. Pådragsventilen till generatormaskin har slipats in och packats om. Ångmaskinerna till generator, pannfläkt och kylvattenpump har fått kol- och slidstänger ompackade.

Vi har försökt minska det irriterande dunket i medeltryckslidens kotlager genom att fördjupa och förlänga smörjspåren i lagret.

Även i byssan har det gjorts en del arbete, vår nya spis som varit med ett par år nu behövde en översyn.

Eldstaden har murats om och ugnsluckan har försetts med ett nytt eldfäst glas, den gamla packningen tålde inte värmen från oljeeldningen och har bytts ut. Luckan har också försetts med ny stängnings- och låsanordning.

Tvårstyckslagret på lågtryckaren som jag skrev om i förra numret får stå över till nästa vinter. Vi har börjat med rengöring och målning och när det blir dags för provtur skall det vara fint i maskinrummet igen.

Den 30 mars förhalar vi till Gotenius varv för de avslutande arbetena på utsidan och för att göra sjökärl i maskin samt för ilandtagning av vinterutrustningen och ombordtagning av det som behövs för sommarens turer.

Som vanligt har vi i maskinbesättningen som jobbar tisdagar och torsdagar med äldreomsorgen av vår 92-åring

haft ett fint kamratskap med mycket nostalgi där många års erfarenhet av sjöliv och verkstadsarbete ventilerats under kafferasterna.

Det finns plats för fler, välkommen ner i maskin och ta del av resultatet!

MATS DEMKER

Ångbåtskiosken



Utöver vår storsäljare, DVD-skivan "Ångbåtsfest" (se flera numret av Ångbåten) kan vi nu erbjuda ovanstående bild av ångaren BOHUSLÄN vid Vinga i form av en reproduktion av en målning av marinmålare Th. Norling i Åbo.

Upplagan är 200 av vilka 150 signerats av konstnären. Storlek 60x40 cm, bild 52x26 cm, tryckt på 160 grams Terreuspapper.

Säljes med produktblad och namnskylt graverad S/S Bohuslän, men utan ram. Priset är 540 kronor plus expeditionskostnad. Nettot går oavkortat till Sällskapet Ångbåten.

Ett budgetalternativ är sex alt. tolv vykort med samma bild, i format 20x11 cm, med kuvert för 50 resp. 100 kronor.

Kontakta Berne Grönqvist, Brunne-hagen 18, 417 47 Göteborg, telefon 031-55 19 78.

Ångbåten Nr 1 2006

Askeröbåtarna

När Bohusbanan kom till var det med en uttalad ambition att den inte skulle gå via kustsamhällena. Dessa var ju redan väl försörjda med kommunikationer och järnvägen sågs istället som ett medel att skapa liv och verksamheter i inlandet där det i många fall uppstod nya samhällen. På ett par ställen kom banan ändå att beröra kusten, kanske främst beroende på topografiska förutsättningar. Ett sådant ställe är Stenungsund. Med järnvägsstationen blev platsen en lämplig utgångspunkt för flera båtlinjer.

Bröderna Asker

På Stora Askerön i Askeröfjorden, kanske två distansminuter från Stenungsund, bodde de fyra bröderna Asker. Namnet blev tilldelat deras far Sven Oskar Samuelsson när han värvades som indelt båtsman. Rotetorp var Knarrudden på Lilla Askerön där Sven Oskar och hans fru Olivia, tre döttrar och fyra söner bodde till 1915 då familjen skaffade en gård på Stora Askerön.

Handelsbolaget Bröderna Asker hette företaget som Albert, Elam, Olof och Edvin drev. I rörelsen ingick handelsboden på Stora Askerön, som Elam förestod. I Stenungsund hade bröderna en fiskaffär där Albert var föreståndare.

Olof och Edvin däremot kom att sköta bolagets båtlinje mellan öarna och Stenungsund. Bröderna byggde sig hus på förildragårdens mark ovanför Fiskevik som var båtarnas hemmahamn.

Sven Oskar Askers gård var liten men i familjens försörjningsbas ingick också



Ett innehållsrikt vykort från Fiskevik på Stora Askerön under krigsåren. Till vänster ligger däckubåten SJÖFRÖREKEN med seglen blåvada. Innanför den Torsten Larssons motorjakt BRIS som också hade hemmahamn här och som användes för fraktrafik. Vid bryggan ligger också VESTA och båten som huserar under Store Husvud på andra sidan viken är VIKES. Foto från Bengt Asker

båtarna VEGA och ALMA. Någon gång i historiens dunkel börjar den före detta rotebåtsmannen att med dessa farkoster segla askeröbor till Stenungsund.

Passagerarbåten VESTA

15 januari 1921 inlämnades en ansökan till Fartygsinspektionen om sjövärdighetsbesiktning av fartyget VESTA "för att vid vissa tillfällen taga passagerare". Ansökan är undertecknad Bröderna Asker. Det beviljades ett certifikat för 46 passagerare i inre fart, i begränsad sådan 63.

VESTA är enligt officiella handlingar byggd av ek och furu 1919 vid Stenungsunds båtvarv. Längd över allt 10,29, bredd 4,2 och djupgående 1,83 meter. I maskinrummet stod en encylindrig June-Munktell, 16 hästkrafter med rullager och centrifugalregulator.

Båten var disponerad som vilken fiskebåt som helst: i fören skans med nedgångskapp, i vad som motsvarar lastrummet en salong med nedgångskapp akter, längst akter maskinrummet.

