



ÅNGBÅTEN Årg 47 • Nr 2 2011 • 141

Ångbåten

Medlemsblad för
Sällskapet Ångbåten, Göteborg
ISSN 1402-8360

Göteborgsredaktionen:

Ingvar Kronhamn, Gumla Björkstrandvägen 182, 417 28 Göteborg, tel 031-51 22 20
ingvar.kronhamn@telia.com (ansvarig utgivare)

Bertil Holmström, Ulvelåden 15, 416 74 Göteborg, tel 031-23 61 73, bertil@bertil.se
Martias Jarlstedt, Aspycksvägen 19 A, 417 29 Göteborg, tel 031-53 85 80,
martias@jarlstedt.com

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

Lokalredaktionen Lysekil:

Bo Starmark, Fregatvägen 3, 453 30 Lysekil, tel 0523-134 14, fax 0523-154 53, markgraf@algonet.se
Tidskriften utkommer med fyra nummer per år. Prenumerationsavgiften för år 2011 är 150 kronor.

Adressändringar meddelas till Kerstin Lud, Södra Viktorisgatan 37, 411 30 Göteborg, tel 0701-77 30 70
e-post: medlemregister@steamboat.se eller på Postens blankett direkt till Sällskapet.

Grafisk produktion: Litrosid Media AB 2011.

Sällskapet Ångbåten

Box 2072, 403 12 Göteborg

www.steamboat.se, info@steamboat.se

Medlemsavgiften för 2011 är 150 kr. Plaggrin: 62 16 06-3, bankgiro: 673-68 62.

Ordförande: Bengt Cremonese, tel 0301-407 89, cremo@spray.se

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

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

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

Ångaren BOHUSLÄN har snåles seglatsstämningen sin tilläggsplats vid Stenpiren, Göteborg,
tel 031-13 14 50. Vinteravgift vid Skeppshorn, tel 031-13 14 20.

För beställningstrafiken svarar Claes Johnson,

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

Reguljära nyheter med Fången 4 ingår från flöjelaget vid Residensbron.

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

Innehåll Ångbåten 141

Försalongen	2	Tankar kring ett ångbåtsvykort	6
Välkommen Kim Forssblad!	3	Tack för maten!	7
Årsstämma i Ångbåten ekon. förening	3	Båtar runt omkring	8
Årsmötet 2011	3	Marstrandbolaget del 12	9
Ångbåtsurer 2011		– SKARGÅRDEN	9
med BOHUSLÄN och FÅNGEN 4	4	Pielstickepoken på Lindholmen	15
Medlemsrabatt på Ångbåtsurer 2011	5	Bengt Cremonese har lämnat oss	20

Försalongen

Välkommen ombord i Ångbåten 141!

Vår ordförande Bengt Cremonese har lämnat oss. Han avled efter en tids svår sjukdom. På grund av denna var Bengt tvungen att dra sig tillbaka från det aktiva livet i Sällskapet Ångbåten.

För första gången på 12 år har vi inget "Ordföranden har ordet". I nummer efter nummer av tidskriften Ångbåten har vi kunnat läsa Bengts funderingar om det som rör sig kring våra ångare.

Vår vice ordförande Kim Forssblad har fått ta över ordförandeskapet.

Sommarnumret av Ångbåten har som vanligt turlistan som däckslast.

I serien om Marstrandbolagets fartyg har vi kommit fram till motorfartyget SKARGÅRDEN, ett av de mindre kända.

Att våra aktiva medlemmar besitter kunskap och erfarenhet förstår vi av Mats Demkers berättelse från sitt yrkesverksamma liv.

Trevlig läsning!

REDAKTIONEN

Manus till Ångbåten

Vi tar gärna emot bidrag, både text och foto, inom Ångbåtens intresseområde: Ångbåtar och ångbåtstrafik, företrädesvis på västkusten. Till Ångbåten Nr 3 2011 (142) vill vi gärna ha manus senast 5 september 2011.

Omslaget

Ångaren BOHUSLÄN går in i Sotekanalen på nordgående. Sommartid är båttrafiken tät i den skyddade farleden.
Foto Ingolf Ibenbard Benjaminsen

Ångbåten Nr 2 2011

Välkommen Kim Forssblad!

Ombord i Ångbåten 140 såg sig Bengt Cremonese nödsakad att vid styrelsemötet den 8 mars avgå som mångårig ordförande i Sällskapet Ångbåten på grund av svår ohälsa.

Sällskapets vice ordförande Kim Forssblad tillträdde omedelbart som tillförordnad ordförande fram till årsmötet den 29 oktober.

Det är ingen duvunge som tillträtt. Kims far, Stefan Forssblad, var ordförande i Sällskapet från 1967 fram till sitt frånfälle 1990. 1968 fungerade även Kims farfar Douglas Forssblad någon gång som styrman ombord.

På den tiden var nedre åldersgränsen för att få jobba ombord att man gått ut årskurs 7 på högskolan! Som tonåring fanns Kim ombord åtskilliga gånger som "allmänjänstare". Senare vid mer mogen ålder gick han tre år i maskin som äldre och smörjare. Av och till kunde vi under åren glädjas åt hans besök och jobb ombord.

Kim Forssblad är väl förberedd för sitt arbete ombord som skicklig befälhavare och som kraftfull ordförande i Sällskapet.

Välkommen ombord!

BO STARMARK



Kim Forssblad fångad i farten ombord i BOHUSLÄN.
Foto Bo Starmark

Årsstämma i Ångbåten Ekonomisk Förening

äger rum i ångaren BOHUSLÄN vid Stenpiren i Göteborg
måndagen 14 juni 2010 kl 18.00.

Alla andelsägare är välkomna!

Agneta Eriksson
Ordförande

Andelar i ångaren BOHUSLÄN säljes vid årsstämman!

Ångbåten Nr 2 2011

Årsmötet 2011

Medlemmarna i Sällskapet Ångbåten kallas till årsmöte
lördagen den 29 oktober 2011 kl. 12.00 i Sjömanskyrkan,
Stigbergstorget, Göteborg.

Årsmöteshandlingar översändes med senare nummer
av Ångbåten. Ev. motioner skall enligt stadgarna vara
Sällskapets styrelse tillhanda senast den 1 oktober 2011.

STYRELSEN

Ångbåtsturer 2011 med BOHUSLÄN och FÄRJAN 4

Med detta nummer av Ångbåten medföljer programmet Ångbåtsturer 2011. Där finns detaljerad information om tider, bokningar och priser för turer med våra ångare BOHUSLÄN och FÄRJAN 4. Besök även vår hemsida på www.steamboat.se

Kvallsturer

Kvallsturer i Göteborgs skärgård går i sommar alla onsdagar i juni, juli och augusti samt även 7 september. Avgång från Stenpiren i Göteborg kl. 18.30. Turen tar tre timmar.