Det var en båt som svarade mot nor-



Vykort från Stenungsund med VESTA vid sin brygga. Däcksmannen har åntrat riggen med en steg. På bryggkylven står det: "Tilläggsplats för färjebåten till Askerön." Bakomliggande kaj hade elektrifierat järnvägsopår för godstrafik.

mala bohusslänska anspråk på hur sådana skulle vara: byggd på kravell och med stävroder, styrhuset akter, inte för stort, och en jaktmast där den skall stå. Passagerarna under däck, säkra för alla rykstormar som tänkas kan på Askeröfjorden.

I början av trettioalet flyttades styrhuset till för om masten och VESTA fick väl lite mer utseende av passagerarbåt. 1938 byggdes båten om ytterligare i Lalleröd för besättningens och de resandes bekvämlighet. Ett större styrhus byggdes, med väderskydd för

passagerarna på sidorna. Ett suntak byggdes från styrhytten och akterut. Likheter med fartyg som MUNKEN och STIGFJORDEN är självklara.

Båtlinjen till Askeröarna

Askeröbåtens vanliga tur gick från Stenungsund till Fiskevik på stora ön, sedan upp i sundet mellan öarna. På Lilla Askerön var första anlöpet ångbåtsbryggan, nära där bron idag går över, sedan Knarrudden i sundets norra ände. Därefter en medursgrävt runt Stora Askerön där man lade till i Danestaden och så



Edvin Asker i styrhuset med sommarkapell på minnan. Foto Bengt Asker

till Fiskevik eller direkt Stenungsund. Resorna mellan öns östsidan och Stenungsund gick mellan Havden och Havde Holmar, där det idag delvis är utfyllt.

Första morgonturen gick från Fiskevik till Stenungsund och passade ett morgontåg till Göteborg. I Stenungsund gick Edvin till postkontoret och sorterade posten till öarna. Vid bryggorna stod öborna oftast själva och tog emot sin post. I Fiskevik tog en hemmavarande familjemedlem, oftast fru, över postväskan och gick lantbrevbäringslinjen över ön.

Lilla motorbåten VIKEN

I mars 1929 begär Edvin Asker besiktning av motorbåten VIKEN. Det är första gången båten flyter upp i registren, troligen var det en f.d. tullfakt.

VIKEN var disponerad som en salongsmotorbåt med styrhus på däck på förkant, akter därom stack den smala salongen någon halvmeter över däck och lämnade gångdäck på sidorna. Den hade en påfallande elegant inredning.

Båten besiktigades i maj och fick ta ombord 29 passagerare i inre fart, på den aktuella traden dock 41.

Om man nu hade VESTA och andra stadiga skrov som referens för hur en riktig båt skulle se ut, så var det väl inte alla sjöfarare i trakten som tyckte att den finlemmade VIKEN var så mycket till båt. Skrovet var slankt som en ångslup, rak stäv och skedadker, byggt i furukravell på järnspant. När folk gick upp på däck i vackert väder gjorde sig en viss rankhet påmind. Besiktningshandlingarna anger "byggnadsår: okänt, byggnadsort: troligen Allmog." Längden var 9,75, bredden 2,70 och malldjup 1,26. Maskinen var en encylindrig tjugo hästars Skandia, frisläp.

VIKEN användes parallellt med VESTA i två decennier utom uppläggnings under kriget.

Båten såljs 1949 till en K R Fhergh i Göteborg som får certifikat för fisketur utefter Varberg och passagerarfart i "Varbergs skärgård". Nu är ju möjligheterna att gå i inre fart ganska begränsade på hallandskusten och senare

Trevliga RUNDTURER

med motorbåten VESTA från Stenungsund
till Stora Askerön och åter till Stenungsund.

Varje tur 1 timme 15 minuter
Avgift från Stenungsund 10,50 16,25 20,10
Åter till Stenungsund 12,45 17,45 20,30
Pris för resandet kr. 2,70, brett kr. 1-12

* Pris för mat och dryck.

Stenungsund-Askerön

Turlista för motorbåten Vesta
Gäller till o. n. 12 juni 1959 till vidare



Trevliga villyfärdar - se sista sidan!

Extraturer på beställning

EDVIN ASKER, STENUNGSUND
Tel. 0207-724 32, 724 37

samma år vill herr Fhergh ha certifikat för att gå fisketur Göteborg-Rivöfjorden. 1951 blir Sven Kjellsson i Hagen ny ägare till båten. Tre år senare köper Gustaf Karlsson i Almösund VIKEN som därmed kommer tillbaka till sitt gamla trafikområde. På linjen Almösund - Stenungsund fick fartyget befordra 37 passagerare. 1957 anges båten vara upplagd, 1965 "sald till okänd" och avförs ur registren fem år senare.

Seglande passagerarbåt

Under andra världskrigets brittisk-tyska

nering tilldelades VESTA ett fat olja per år för, som det hette, bräddskande sjuktransporter. Med god hushållning fick redarfamiljen oljan att räcka till betydligt mer än så, men den räckte ju inte för att hålla igång daglig passagerar- och posttrafik. Bröderna Asker löste det hela genom att övergå till segelsjöfart! 1940, eller om det möjligen dröjde till 1941, köptes Sjöfroken, en gaffelriggad däcksbåt av kostertyp som använts som budgästsegelare i Marstrand. Denna reguljärtrafik i skärgården med segel torde ha varit något unikt, Sjöfroken hade inte ens hjälpmotor.

Turlista för motorbåten Vesta

Gäller till o. n. 12 juni 1959 till vidare

STENUNGSUND-ÅSKERÖN

	Varje	Varje	Varje	Varje	1959-1960 RESANDEN	
	1 timme	1 timme	1 timme	1 timme	1 timme	1 timme
Stenungsund (Väst)	7,40	10,10	12,80	15,50	17,40	19,30
Stenungsund (Öst)	8,30	11,00	13,70	16,40	18,30	20,20
Stora Askerön (Väst)	9,20	11,90	14,60	17,30	19,20	21,10
Lilla Askerön	10,10	12,80	15,50	18,20	20,10	22,00
Öckerö	11,00	13,70	16,40	19,10	21,00	22,90

	Varje	Varje	Varje	Varje	1959-1960 RESANDEN	
	1 timme	1 timme	1 timme	1 timme	1 timme	1 timme
Lilla Askerön	7,40	10,10	12,80	15,50	17,40	19,30
Öckerö	8,30	11,00	13,70	16,40	18,30	20,20
Stora Askerön (Väst)	9,20	11,90	14,60	17,30	19,20	21,10
Stenungsund	10,10	12,80	15,50	18,20	20,10	22,00
Stenungsund (Väst)	11,00	13,70	16,40	19,10	21,00	22,90

† = bryggan såljes o. g.
 ‡ = samt anslutna till Lilla Askerön respassagerarbåtarna (se för gäster).
 § = till Lilla Askerön endast vardagar. Övriga dagar ingår inget med till Stora Askerön (Väst).
 ¶ = till Öckerö endast vardagar för stor o. helg.

Öckerö och sommardagen?
 För de som vill gå till Öckerö och Stenungsund med motorbåten Vesta är det möjligt befordra till Marstrand. Färderna med motorbåten Vesta till att till trafik i öst och väst.

Pris för gods betalas av avsändaren. För gods och varor, som ej omfattas av denna bestämmelse, gäller de bestämmelser som gäller för gods och varor.

Resandena för sommardagen, utflykter och andra färder betalas av resenärer.

EDVIN ASKER, STENUNGSUND
Tel. 0207-724 32, 724 37

När man skulle göra en fin tilläggning vid en brygga så att de resande skulle kunna gå iland och ombord bekvämt och det var pålandsvind, gällde det att göra rätt. Metoden var att först göra fast skotten i lä. Därefter lovade man och lät vinden backa båten ner till bryggan. Med fockskotten kunde man reglera farten.

Var det stiltje var det till att ro. En bred däcksbåt var man inte på vanligt sätt med två åror. Det var en åra som gällde, sköderodd med näsan i färdriktningen och så lade man rodet en aning så att det komprimerade för den ensidiga framdrivningen.

Askerbåten Nr 1 2006

Krigskret 1944 anlöpte Marstrand-bolaget Stora Askerön, vilket kan ha samband med bränslebristen. Annars var det bara den mindre av åarna som fanns med i turlistan för bolagets Stigfjordslinje.

Sjöfroken såldes efter kriget till Mollösund. Kort därefter, 1947, splittrades handelsbolaget. Olof gick ur verksamheten, Elam och Albert kom att ägna sig åt butikerna och Edvin fortsatte ensam att driva båttrafik och bryggingslinje.

1949, samma år som VIKEN såldes, fick VESTA en ny maskin, en 25 häst-

krafters encylindrig Munkstrell som tidigare suttit i motorbåten HJUVIK. 1954 överges tändkuletekniken och båten förses med en sexcyldrig Penta fyrtaktsdiesel. Nu krävs det 86 hästar, med den äldsta munkstrellen gick det framåt med bara 16.

Edvin lägger ner trafiken

1961 var det året då vägen från Örust till Lilla Askerön var färdig. Edvin Asker lade ner trafiken och sålde VESTA till Arthur Torgersson på Öckerö. Denne får certifikat för att gå mellan Öckerö och Hjuvik med 48 passagerare. Sista certifikatet går ut 1963.

Edvin behöll postföringen några år, den skötte han med en liten motorbåt som fick heta VESTA II. 1970 var bron mellan Askeröarna färdig.

Lastfartygen

De för många sjöfarare mest kända askeröbåtarna var nog SILVA och dess föregångare ZITA. Den senare var en träskonare, byggd i Marstal 1917. Hon ersattes 1960 av SILVA som under sina tjugo år med Askerön som hemort blev en välkänd skutprofil. Det måste varit en av de sista familjebåtarna där barnen var med ombord fram tills de började skolan. Byggt i stål 1939 som tremastskonare, riggades den ner till rent motorfartyg 1961 och fick behålla sin gamla Bolinder till 1979.

Som ägare till SILVA stod Roderi AB Bröderna Asker, vilket var Alberts söner Henry, Olof och Gunnar. Denna andra generation Askerbröder stod också för



Ovrig bilden till vänster: *PIREN*, foto av Wilhelm Ångermarks samling.

Ovrig bilden i mitten: *ZITA* rustar för inlandsfärd vid Fiskevik 1949 eller 1950. Foto från Bengt Åker.

Nearbilden till vänster: *VISTA* före ombyggnaden vid Fiskevik. Men varför ligger det så många fiskebåtar där? Är det vadsbåtar som lockats in i fjordarna av riklig tillgång på skarpsill på båtkanterna? Foto från Bengt Åker.

Ovrig bilden till höger: *Björn I* vid Fiskevik. Den gick i taxitrafik från 1954 och är fortfarande registrerad på Henry Åker. Foto Gunnar Söderberg 1973.

Nearbilden till höger: *Björn II* användes för regulärtrafiken till 1969 då den såldes till Trollhättan som *STRÖMKARLEN*. Foto Gunnar Söderberg 1975.

Ångbåten Nr 1 2006



Ångbåten Nr 1 2006

en fortsättning på onkelns passagerartrafik. Henry startade taxibåtsrörelse på femtiotalet med julen *BJÖRN* och snipen *SAGA*. Före Tjörnbroledens tillkomst torde det finnas ett bra underlag för små passagerarbåtar i farvattnen utanför Stenungsund.