Efter 35 år går kvallsturen i sommar motsols! Detta för att resenärerna inte skall behöva stå i kö i kafeterian när vi passerar Längesdrag och går genom Snobbrännan.

Sillens dag på Klädesholmen

Den första heldagsutflykten går redan på Nationaldagen, måndagen den 6 juni. Avgång från Göteborg kl. 10 till Marstrand och Klädesholmen med återkomst 19.30. På Klädesholmen firas Sillens dag då årets sill presenteras.

Runt Tjörn

Lördagen 2 juli gör vi en resa runt Tjörn från Mollösund. Söndagen 3 juli går resan runt Tjörn från Skärhamn. Avgång kl. 11 med återkomst 15.00 båda dagarna.

Kusttur och Sotekanalens dag

Sommarens första kusttur går fredagen 8 juli. BOHUSLÄN går från Göteborg kl. 10.00 till Marstrand, Gullholmen, Lysekil och Kungshamn med två timmars



Även i sommar skall vi passera Störgebovadis rosa granitklippor med vår ångare. Följ med på våra resor längs kusten och upplev landskapet från havet!
Foto: Bo Starmark

uppehåll på Gullholmen. Återresa med buss från Kungshamn till Göteborg.

Lördagen 9 juli firas Sotekanalens Dag i Hunnebostrand. BOHUSLÄN går från Kungshamn genom kanalen till Hunnebostrand och gör där ett två timmars uppehåll.

Kustturen söndag 10 juli går från Kungshamn kl. 11.00 med anlop av Lysekil och Marstrand. Två timmars uppehåll i Marstrand. Från Marstrand kl. 17.00, till Göteborg 19.30. Framresa med buss från Göteborg. Återresa med buss från Göteborg till Kungshamn.

Träbätsfestivalen i Skärhamn

Träbätsfestivalen i Skärhamn äger rum lördag och söndag 16 och 17 juli. BOHUSLÄN går från Göteborg lördag kl. 10.00 och återresan sker med abonnerad buss från Skärhamn med återkomst till Göteborg.

På söndag går abonnerad buss från Göteborg kl. 10.30 till Skärhamn. BOHUSLÄN går från Skärhamn 16.00 och kommer till Göteborg 19.30.

Kusttur till Lysekil och åter

Nästa resa är en kusttur fredagen 22 juli

från Göteborg kl. 10.00 till Marstrand, Gullholmen och Lysekil med två timmars uppehåll på Gullholmen. Återresa med buss från Lysekil till Göteborg.

Kusttur till Kungshamn

Lördagen 23 juli gör BOHUSLÄN en utflyktsresa från Lysekil kl. 11.00 genom Sotekanalerna till Hunnebostrand. Uppehåll 1 ½ timme. Återresa 15.15, till Lysekil 18.00.

Kustturen söndag 24 juli går från Lysekil kl. 12.15 med två timmars uppehåll i Marstrand. Från Marstrand kl. 17.00, till Göteborg 19.30. Framresa med buss från Göteborg. Återresa med buss från Göteborg till Lysekil.

Söndagsutflykter

Efter juli månads kusturer vidtar de sedvanliga söndagsutflykterna från Göteborg till Marstrand och åter.

31 juli fortsätter BOHUSLÄN till Klädesholmen, 7 augusti till Härön och 14 augusti till Skärhamn.

21 augusti stannar BOHUSLÄN i Marstrand för att där avsluta Sekelskiftedagarna. Avgång från Göteborg kl. 10.00 och med återkomst 19.30.

Söndagsutflykterna avslutas traditionsenligt 28 augusti med resan till Repslagarmuseet i Älvängen. Denna dag går BOHUSLÄN även på en rundtur på Göta älv från Älvängen.

Reservation för sjöhävning

Att färdas med ångaren BOHUSLÄN genom den bohuslänska fiskeläges bygden är något unikt. Ena stunden passerar vi genom tränga sund och ser fiskelägen med vita hus och röda sjöbodnar, i nästa stund öppnar sig horisonten mot det öppna västerhavet.

Av denna anledning reserverar vi oss för sjöhävning vilket kan medföra att färdvägen och resmålen ändras eller att en del av resan får företas med buss.

Vi vill ju att våra resenärer skall trivas ombord och kunna njuta av sjöresan utan onödig sjögång.



Foto: Åke Karlsson

Historiska hamnturer

Varje lördag i september och oktober gör FÄRJAN 4 en historisk hamntur i Göteborgs innerhamn. Färjan utgår från Residensbron vid Stenpiren kl. 14.00 på rundtur i hamnen.

Varannan lördag följer vi med guiden iland på Lindholmen, varannan lördag vid Klippan. Vi är tillbaka 16.30. Det finns enkel kaféserving ombord.

INGVAR KRONHAMN

Medlemsrabatt på Ångbåtsturerna 2011

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 mellan Göteborg, Marstrand, Klädesholmen (även 6 juni), Skärhamn och Härön samt mellan Göteborg och Älvängen.

Kustturerna är resorna Göteborg-Skärhamn-Göteborg, Göteborg-Lysekil-Göteborg samt Göteborg-Kungshamn-Göteborg.

Medlemsrabatten är 50 % på biljettpriset för båtresan.

Vid kusturer med båt och buss i Sällskapet regi är medlemspriset 150 kr vid ordinarie pris 200 kr och 200 kr vid

ordinarie pris 280 kr.

Resor med båt och buss i Sällskapet regi kan endast köpas i förväg.

Vid förköp genom Tinet, eller annan återförsäljare, tillkommer serviceavgift.

Om full avgift betalats får man tillbaka rabatten ombord på BOHUSLÄN mot uppvisande av biljett och medlemsbevis.

Tankar kring ett ångbåtsvykort



Detta, i mitt tycke, trevliga, livfulla och intressanta vykort från hamnen i Göteborg tycker jag skulle kunna passa för läsarna av denna tidskrift.

Som synes är motivet från Skeppsbron, där flera av Göteborgs Nya Ångslups AB:s passagerarångare ligger i förgrunden, redo för turer ut till södra och norra skärgården.

Ångslupsbolagets skorstenar, mörka med svarta toppar och med de runda skorstensemblemen (på vilka något "postbordsaktigt" var anbringade), framgår med all önskvärd tydlighet, och noterbart är för övrigt även sättet, på vilket sätt skärgårdsbåtarna var förtöjda.

Ombordstigningen till några av fartygen verkade ju aningen besvärlig,

något åtminstone för höjdrädda och inte alltför viga passagerare!

Från vänster till höger ligger alltså ångarna STYRSÖ (1907), GÖTA (1895), LÄRKAN (1882), SVEA (1895), ÅRLAN (1884) och EJDERN (1899). Längst till höger i bild skimtar även en så kallad motorstänka.