Torsten Larssons motorjakt *BRIS* hade från 1920-talet skött frakterna från Göteborg till Stora Askerön en gång per vecka. Från slutet av 1950-talet gick den mest från Stenungsund och fraktade ut ungefär 60 hus till ön.

BJÖRN I sista trafikbåten

1954 köpte Henry Rörös tulljakt, som under namnet *BJÖRN I* blev långlivad som taxi- och linjebåt på Askeröfjorden.

En annan *BJÖRN II*, fanns i brödernas ägo 1960–69. Denna lilla originella salongsbåt hade bl. a. tillhört bröderna Edman i Marstrand under ett par år. Efter Askerötiden blev den *STRÖMKARLEN* av Trollhättan. Nummer III i Björnligan var en bogserbåt som Henry köpte 1970 när vägbygget hade minskat trafikunderlaget betydligt.

Gamla tulljakten *BJÖRN I* var sista trafikbåt till Askeröarna. Lilla Askerön hör i kommunalt avseende till Tjörn dit skolbarnen får åka buss, men Stora Askerön hör till Stenungsund. Dit fick barnen under många år resa med Henrys skolbåt. När Almöbron rasat fanns det under ett par år också underlag för att frakta pendlare.

STEFAN WESTERBERG

15

Doxfordmotorn, en motorkuriositet

I Ångbåten nr 120 (3/2005) omnämndes Doxfordmotorn i en artikel av Ove Iba. Här kommer han igen med en beskrivning av denna motorkuriositet.

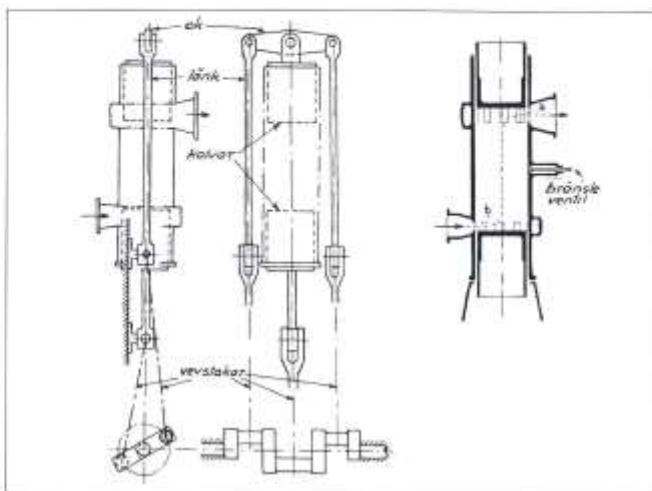
Doxfordmotorn är en dubbelkolv- eller motorkolvsmotor som har varit vanlig som framdrivningsmaskin i fartyg. Eftersom konstruktionen är engelsk var den särskilt vanlig i engelska fartyg. Tillverkningen lades ner 1980 och antalet fartyg med en sådan motor minskar undan för undan. Idag är Doxfordmotorn att betrakta som en relik, kanske även som en relik, bland andra märkvärdiga maskinkonstruktioner.

Dieselmotorn

Dieselmotorn är baserad på en idé av tysken Rudolf Diesel, publicerad 1893. År 1897 hade Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg (MAN) fått fram en fungerande dieselmotor. Under de kommande åren började många europeiska varv och verkstäder att konstruera motorer enligt Diesels patent.

Redan 1910 fanns det dieselmotorer i mindre och medelstora fartyg. Men det oceangående genombrottet kom 1912 då Burmeister & Wain (B&W) i Köpenhamn levererade systerfartygen SELANDIA¹ och FIONIA. De var på 7 500 ton d.w. och drevs av två dieselmotorer på vardera 1 250 hk. Samma år leverera-

¹ SELANDIA byggdes på örlogsvarvet i Finland under namnet TORNATOR. Hon gick på grund och förlöst i Japan 1942.



Principen för Doxfords tvåtaktsmotor (ur Bergströms Fartygsmaskiner)

de B&W det första svenska motorfartyget SUECIA till Johnsonlinjen.

William Doxford & Sons Ltd hette ett anrikt varv i Sunderland vid floden Wear på Englands ostkust. Varvet hade tillverkat ångmaskiner sedan 1878. Nu ville man in på motormarknaden. År 1912 förvärvade man licens för ett patent av tysken Hugo Junkers. Patentet gick ut på att två kolvar arbetar mot varandra i en cylinder utan cylinderlock.

Doxfordmotorn

Doxfordmotorn har alltså sin upprinnelse i en tysk konstruktion. Men under

första världskriget bröts kontakten med licensgivaren och Doxford fortsatte på egen hand. Samtidigt som man provade sig fram med en encylindrig experimentmotor byggde man en fyrcylindrig motor som på provbådden indikerade 3 000 hk vid 77 varv/min.

Den första fyran blev svensk! Den sattes in i 9 000-tonnaren YNGAREN², som Doxfordvarvet levererade till Transatlantic i Göteborg 1921. Fartyget mätte 128,82x16,42x7,57 m och gjorde 11 1/4 knop.

² YNGAREN blev topplad på Nordatlanten 1942.



Transatlantic YNGAREN, första fartyget med en Doxfordmotor (Doxfaul)

Principen för Doxfordmotorn framgår av bilderna. För varje cylinder har vevaxeln tre vevslängar. Den undre kolven är kopplad till mittveven via kolvstång, tvärstycke och vevstake. Den övre kolven är med ett ok kopplad till två dragstänger som går ner till vevhuset och via tvärstycken och vevstakar är kopplade till varsin sidovev. YNGARENS motor hade cylindermåtten 500x(1160+1160) mm.

Med spillluftslitsar i ena (nedre) ändan av cylindern och avgasslitsar i den andra (övre) blir resultatet en tvåtaktsmotor med längs-spolning. Andra motortillverkare, t ex B&W³ och

³ B&W och andra motortillverkare har tillverkat motorer där en kortslagit kolv har styrt avgasslitsar i cylindertoppen. Dessa motorer var i princip också dubbelkolvmotorer.

Götaverken, ordnade detta med en avgasventil i cylinderlocket.

Fördelar och nackdelar

Doxfordprincipen har både fördelar och nackdelar. En termodynamisk fördel ger den redan nämnda längsspölningen. Vidare slipper man cylinderlock, som ofta är komplicerade konstruktioner. Cylinderfodret blir ett ganska enkelt rör, med minskade värme-spänningar som följd.

En annan fördel är att gaskrafterna i cylindern inte belastar motornramen och ramlagen, utan tas om hand av vevaxeln mellan dom yttre vevarna. Med lämpligt anpassade slaglängder och kolvvikter kan maskkrafterna från övre och undre kolven få att balansera varandra så att motorn blir fri från fria krafter och moment.

Till nackdelarna hör att vevaxeln blir vek med tre vevar mellan ramlagen. Så vek att lagerhalvorna i vev- och ramlager måste ha sfäriska yttertytor som ligger i sfäriska skålar. Många vevar betyder många lagerhalvor att justera med mellanlägg, men dessutom ska också de sfäriska skålarna "shimsas"! Sfäriska lagerskålar ger dock vevaxeln följsamhet också mot skrovets deformationer i sjön, vid bogging och sagging.

I en tvåtaktsmotor måste man pumpa spillluft in i cylindrarna. I en liten motor, t. ex. en mopedomotor, klarar man det genom att låta kolvens undersida vara pump, med ett mycket kompakt vevhus som pumphämsla. I större motorer måste man ha större grejer, t. ex. separata kolvpumpar.

En kolv-spolpump, eller flera, som drivs av vevaxeln, förtrycker motkolvsprincipens goda balansering. På sina större motorer använde Doxford spillluftpumpar drivna av balansarmar från tvärstyckena till två eller tre cylindrar. Liknande balansarmar kan man se på högttrycks-cylinderns tvärstycke i BOHUSLÄNS ångmaskin. Men här driver dom matarpumpen, luftpumpen och linspumpen.

Jag har inte träffat så många maskinister med erfarenhet av Doxfordmotorer. Men de som varit britter har haft en positivare inställning än dom övriga. Det kan spela en viss roll, kanske en stor roll, att britterna seglade i nytt tonnage, medan de övriga arbetade med second-hand-motorer. En redningsinspektör i den senare kategorin karakteriserade

Doxfordmotorn som ett *veritabelt tekniskt monster!*

Ett generellt omdöme tycks vara att Doxfordmotorn går lugnt och bra när den går bra, men att den komplicerade konstruktionen gör att mycket kan krängla – och ofta kränglar!

Doxfordmotorns utveckling

Doxford spelade en ganska dominerande roll på marknaden för fartygsmotorer under åren 1921–1977. Det berodde säkert på att man hela tiden utvecklade sin motorkonstruktion och ibland ledde utvecklingen.

Redan i den första konstruktionen 1921 använde Doxford direktinsprutning av bränslet, *solid injection*, i stället för insprutning med hjälp av tryckluft.¹ Det tog tio år innan alla motortillverkare hade tagit det steget. Doxford var också tidigt ute med att använda tjockare olja än dieselloja som bränsle.

Innan Doxford började med dieselmotorer hade man tillverkat stora ångmaskiner för fartyg. I dessa maskiner förvärmde man cylindrarna före start, inte bara genom att släppa in ånga in i cylindrarna, som vi gör på BOHUSLÅN, utan också genom att låta ånga cirkulera i cylinderlocken och runt cylindrarna. Därför föll det sig redan från början naturligt för Doxford att låta förvämt kylvatten cirkulera i motorn före start.

¹I det första studiet av dieselmotorns utveckling användes tryckluft för att fördela bränslet vid insprutningen. Detta krävde en högttrycks-kompressor, vanligen i trestegsutförande, i anslutning till motorn.



ENGLAREN motor (Doxford)

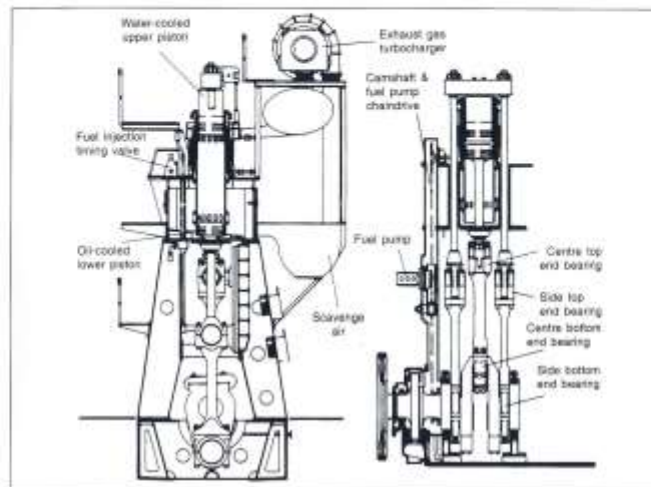
Det blev inte allmän praxis förrän på 1950-talet.

Redan 1933 började Doxford göra stativ och bottenram av svetsat stål i stället för gjutjärn. Även här var man en av pionjärerna.