Vid Stenpiren i bakgrunden ligger

från vänster till höger Marstrandsbolagets kustångare MARSTRAND (1904) och WESTKUSTEN (1876), och är man sedan riktigt skarpögad, kan man även notera den lilla, trevliga ångslupen BRYNHILD, som verkar vara på väg mot Hisingen.

Denna lilla passagerarbåt, som under en kortare tid i hamntrafiken också bar namnet GRETA, syns alltså mellan förliga masten och skorstenen på ång. MARSTRAND.

Vykortet har utgivits av AB Göteborgs Konstförlag och har skickats i maj 1923. Kortet har dock tillkommit något tidigare, förmodligen 1921 eller kanske redan 1920, och anledningen till denna förmodan från min sida är följande.

Ångslupsbolaget gick i konkurs i slutet av 1921, men ledtråden som får mig att gissa, att vykortet kanske togs redan 1920, är att det finns några andra, liknande utgivningar av just detta vykort, där fotografen då har vridit sin kamera lite mer till höger.

På ett av dessa kort skimtar därvid Marstrandsbolagets ångare St ERIC, och hon ligger då längst in (till höger) vid Stenpiren och har på dessa andra vykortsbilder det nya utseende, som St ERIC fick i augusti 1920.

Min slutsats blir sålunda, att detta vykort alltså kan ha tillkommit redan 1920, men det mest troliga är nog ändå, att vykortet har tagits 1921. Bilden togs under sommarhalvåret, åtminstone av människornas klädsel att döma.

RAGNAR MAGNÅNDER

Ångbåten Nr 2 2011

Tack för maten!



Lasse Scheutz rör om i soppan – maten står färdig för de vinteraktiva ombord i BISSNUS.
Foto Bo Starmark

umgäts. Någon gång, när vädret varit riktigt uselt och Göta Älv varit ordentligt upprörd, kan denna matpaus ha varit mycket länge. När arbetstempot är högt har rasten varit mycket kort.

Men varje gång vid varje arbetsdag har det vankats en varm och riklig middag med bröd och huvudrätt ömsom en köttret, ömsom en soppa. Och ni vet själva, vid en god och varm måltid blir humöret gott och skratten många blandat med facksnacket. Jobbet ombord blir också en trivsam träffpunkt.

Mat lagar inte sig själv. Inte heller dukar den upp sig själv.

Ombord i ångaren har vi sedan många år en maskinist, som också är fartygets huvudelektriker. Mannen som ser till att vårt likströmssystem fungerar som det ska, som ständigt är på jakt efter likströmskomponenter – en bristvara i dessa tider. Självt är han säkerligen en bristvara – Lasse Scheutz. Det är han som skött vinterbyssan, skaffat maten, lagat den och diskat efteråt. Det hela så där vid sidan om, jämte maskinistjobbet.

Det säger sig självt att det betyder väldigt mycket för trivselen och sammanhållningen ombord

Så, varmt tack för maten, Lasse!

BO STARMARK

Under hela vintersäsongen vid ångarens uppläggning vid Skeppsbron och vid liggertiden hos Gotenius varv har Vintergänget arbetat ombord tisdagar och torsdagar. Vid Skeppsbron är ångaren uppvärmd och det har varit riktigt skönt att vistas ombord. Vid varvet däremot har temperaturen ibland sjunkit betänkligt många grader. Tiden där var dock endast någon vecka.

Varje tisdag och torsdag har det varit en matpaus, då man samlats och um-

Ångbåten Nr 2 2011

Båtar runt omkring

Så här inför sommarsäsongen kan det vara intressant att se vad som rör sig på stora och små vattendrag i västsverige. Kanske kan det bli uppdrag för utflykter i sommar.

POLSTJÄRNAN i Karlstad

Efter pannhaveriet inför NORD-STEAM 2007 i Göteborg gläder vi oss åt att POLSTJÄRNAN äntligen kommer i trafik i sommar. Tyvärr fanns inte programmet på hemsidan vid pressläggningen. Se www.polstjarnan.nu för vidare info.

Ångaren TRAFIK i Hjo

Ångaren TRAFIK gör i sommar turer på Vättern till Visingsö, en tur till Hästholmen, en till Vädstena, rundturer från Hjo samt tre kvällsturer med jazz.

Turerna till Visingsö går från Hjo kl. 10 söndagarna 19 juni, 3, 16, 24 och 31 juli, 7, 14 och 21 augusti. Återkomst 18.15.

Under slöjdmässan i Hjo 9 juli går TRAFIK från Hjo kl. 09.00 och 17.00 till Hästholmen och tillbaka. Turen till Vädstena går från Hjo kl. 09.30 med återkomst 19.00.

Rundturerna på en timme går från Hjo 2 juli kl. 15, 9 juli kl. 13.30, 10 juli kl. 12 och kl. 14, 15 juli kl. 15 samt 30 juli kl. 15. Den senare med Hjo Visklubb.

Kvällsturer med jazz ombord: 2 juli kl. 19 (Mystos Hor Lips), 15 juli kl. 19 (Red Wing), 30 juli kl. 19 (Hjo Orleans Band).

Bokning av biljetter genom Hjo Turistbyrå. Se vidare information på hemsidan www.sstrafik.se

Ångaren HERBERT i Alingsås

Sommarens program består i åtta turer till Risön i sjön Mjöern och två turer med musik ombord. Turerna till Risön går söndagar i juli samt 7 augusti, från Alingsås kl. 11 och med återkomst 14.30. En kvällstur till Risön görs 10 augusti kl. 19. Risödagen 13 augusti annonseras i Alingsås Tidning. De två musikturerna går fredagarna 5 och 19 augusti.

Turerna går från Ångbåtsvarvet på Lövekullevägen i Alingsås. Biljetter kan förbokas på nätet, överlevna biljetter säljs före avgången. Se vidare hemsidan för Mjöerns Ångbåtsförening, www.herberts.se

NOSSAN AF STALLAHOLM

I Nossebro finns denna lilla ångslup som gör turer på Nossan från campingplatsen i Nossebro. NOSSAN är 7 meter lång, 2,05 m bred och tar högst 12 passagerare. Den har en komppoundångmaskin på 4 hästkrafter.

Om Du inte hittar turistlistan på ångarens hemsida www.ssnossan.se beror det på att man endast kan hyra den för en tur på Nossan.

För information och bokning, ring 0706-09 58 10.

SAFVELÄNGEN II

1943 lades ångslupen SAFVELÄNGEN upp efter att ha trafikerat sjön Sävelängen mellan Floda, Näs Fabriker och Tollered sedan 1897.

Lördagen 7 maj invigdes nya SAFVELÄNGEN II, en slup om åtta meters längd

som drivs med elmotor och batterier. Skrovet är byggt av aluminium, är helt öppet och har plats för 12 passagerare.

Medan den gamla båten transporterade både gods och passagerare över sjön kommer den nya att enbart föra passagerare som vill uppleva sjön Sävelängen från sjösidan. Förutom vissa fasta turer kommer SAFVELÄNGEN II att gå i beställningstrafik från maj till oktober.