De första Doxfordmotorerna var fyrcylindriga. En fartygsmotor med fast koppling till propellern måste gå att starta i alla vevlägen. För en tvåtaktsmotor anses fyra cylindrar vara minimum för att startluften, som leds in i cylindrarna genom startluftventiler, ska

kunna få motorn i rörelse, oberoende av i vilket läge den råkat stanna. I åtminstone en cylinder måste startluften få kolven i rörelse åt rätt håll innan avgasportarna öppnas.

Doxford löste startproblemet för en trecylindrig motor genom att placera översta kolvringen nära kolvtoppen och anpassa spol- och avgasportarnas längd. Redan 1924 började man tillverka trecylindriga motorer på 1 600 hk. De sattes in i fartyg på 9 000 t. dw, som varvet byggde. Dessa fartyg gjorde 10 knop,



Doxfords J-motor, firmans sista motortyp

och byggdes för att ersätta ångare i trampfart med den då typiska farten 9 knop. Senare byggde Doxford också mindre trecylindriga motorer på 900–1000 hk för trålare.

På 1930-talet utvidgade Doxford sortimentet med femcylindriga och på 1940-talet med sexcylindriga motorer. På 1950-talet kunde man leverera motorer med effekter upp till 8 850 hk. Sedan kom avgasturbinerna och effekterna ökade än mer.

På 1970-talet planerade Doxford tillverkning av motorer med cylinderantal från tre till nio, och effekter upp till

27 000 hk. Cylinderdimensionerna för dom största var 760x(1660+520) mm. Men motorprogrammet var en sak, verkligheten en annan.

Uppgång och fall

Från 1921 till 1950 hade över 600 fartyg byggts med Doxfordmotorer, enligt företagets uppgifter. Firman hade då ett 20-tal licenstagare för tillverkning av motorer.

På 1960-talet fanns det 1 000 Doxfordmotorer till sjöss, och 28 licenstagare. Men då hade nerförbacken redan börjat. En orsak var den begynnande

varvskrisen i Europa. En annan att japanska varv hade valt andra märken än Doxford när man började tillverka dieselmotorer på licens.

År 1977 förstärktes varvindustrin i England och blev British Shipbuilders Corporation. Koncernen hade ansvaret för alla brittiska varv, varav flera tillverkade B&W-motorer på licens. Efter tre år, med endast en nybeställning, beslöt koncernen att lägga ner tillverkningen av Doxfordmotorer.

De sista Doxfordmotorer som tillverkades var tio-trecylindriga och en fyrcylindrig. Den fyrcylindriga levererades 1980, och var den allra sista från Sunderland. Fartyget som fick den hette CANADIAN PIONEER. Inte särskilt pionjärluktigt att ha en avdankad motor!

En av de trecylindriga motorerna finns bevarad i en "industripark" i Beamish nära Sunderland. *The Doxford Engine Friends' Association* visar motorn sommartid. Deras hemsida rekommenderas för den intresserade.

OVE IKO

Några referenser:

Bergström, C Abr: *Fartygsmaskiner III*. Stockholm 1931 (2 uppl.)

Broschyrer och särtryck från *William Doxford & Sons Ltd*.

The Motor Ship, diverse årgångar.

www.doxford-engine.com hemsida för *The Doxford Engine Friends' Association*

Vi har läst... om RISKAFJORD II

Riskafjord kom seilande

Om båtens, bygda og byen i over 140 år författad av Erik Thoring och utgiven av Freke forlag, Stavanger 2005. ISBN 82-995627-2-4. 240 sidor, bunden, format 26 x 23 cm, rikt illustrerad med ritningar, kartor och fotografier i svartvitt och färg. Butikspris i Norge NOK 368,-. E-post: frekefor@online.no

Det här är boken om RISKAFJORD II som byggdes i Göteborg 1864, alltså för 142 år sedan! Det är kanske inte mycket som återstår av det fartyg som då byggdes, men bara dess historia fyller en hel bok. Erik Thoring från Stavanger, har beskrivit fartygets historia i text, ritningar, kartor och fotografier.

Historien börjar i Göteborg där den invandrade skotten Alexander Keiller etablerade en mekanisk verkstad vid nuvarande Skeppsbron 1841. En verkstad som senare skulle flytta över älven och långt senare bli Götaverken. På Keillers verkstad vid Skeppsbron byggdes 1864 ångaren SÄRO för att gå mellan Göteborg och Särö, de förmögna göteborgarnas egen badort.

Efter bara några år ersattes SÄRO av ännu ett nybygge. SÄRO såldes för att under en rad år trafikera andra linjer under olika namn. Ångaren gick i trafik på Väneren, i Gävle, i Blekinge och mellan Sjöfalle och Arvika.

1883 kom ångaren till Fredrikshald i Norge för att under namnet OLAVA gå mellan Halden och Strömstad.



Redan 1885 fick OLAVA ny panna och en kompondmaskin från Akers Mek. Verksted i Oslo.

Efter 44 år i Halden såldes OLAVA 1927 till A/S Riskafjord i Riskeleverven öster om Stavanger. Rederiet hade bildats av bönderna i Riskabygden för att kunna leverera mjölk till ett mejeri i Stavanger. A/S Riskafjord hade sedan tidigare två fartyg och nyförvärvet fick namnet RISKAFJORD II.

Det var inte bara mjölk som skeppades mellan Hommersåk och Stavanger med mellanbrygger utan även passagerare och gods.

1951 genomgick RISKAFJORD II en så gott som total förnyelse. Fartyget fick en helt ny överbyggnad och ångmaskinen ersattes med en GM diesel. Denna motor ersattes i sin tur 1960 med en numera klassisk Callesen diesel.

Från 1976 var RISKAFJORD II ensam kvar på linjen över Riskahavet och efter

69 år i trafiken blev RISKAFJORD II friställt 1996. Genom anbudsförfarande blev rederiet av med koncessionen och RISKAFJORD II ersattes av en modernare båt.

Vad skulle nu rederiet göra med RISKAFJORD II? Utan regelbundna intäkter och ständiga utgifter blev ekonomin ansträngd för det lilla rederiet. Söndagsutflykter och beställningstrafik blev en viktig del av verksamheten men konkurrensen var hård.

1999 gav riksantikvarien RISKAFJORD II "vernestatus". Förutsättning för bidrag var emellertid att fartyget skulle bevaras som när trafiken upphörde 1996.

Redan 1999 var man tvungen att byta en större del av överbyggnaden. Skulderna ökade och först vid 140-årsjubileet 2004 kunde man se krisen som avvärd. Kommuner, landsting, riksantikvarien och aktieägarna bidrog sammanlagt med nästan 750 000 kronor.

Sommaren 2005 besökte RISKAFJORD II Nordsteamfestivalen i Bergen.

Och hur gick det då med mjölken? Långt efter det Riskarederiet slutat frakta mjölk med sina fartyg fortsatte man att köra mjölk med tankbil, något som pågick ända fram till 1998. Då var det bara tre mjölkbönder kvar i bygden. Under femtiotalet hade rederiet även koncession på ägghämtning i bygden.

Boken om RISKAFJORD II är en mycket trevlig och innehållsrik bok om en epok som tyvärr inte överlevde sekelskiftet.

INGVAR KRONHAMN

Ångbåten Nr 1 2006

Ångbåtar på andra sidan



Ångbåten Nr 1 2006

Från vår medlem Christer Samuelson i Solna har vi fått fotografier på ångbåtar som hör hemma på "andra sidan", i det här fallet i Roslagen.

Övre bilden visar ångaren NORRTELJE som var förebild när BOHUSLÄN planerades. NORRTELJE ligger sedan många år som restaurang i bostaden Norrtälje och är väl värd ett besök!

På bilden ser vi den nya skorstenen som kom på plats i oktober 2005 och som till mått och utseende motsvarar den ursprungliga från år 1900. På fyrtio-talet fick NORRTELJE en bredare och "modernare" skorsten.

Under vintern har NORRTELJE även försetts med ett nytt trädäck för 800 000 kronor.

Nedre bilden visar ångaren BLIDÖSUND när den lämnar Kapellskärs brygga på väg mot Norrtälje. Bilden är tagen 15 juli 2005 på en av de fredagsturer som BLIDÖSUND gör under sommaren från Stockholm till Norrtälje. Det är den längsta reguljära ångbåtsresan man kan göra i svenska vatten.

Och nog syns det att BLIDÖSUND är ett Eriksbergsbygge. 1911 levererades denna vackra ångare som fortfarande är koledad och trafikerar den skärgård som den en gång byggdes för.

INGVAR

Ord ombord

De som läste om sjömansord i Stick i stäv i förra numret av Ångbåten förvägnades kanske av hur många sådana ord och uttryck som används även av landkrabbor.

En medlem bör föreslagit att vi i Ångbåten borde förklara olika sjöstermer som används ombord. Alla medlemmar är kanske inte så kunniga i alla ord och uttryck.

Varje yrke har sina särskilda benämningar som för utomstående kan förefalla helt obegripliga. Speciellt inom sjöfarten finns ord och uttryck som inte används någon annanstans.

Om man deltar i arbetet ombord är det faktiskt viktigt att ha gemensamma benämningar för att man skall kunna handla rätt i olika situationer.

Att för och akter är fram och bak på fartyget vet de flesta liksom att styrbord och babord är höger och vänster sida om man står med näsan mot fören.

Det öppna däck förut på BOHUSLÄN heter *fördäck*. Under fördäcket finns *skansen* där en del av besättningen bor. Besättningen är personalen ombord.

Akter om (bakom) skansen ligger *försalongen* där man fört serverade öl och kaffe till passagerarna men som numera är besättningens mats-, mat- och uppehållsrum.

I gången till försalongen finns *hytter*, det vill säga rum där man kan övernatta. Här sover man i en *kaj* eller *säng*. Vaggarna kallas *skott* och golvet *deck*. De små runda fönstren i fartygssidan kallas *ventiler*.



Ångaren BOHUSLÄN byggdes med ett förhöjt fördäck, ett babordäck, för att få självständiga egenkaper på den utsatta kustlöpen mellan Göteborg och Grönarna. Akterdäcket var ett öppet lastdäck fram till 1953. Foto Göteborgs Sjöfartsmuseum

Om man från fördäcket går in genom dörren i *fronskottet* och nedför trappan kommer man in i *mellandäck*, utrymmet mellan *buvuddäck* och *övre däck*.

Man står då på *torget* alldeles för om (framför) *lastluckan* över *lastrummet*. Lasten kom fört genom *sidoportarna*. Fortfarande kan babords lastport öppnas och i *diskrummet* kan övre delen av styrbords lastport öppnas.

I mellandäck ligger på styrbordssidan köket eller *kyssen* (*kabynsen*). På babordssidan löper "maskingången" varifrån man genom en dörr i *maskin-koppen* når *maskinrummet* under däck.

Genom en dörr kommer man vidare ut på *akterdäck* som fört var ett öppet lastdäck. Det är nu serveringslokal med ett *penteri* där man kan köpa det som fört serverades i försalongen.

Under akterdäcket finns hytter och *aktersalongen*, "punschsalongen".

När akterdäcket byggdes in lämnades längst akterut en del öppet dit man kommer genom en lucka i övre däck för förtöjningsarbete och flagghissning.

I nästa nummer fortsätter vi vår rundvandring ombord i ångaren BOHUSLÄN.