För bokningar, kontakta Näs & Co på info@naasbid.se

Elektrisk ISA på Lygnern

Sjön Lygnern kommer att återfå båttrafik när nya ISA sätts i trafik.

Den gamla ISA var en ångbåt som trafikerade Lygnern mellan Sättila och Fjärås från 1890 fram till 1920-talet. Under första världskriget motoriserades fartyget.

Nya ISA är 13 meter lång och 4,25 m bred. Djupgåendet beräknas till 1,5 m. Eftersom Lygnern är vattentäkt har man beslutat sig för miljövänlig framdrift i form av en elmotor på 25 hästkrafter.

Bakom byggandet av ISA står en ekonomisk förening med åtta delägare vilka bidrar med kunskap, arbete samt ekonomiskt för att projektet skall lyckas och bli en uppskattad upplevelse i bygden.

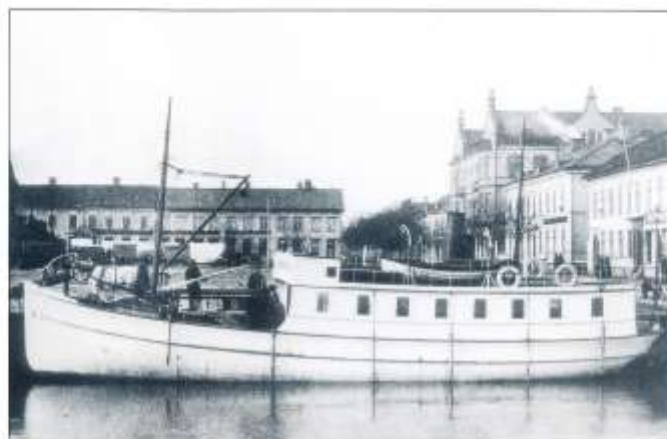
Redan sommaren 2010 låg ISA i sitt rätta element men togs upp igen för komplettering under vintern. 5 juni 2011 sjösattes ISA på nytt. De första turerna planeras till sommaren 2011.

Se vidare på www.isaaflygnern.se

INGVAR KRONHAMN

Ångbåten Nr 2 2011

Marstrandbolaget del 12 – SKÄRGÅRDEN



Motorfartyget Skärgården i Lidköpings hamn 1913 eller 1914. Nya Stadens torg i bakgrunden. Skärgården gick mellan Källandsö och Lidköping onsdag, lördag samt marknadsdagar. Foto i Ångbåten arkiv



Skärgården utgick från Hörviken på sina resor mellan Källandsö och Lidköping.

Ännu ett av Marstrandbolagets fartyg var ett motorfartyg. Från ångaren BOHUSLÄN i förra numret förflyttar vi oss till det betydligt mindre motorfartyget SKÄRGÅRDEN.

Båttrafik på Källandsö

I början av 1900-talet fick Källandsö i Väneren reguljär båtförbindelse med Lidköping. Två olika rederier byggde var sitt motorfartyg för gods- och passagerare.

Det första fartyget skulle ha levererats 1907 men förstördes i en brand på midsommaraftonen. Först 1908 kunde

KALLANDSÖ levereras från Sjötorps varv vid Göta kanals utlopp i Väneren. Fartyget byggdes av trä och hade en Lidan tändkulemotor på 20 hästkrafter. KALLANDSÖ var 18,86 m lång och 4,50 m bred.

1913 byggdes ett lika stort motorfartyg i ek och fur vid Sjötorps varv. Det fick namnet SKÄRGÅRDEN. För framdrivningen svarade två Lidan tändkulemotorer som drev var sin propeller.

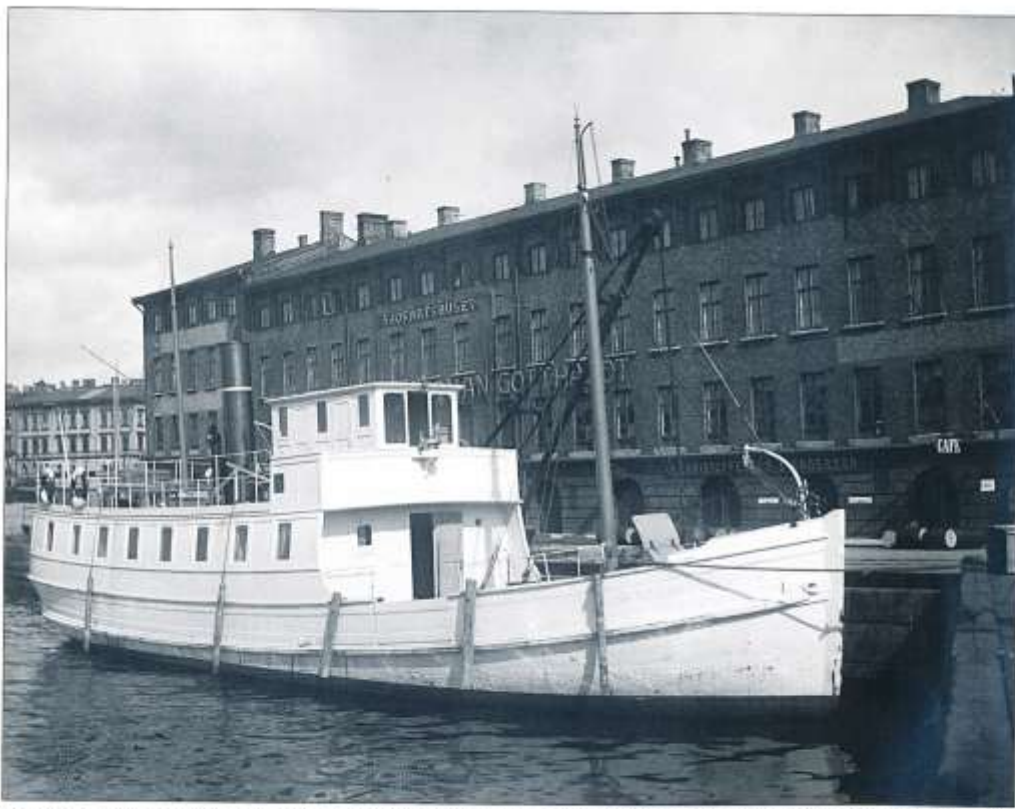
I trafik på Väneren

KALLANDSÖ utgick från Hörviken på notta Källandsö tidigt på morgonen

onsdag, lördag samt marknadsdagar. På resan till Lidköping anlöptes Kleversbergen i Otterstad. Återresan gick från Lidköping på eftermiddagen. Trafiken pågick under den isfria delen av året.

SKÄRGÅRDEN kom att överta KALLANDSÖS linje från Hörviken till Lidköping men gick inte in i Frösöfjärden till Kleversbergen i Otterstad. Därifrån gick istället KALLANDSÖ.

1916 gjorde de båda fartygen endast en tur i veckan. Förmodligen var bränslebristen under första världskriget den bidragande orsaken. Från mitten av april fram till julen 1916 gick KAL-



LANDSÖ och SKARGÅRDEN varje lördag från Källandsö till Lidköping och åter. Det var sista året fartygen gick i trafik mellan Källandsö och Lidköping.

Motorfartyget SKARGÅRDEN i Göteborg vid Skeppsbron mellan Stenpiren och Träpiren. Fartyget har Marstrandbolagets skorstenmärke. Fotot är förmodligen taget 1925 då bolaget lät fotografen Allard fotografiera bolagets fartyg. Foto från Sjöfärdsmuséet Ahlsriet i Göteborg.

Till västkusten

Under första världskriget hade Göteborgs Nya Ångslups AB på grund av höga kolpriser dragit ner på skärgårds-trafiken. Detta gav anledning till att konkurrerande rederier satte in fartyg som var billigare i drift.

Det var mindre fartyg med träskrov av fiskerbåtstyp som med tändkulemotorer framgångsrikt konkurrerade med och ersatte ångbåtarna på vissa linjer. Dessa motorbåtar kallades på västkusten för "stänkor" och betraktades inte som fullvärdiga passagerarfartyg. Den robusta salongen på däck kunde möjligen betraktas som "skydd för däckspassagerare". Både KALLANDSÖ och SKARGÅRDEN representerade denna typ av mindre passagerarfartyg.

För trafiken på Göteborgs norra skärgård hyrde Almqvists Fiskafär i Göteborg (Justus Hansson, Hönö) passagerarfartyget KALLANDSÖ. Dessutom inköpte företaget SKARGÅRDEN.

SKARGÅRDEN fick nu en ny motor. De båda Lidanmotorerna byttes mot en Gullbrandens tändkulemotor på 50 hästkrafter som fick driva en ny och vidbar propeller. En uppskattning av fartresurserna torde vara 7-8 knop.

Trafik på norra skärgården

Sommaren 1917 började SKARGÅRDEN trafikera Göteborgs norra skärgård. Den 7 juni började vardagsturerna med en tur från Göteborg kl. 13.30 till Kalvsund, Björkö, Hålsö och Öckerö med återresa till Göteborg. Kl. 18.30 gick SKARGÅRDEN från Göteborg till

Kalvsund, Öckerö, Björkö och Hålsö.

Morgonturen gick från Hålsö 06.50 och anlöpte Björkö, Öckerö och Kalvsund på resan till Göteborg.

Söndagar gick SKARGÅRDEN från Göteborg kl. 9.00 och återvände från Hålsö kl. 20.

Tiderna justerades efter hand. Tillläggsplats i Göteborg var västra sidan av Ångslupstrappan på Skeppsbron.

Såld till Marstrandbolaget

Det var endast sommartid som Marstrandbolaget erbjöd en tur vardagar med avgång från Marstrand på morgonen till Göteborg och med återresa på eftermiddagen. På resorna mellan Göteborg och Marstrand stoppade bolagets ångare för båt endast i Kalvsund.

Det innebar att eventuella passagerare roddes ut i farleden där ångaren drog ned farten tillräckligt för att passagerarna skulle kunna ta sig ombord eller lämna ångaren genom en sidoport.

När höstturisterna började 6 september 1921 utsattes Marstrandbolaget för konkurrerande trafik från ångaren VIRA, ägd av Göteborgs Nya Ångslups AB. VIRA gick från Marstrand vardagar kl. 8.15 och anlöpte i norra skärgården Knippla, Björkö, Hålsö, Kalvsund samt Hjuvik på resan till Göteborg.

Marstrandbolaget svarade med att sätta in WESTKUSTEN på samma linje men med något senare avgångstider. Konkurrensen varade från tisdag till lördag då VIRA avkortade linjen till Göteborg - Knippla.

Sedan konkurrensen upphört fortsatte

Marstrandbolaget att med WESTKUSTEN trafikera linjen Marstrand - Göteborg med mellanstationer under hösten 1921. I samband med detta fann bolagets styrelse det lämpligt att inköpa SKARGÅRDEN, sannolikt för att slippa ännu en konkurrent, men även för att skaffa ett fartyg som var billigt i drift.

Sommaren 1922 övertog Marstrandbolaget trafiken på Göteborgs norra skärgård sedan Göteborgs Nya Ångslups AB gått i konkurs i november 1921. I denna trafik satte bolaget in WESTKUSTEN och INLAND tillsammans med de från Ångslupsbolaget övertagna ångarna GÖTA och SVEA.

SKARGÅRDEN var i trafik under lågsäsong då resenärerna var få och tack-samma över att över huvud taget kunna förflytta sig. Även om sommartrafiken överträffade Ångslupsbolagets, förblev vintertrafiken ytterst blygsam. Medan Hyppeln helt var utan trafik anlöptes Röro bara onsdagar och lördagar.

Flyghamn med båttrafik

1923 invigdes Göteborgs flyghamn i Torslanda. På strandängarna vid Torsviken anlades gräsbanor samt slip och brygga för sjöflygplan och båttrafik.

Det skulle dröja innan vägen mellan Göteborg och Torslanda byggdes ut och båttrafiken blev därför ett goit alternativ till bussar och bilar under många år.

Till en början sköttes trafiken på Flyghamnen av "Arendalslinjen" vars ägare Carl Herman Nyström trafikerade Arendal med ångaren ARENDAL och motorbåten SVEA, kallad "Lillsvea".



Linjen till Arendal och Torslanda i Göteborgs hamninlopp anlöpte Villabron, Linnevik, Hjärtholmen och Flyghamnen på Skeppstadsholmen.

Arendal var vid denna tid en idyll där förmögna göteborgare byggt sommarvillor i den skyddade dalgången innanför Älvsborgsfjorden. Av denna idyll finns idag ingenting kvar. Området ingår numera i Älvsborgshamnen.

Sommaren 1923 förlängdes linjen från Villabron och Linnevik i Arendal till Hjärtholmen och Flyghamnen. Hjärtholmen hade förvärvat av Shell 1913 för förvaring av olja.

På den udde i Torsviken, som blev över när flygplatsen kom till, anlades 1924 på Skeppstadsholmen Torslanda Havsbadskoloni. Holmen bestod av kala klippor, sten och sand med små gräsplättar, förblåsta bergtallar och nyponbuskar. 107 tomter utarrenderades av

Flyghamnsbolaget till de nya havsbadskolonisterna.

Trafikunderlaget för båttrafiken var kolonisterna och deras gäster, men även tillfälliga besökare till den allmänna badplatsen. Den blygsamma flygtrafiken genererade inte så många resenärer. Däremot lockade flygrestaurangen en del besökare. Lördagar och söndagar anordnades dans under sommaren.