INGVAR KRONHAMN

Ångbåten Nr 1 2006

Aktersalongen

Dampfestival i Vejle

Ångaren BOHUSLÄN besöker i sommar ångfestivalen i Vejle i Danmark. Vejle ligger på Jylland, alldeles norr om Lilla Bält och i närheten av Jelling, hela Danmarks vagna där Kung Gorm och Harald Blåtand höll hov för tusen år sedan.

Den första ångfestivalen i Vejle ägde rum 1996 och lockade 25 000 besökare. Målet var att sätta fokus på fjordstaden Vejle med en festival till glädje för såväl invånare som turister. Festivalen arrangeras av Vejle kommun. Idén kom från Flensburger Dampf Rundum och tanken var att de häda festivalerna skulle alternera vartannat år.

Det dröjde emellertid till 2002 innan Vejle åter inbjöd till festival då även ångaren BOHUSLÄN var där.

Sommaren 2006 äger Vejle Dampfestival rum fredag 7 juli – söndag 9 juli. Mer information finns på hemsidan www.dampfestival.dk

Ångbåtsmöten 2007

Efter NORDSTEAM i Bergen 2000 och 2005 är det nu Sällskapet Ångbåtens tur att arrangera ångbåtsmöte 2007.

Den nordtyska ångfestivalen Flensburger Dampf Rundum hålls vartannat år och nästa gång i juli 2007. IK

FÄRJAN 4

ligger i vintervila på Ringön. Endast maskinisterna är verksamma ombord. De har bussat om lågtryckscylinderns slidstång och gjort översyn av pannans ventiler.

Just nu pågår installation av ett larm-

system som skall varna maskinisten om ångmaskinen har fel rotationsriktning jämfört med vad som anges på maskin-telegrafan.

Båtar runt omkring

KäringöTrafiken har beställt en ny båt vid Djupviks Varv på Tjörn. Nybygget är en följd av att KäringöTrafiken vann Västrafiks upphandling av båttrafiken till Käringön och Gullholmen.

Den nya Käringöbåten byggs i stål och Djupviks Varv har lagt ut byggnationen av skrov och överbyggnad på ett varv i Riga. Djupviks Varv kommer att motorisera och utrusta båten på det egna varvet. Nybygget blir ca 27 x 6,5 m med plats för 200 passagerare. Den skall vara leveransklar i slutet av året.

Gullholmsbåten HATTAN ligger nu i bygghallen på Djupviks Varv för ombyggnad. Det är en omfattande ombyggnad som krävs för att kunna klara Västrafiks krav på bl. a. handikappanpassning. Skrovet breddas för att medge att salongsdäcket höjs till samma nivå som fördäck.

Under tiden HATTAN byggs om har rederiet hyrt in HANÖSUND från Solvesborg. Båten byggdes 1977 för trafiken till Hanö, men blev överflödigt när trafiken upphandlades och en annan entreprenör tog över. GS

Forum för det levande maritima kulturarvet i Göteborg

Skonaren Ingos Vänner inbjöd under vintern "skut-, ångbåts-, museer och alla maritima vänner i göteborgsområdet"

till möte 21 februari. Tanken var att kunna samla alla traditionsfartyg till ett ställe med lokaler som kunde nyttjas gemensamt för olika aktiviteter.

Mötet som hölls ombord i DAN BROSTRÖM vid Göteborgs Maritima Centrum samlade ett tjugotal personer som representerade olika fartyg och föreningar.

Från flera håll framfördes att sommarplatserna var okej men att samverkan under vinteruppehållet skulle vara bra. Deltagare framförde visioner av skilda slag och en arbetsgrupp utsågs att bereda idéerna inför ett nytt möte 21 mars.

Vid detta möte presenterades tänkbara områden såsom Gullbergskajen, Lilla Bommen, Frihamnen, Stora Hamnkajen, "Nya Träpiren", Fiskhamnen och Klippans Ångbåtsbrygga.

Mötet enades om att arbetsgruppen skall formulera sig i skrift för att visa omfattningen av intressen och gemenskap, sammanställa behoven samt att visa på de platser som kan vara intressanta för framtiden. En förteckning över de fartyg som kan utnyttjas ev. anläggningar skall utarbetas.

En samling med fartyg i anslutning till invigningen av Götatunneln 17 juni planeras liksom vid Kulturhusens dag 10 september.

Slutligen meddelades att sista anmälningssdag för deltagande i 2006 års Kulturhusens dag 10 september med temat *Platser för anknytning och avfärd* är 19 maj. Anmälan görs till Riksantikvarieämbetet på www.raa.se/khusdag.

Sällskapet Ångbåten

BOX 2072
403 12 GÖTEBORG

ADRESS- UPPDATERING

410 566 900

Vid definitiv avflyttning sänds försändelsen vidare till nya adressen. Rapportkort med nya adressen sänds till Postkontoret 403 10 Göteborg

B FÖRENINGSG- BREV

SVERIGE



PORTO BETALT



Styrsöbolagets DISA vid den nya bryggan på Vrångö den 2 augusti 1970. DISA har här kvar sitt gamla utseende från leveransen från Lådöse Varf 1936. Vid den stora ombyggnaden på Gotenius Varv 1978 förlängdes skrovet och båten fick ny överbyggnad och nytt maskineri. En del av det gamla återvanns dock. Skrovets fönsterventiler monterades i ångaren BOHUSLÄNS akterskepp. Teakstyrhytten placerades på bogserångaren STRAND och salongens träsoffor gick till en av Anten-Gräfsnäs Järnvägs personvagnar. Styrsöbolaget sålde DISA till Stockholm 1999. Där blev hon åter ombyggd och heter numera RIDDARFJÄRDEN. Foto Gunnar Söderberg