I trafik på Flyghamnen

"Arendalslinjen" hade till en början ensamrätt på trafiken till Flyghamnen men sommaren 1927 övertogs trafiken av Marstrands Nya Angfartygs AB. Det kan ha berott på bolagets aktieinnehav i Flyghamnsbolaget men den gav också

sysselsättning åt SKÄRGÅRDEN på en kort linje där fartresurserna saknade betydelse. Turen från Göteborg till Flyghamnen tog en timme.

"Arendalslinjen" fortsatte trafiken några säsonger till Sandvik men havsbadskolonisterna föredrog Marstrandsbolagets linje på Flyghamnen.

Sommaren 1930 trafikerade Marstrandsbolaget Flyghamnslinjen med den inhyrda BRIS som ägdes av Hilmer Edman i Marstrand. SKÄRGÅRDEN gick denna sommar och även sommaren 1931 i vardagstrafik mellan Skärhamn och Marstrand.

För passagerartrafiken anlade Flyghamnsbolaget 1931 en ny brygga på Skeppstadsholmens sydligaste udde. Efter bara ett år förstördes emellertid bryggan i en storm. Koloniföreningen köpte en pråm som tillfällig tilläggsplats innan en ny brygga byggdes av föreningen 1932 i ett mera skyddat läge.

Marstrandsbolagets styrelse ansåg emellertid att resandet "skulle bli något livligare" om ångaren TJÖRN sattes in på linjen till Flyghamnen. Ångaren hade blivit ledig sedan Marstrandsbolaget lagt ner trafiken på södra Inland.

För att minska driftskostnaderna byggdes styrhytten om så att befälhavaren även kunde sköta styrningen. Därmed kunde besättningen minskas. Sommaren 1931 sattes TJÖRN i trafik på Flyghamnen.

1932 övertog Marstrandsbolaget även trafiken på Arendal. Somrarna 1933 och 1934 övertog ELSA vardagstrafiken mellan Skärhamn och Marstrand medan

SKÄRGÅRDEN återkom till Flyghamnslinjen. I veckorna ersatte TJÖRN S:t ERIK linjen Göteborg – Marstrand – Nösund.

Under 1930-talet förbättrades vägen till Torslanda och busstrafiken började då bli en konkurrent till båttrafiken. Trots en intensiv propaganda inom Havsbadskolonin för båttrafiken föredrog allt fler att resa landvägen.

Den dagliga trafiken på Flyghamnen pågick bara sommartid. Under för- och efterssong gick båttrafiken endast lördag och söndag. Då sattes SKÄRGÅRDEN tillfälligt även in i trafiken på norra skärgården.

Från sommaren 1936 gick TJÖRN på Flyghamnen endast lördag och söndag. Efter krigsutbrottet i september 1939 lades SKÄRGÅRDEN upp i Marstrand. Året innan hade fartyget fått en ny motor, en Avance tändkulemotor på 50 hästkrafter.

Somrarna 1940 och 1941 gick TJÖRN på Flyghamnslinjen lördagar och söndagar. 1942 övertogs trafiken på Arendal och Flyghamnen av Trafik AB Öckerö Skärgård och 1946 avslutades båttrafiken på Flyghamnen för gott.

Öckeröbolaget hade redan 1936 tagit över trafiken på norra skärgården från Marstrandsbolaget. Då sändes INLAND och SVEA till Öckeröbolaget medan GÖTA övertogs av Styröbolaget.

"Stänka" ingen populär båt

Jämförd med Marstrandsbolagets andra fartyg var SKÄRGÅRDEN mindre, långsammare och bullrigare.

Dag Almén berättade i *Ångbåten* 28



SKÄRGÅRDEN upplagd i Marstrand i början av 1930-talet. Foto från Marstrandsbolaget i Ångbåten arkiv

(oktober 1974) om hur den encylindriga tändkulemotorn i SKÄRGÅRDEN fick skrovet att vibrera och att det ur skorstenen kom praktfulla, fotogenosande rökringar.

"Maskintelegrafan var försedd med en tandspår för att spaken inte skulle förflytta sig till ett för aktuell manöver olämpligt läge och lösa föremål fick tjudras för att inte ge sig av på egen hand.

Öknamnet "Stänka" som hon allmänt hade, var nog så träffande för det fåga populära fartyget."

Om besättningen berättar Dag Almén: "Under större delen av sejouren i norra

skärgården fördes "Stänka" av skeppare August Hultfeldt från Kalvsund med styrman Valfrid Wijk som närmaste man. I maskinrummet regerade Arvid Johansson, även kallad starke Arvid. Han gjorde vad han kunde för att motorn skulle fungera, vilket väl inte alltid lyckades. Ibland fick man ankra upp, medan mästare fixade det bångstyriga maskineriet."

Dag Almén, vars föräldrar hade sommarbostad på Hjuvik, berättar vidare:

"Stänka gick i många år på traden Göteborg – Flyghamnen – Hjuvik.

Resan utsträcktes vanligtvis till Kalv-



SKÅRGÅRDEN bärgad sedan den sjönk efter många års uppläggning.
Foto: Bernd Knutson

sund, så att gubben Hultfeldt skulle kunna besöka de sina på sin kära ö.

Man skämtade kanske ibland en aning respektlöst med "Stänka" och hennes trogna besättning. Jag minns hur vi under stormiga sensommardagar lockade in båten till Hjuviks brygga fastän ingen skulle med. Sedan var det inte lätt att ta sig ut igen med den svaga maskinkraften.

Med hjälp av trossar och villiga pojkar vändes "Stänka" med stäven mot vinden för att undvika backmanöver. Om motorn strejkade vid omkastningen, var det lätt att driva på land i den trånga viken.

Men framåt gick det alltid bra. Hon dansade så kläckt på vågorna vid Skalkorgarna och vakade fint i den ofta grova sjön, men fört gick det inte. Det kunde ibland ta två timmar till Hjuvik.

"Stänka" var inte precis populär bland trafikanterna. "Urbyte av fartyg förbehålles" stod det alltid i turlistorna.

När man kom till Träpiren och fann, att lilla "Stänka" gick i stället för någon av ångbåtarna, sa styrman Wijke: "Det är väl fint att få resa med ett motorfartyg."

Motorn hade i början av 1930-talet ännu inte blivit vardagsmat i skärgårds- trafiken. De så kallade motorstänkor

av fiskebåtmodell, vilka bland andra trafikerade södra skärgården, räknades inte som riktiga båtar.

De första "riktiga" motordrivna skärgårdsbåtarna kom inte förrän 1936 och 1937, då DISA respektive VESTA byggdes vid Lödöse varv för Styröbolaget. De hade femcylindriga Nohab dieselmotorer.

Ingen mer trafik

Under andra världskriget låg SKÅRGÅRDEN upplagd i Marstrand. 1945 såldes fartyget till Göteborgs Trafik AB (AB Linjebuss) som i december 1943 startat båttrafik mellan Hjuvik och norra skärgården i samtrafik med busslinjen Göteborg - Hjuvik som Linjebuss då övertagit.

SKÅRGÅRDEN kom emellertid inte i trafik igen utan såldes 1946 till Sigvard Carlsson, varvsägare på Knippla. Där sjönk fartyget men bärgades 1948 och såldes till Tor Knutsson på Björkö.

I Göteborgs-Posten den 10 juli 1952 berättades att SKÅRGÅRDEN sedan ett år legat vid Björkö, inköpt av Björköbon Tor Knutsson, ägare till Björkö Snickerifabrik. Knutsson avlägsnade motor och användbart virke innan han avsåg att låta bogsera skrovet till Stora Varholmen och där sänka det som vägbrytare.

SKÅRGÅRDEN sjönk emellertid i sundet mellan Skarviks holme och Björkö. Ännu i slutet av 1960-talet kunde man läsa namnet i aktern, det var målat med Marstrandbolagets blå färg.

INGVÅR KRONHAMN

Ångbåten Nr 2 2011

Pielstickepoken på Lindholmen

Det är nu länge sedan vi hade den stora varvskrisen i Göteborg. Under några år omkring 1980 skulle 15 000 människor som arbetade på de tre stora varven omplaceras, friställas eller förtidspensioneras. Det var en orolig tid för många av oss som var med. Men om vi går tillbaka några decennier från den tiden så var det betydligt trevligare.

Lindholmens Varv ägdes sedan 1941 av Johnsonkoncernen och hade sedan dess moderniserats med nya verkstäder. När jag, efter några år till sjöss i maskin, fick jobb där i mitten på 1950-talet låg man i startgroparna med en serie fartyg för Johnsonlinjen som kom att kallas "Rio-serien" beroende på att det första fartyget hette RIO DE JANEIRO.

Dessa båtar hölls för att vara de vackraste som byggts i Göteborg, det sista, BAHIA BLANCA, försökte man spara för att lägga upp vid Maritiman i Göteborg men av olika anledningar lyckades det inte.

Det unika med denna serie fartyg var inte bara de vackra linjerna utan kanske mest maskineriet. De skulle nämligen utrustas med fyra 12-cylindriga V-motorer av märket "Pielstick", en liten lagbyggd och lätt trunkmotor jämfört med de konventionella tvårstycks-motorerna.

Denna första typ kallades PC1 och gjorde 425 varv per minut. Effekten var 365 hästkrafter per cylinder eller 4 380 hästkrafter per motor.

Cylinderdiametern var 400 mm och slaglängden 460 mm. Motorn var dess-

utom turboöverladdad med två avgas-turbiner, en för varje sida.

Varje cylinder hade två avgas- och två insugsventiler, faciliteter som inte kom på våra bilar förrän på 1980-talet. Utan att veta säkert jag tror att RIO DE JANEIRO var det första handelsfartyget med turboladdade motorer.

Historien om Pielstickmotorn är visserligen en liten parentes i varvshistorien men icke desto mindre intressant eftersom den var först i den trend som sedan skulle bli bestående. Min livsuppgift skulle bli att bygga och serva denna motor i flera olika varianter. När det gäller de motorer som byggdes på Lindholmen var jag med från de första 1956 till den sista 1981.

Johnsonlinjen hade legat i framkant hela tiden när det gällde innovationer. De var först i Sverige med dieseldrivna fartyg med SUECIA och PEDRO CHRISTOFFERSON som byggdes redan 1912 respektive 1913. År 1944, medan kriget ännu pågick, planerade man för en ny serie fartyg, den som kallades Seattle-serien.

Då sammanträdde Rederi AB Nordstjärnans tekniske direktör Robert Fredrikson med den tyske ingenjören *Gustav E Pielstick* (1890 - 1961) i Stockholm. Fredrikson hade studerat och praktiserat i Tyskland under sin utbildning före kriget och hade möjligen kommit i kontakt med honom då.

Han visste att doktor Pielstick hade konstruerat en mycket kraftfull och effektiv motor för den tyska ubåts-bottan och vid mötet i Stockholm

kretsade diskussionerna om huruvida Dr. Pielstick var beredd att konstruera en medelvarvs fyrtaktsmotor för handelsfartyg.

De kunde inte bli aktuella för Seattle-serien för kriget pågick och planerna för dessa båtar var för långt framskridna. De byggdes senare på Kockums Varv och fick två dubbelverkande MAN-motorer i varje båt.

När kriget var slut 1945 flyttade ingenjör Pielstick till Paris och tog med sig några av sina skickligaste medarbetare. Tillsammans med några franska experter bildade denna grupp en konstruktionsbyrå vid namn av *Société d'Etudes de Machines Thermiques*, eller enklare S.E.M.T.

Samarbetet mellan Fredrikson och Pielstick fortsatte och 1948 hade man ritningar klara till den första motortypen som kallades PC 1. Rederi AB Nordstjärnan fick licens för Skandinavien och blev därmed den förste licensstagaren för S.E.M.T i världen.

När det i början av 1950-talet blev aktuellt med nästa serie nya fartyg blev det Rio-serien. Den bestod av sju fartyg som skulle byggas på Lindholmens Varv, så även motoren. Under mitt första år på Lindholmen 1954 arbetade jag i pannverkstaden. Då byggde man bland annat pannorna till de ryska ångtrålarna som byggdes på flera av de mindre varven i Sverige.

I pannverkstaden byggdes även de svetsade stativerna till Pielstickmotorerna. Vi fick färdigskurna bockade och fasade plåtar och övriga delar från plåt-

verkstaden vilka vi monterade på en fixtur och nästsvevade.

Jag var hjälpare åt en äldre plåtslagare och när vi fått alla delar på plats lyftes stativen, som då vägde 12 ton, över till svetsarna för färdigsvetsning. Efter avspänningsglödning bearbetades de sedan i våra stora arbetsytor. De allra flesta delarna till motorerna tillverkades och bearbetades på varvet.

Vevaxlarna kom färdiga från Japan liksom kolvarna från Tyskland. Gjutgodsdelar, som till exempel cylinderlock och cylinderfoder, kom från Karlstads Mek. Verkstad, som ju också ägdes av Johnsonkoncernen. Men de bearbetades av oss.

1956 flyttade jag över till monteringshallen där jag arbetade med provkörning och montering av motorerna till 1966 då jag blev arbetsledare för montaget. De flesta fartyg körde vid den tiden redan sina huvudmotorer på tjockolja men inte medelvarvsmotorer.

1959 byggde vi om provkörningsanläggningen för tjockolja och provkörde en motor på tjockolja kontinuerligt i tre månader under hösten och under full belastning. Vi gick femskift under hela provet och jag gick ett av dem. För att imponera på inspektörer och presumtiva kunder hade vi en glasburk med tjockolja stående i fönstret. Vi vände burken upp och ner utan att oljan rann ut.

Oljan värmdes till 120 grader när den sprutades in i cylindern och då blev den nästan lika tunn som vanlig dieselloja. Den innehöll 3% svavel så den var inte

direkt miljövänlig. Provet utföll till belåtenhet och efter hand gick även fartygen med Pielstickmotorer över till de tjockare oljorna.

Den sjätte båten i Rio-serien levererades 1960, därefter byggdes två fartyg för fraktkärl 1963. De hette YAKIMA VALLY och RIO NEGRO VALLY med två 16-cylindriga motorer. Därefter byggdes ytterligare en Rio-båt, BAHIA BLANCA, 1964.

1963 började vi bygga en uppgraderad typ som följaktligen kallades PC 2. Den gjorde 500 varv per minut och effekten ökades till 500 hästkrafter per cylinder. Vevaxelns diameter ökades till 285 mm vilket gjorde att de gjutna babbitslagren för ramlagren inte fick plats i stativet. De ersattes med 5 mm tunna lagerskålar som sedan blev standard i både stora och små fartygsmotorer.

Den grova bulten i vevlagret byttes mot två smalare på varje sida, annars hade inte vevstaksfoten gått ner genom cylindern. Cylinderdiameter och slaglängd var oförändrade men kolven som var av aluminium fick en ingjuten kylsläta i toppen som försörjdes med smörjolja via vevstaken och kolvtappen.

Vi hade fått den första externa ordern på motorer från Thoresen Car Ferries i Norge. Den var på sex PC2-motorer till tre färjor som skulle trafikera Engelska Kanalen mellan Southampton och Cherbourg. Det var de första ro-ro-färjorna över Kanalen, de första två skulle byggas i Norge och den tredje i Tyskland. Jag

övervakade installationen av de första två motorerna i VIKING I på Kaldnes Varv i Tönsberg under februari, mars och april 1964 och var med som garantimaskinist under maj och juni på den nya linjen över Kanalen.

Den blev en fullständig succé och nu hade ro-ro-tekniken slagit igenom på allvar och då ville redarna ha ett stort obrutet däck för bilar och senare även containers. Då passade våra låga motorer utmärkt. Man blev av med den stora maskinkappen som tog så stor plats. Nya order strömmade in på motorer till både lastfartyg och färjor.

Det var inte bara den låga höjden och vikten som var en fördel. Pielstickmotorn drog också mindre bränsle än de stora tvåstycksmotorerna. De gick på omkring 140 gram per hästkraft och timme mot tvåstycksmotorernas 160-170 gram. Numera går de stora motorerna ner mot 115-120 gram tack vare teknikutvecklingen.

Vi slutade bygga Götaverksmotorer som vi dittills hade byggt på licens till våra båtar. Nu skulle alla båtar som vi byggde ha Pielstickmotorer. Då fick vi hela monteringshallen för dessa. Vi monterade på fyra bäddar och provkörde på två. Montaget gick skift och provkörningen körde ofta treskift för att hinna med.

Långa perioder under 1967 och 1968 levererade vi en motor i veckan. Det var inte bara fartygsmotorer. Vi byggde också 16-cylindriga motorer till kraftverk i Cebu på Filippinerna och till Lamcos gruvprojekt i Liberia. Av typ

PC2 byggde vi V-motorer med 8-10-12 och 16 cylindrar samt raka motorer med 6 och 8 cylindrar. Andra tillverkare byggde även 14 och 18-cylindriga. De flesta båtar hade två motorer men många hade fyra och några hade tre.

Till våra stora kunder hörde ryska Sudoimport som vi byggde sex fiskberedningsfartyg åt med två 12-or i varje. De skulle ta hand om fisken från de tidigare nämnda ångträlarna.

Till Stena Line byggde vi 16-cylindriga motorer för de färjor som byggdes i Jugoslavien på 1970-talet. Nordsjöfrakt byggde ut sin Nordsjöflotta med raka 8-or på flera varv i Norge. För Svenska Lloyd byggde Lindholmen tre passagerarbåtar med fyra 6-or i varje. De hette SAGA, PATRICIA och HISPANIA.

Statoil byggde produkttankers med två 12-or i varje för Nordsjöoljan, SCA, Hillenström, Harrison Line i England, Statens Järnvägar, Trelleborgsbolaget och många andra, som jag inte kommer ihåg, beställde mellan 6 och 10 motorer var.

På nyåret 1970 övertog Eriksbergs Mek. Verkstad Lindholmens varv genom köp. Men eftersom de inte kunde köpa licensen på Pielstickmotorerna bildades Lindholmen Motor AB eller LMAB som fortfarande ägdes av Johnsonkoncernen.

Alla vi som arbetade med motorbyggandet fick följa med över i det nya bolaget och behålla våra anställningsår från varvet. Nu fick vi inte tillgång till varvets faciliteter så vi måste köpa in alla detaljer, som tidigare tillverkats

på varvet, från underleverantörer. Det skedde successivt men efter ett år stod vi helt fria från varvet.

Nu kom ännu en uppgradering, det var PC2:an som blev PC2-5. Cylinderdiameter och slaglängd var samma som tidigare men ram och vevlagertappars ökades till 315 mm. Effekten togs upp till 650 hästkrafter per cylinder vid 520 varv per min.

Nu var man tvungen att dela vevlagret i 45 graders vinkel för att vevstaksfoten skulle gå ner genom cylindern. Aluminiumkolven fick en överdel av stål med invändig utrymme för kylolja. Senare ersattes aluminiumdelen av nodulärt gjutjärn. Effektiva medeltrycket var 19 bar och tändtrycket 117 bar, nästan dubbelt mot PC1:an som hade tändtryck på 65 bar.

Vi byggde inte så många PC2-5:or. Jag kan bara minnas tre 6:or som satt i tre stora bogserbåtar som skulle assistera de stora tankbåtarna som skulle in till det nybyggda raffinaderiet i Brofjorden. De byggdes på Åmåls Varv. De hette BONDEN, DYNAN och BOHUS. Den senare gick på grund i en storm och sjönk 2006.

I början på 1970-talet började elbristen göra sig gällande i Sverige. Man fick köra de stora oljeeldade kraftverken i Stenungsund och Karlshamn för fullt och de var väldigt töstiga. Man var också rädd för flera oljekriser för det gällde att spara olja. Dieselmotorer drog bara hälften så mycket olja per kWh som ångturbinerna.

Cementfabriken i Slite på Gotland

hade byggts ut och behövde mera elkraft. Vattenfall ville inte lägga ut en ny kabel till Gotland. Lösningen blev ett dieselmotorverk. De beställde två 18-cylindriga PC-3:or. Det var nästa storlek, 950 hästkrafter per cylinder. Det blev 12,5 megawatt el per motor. Cylinderdiameter och slaglängd ökades också men tyvärr kommer jag inte ihåg hur mycket.

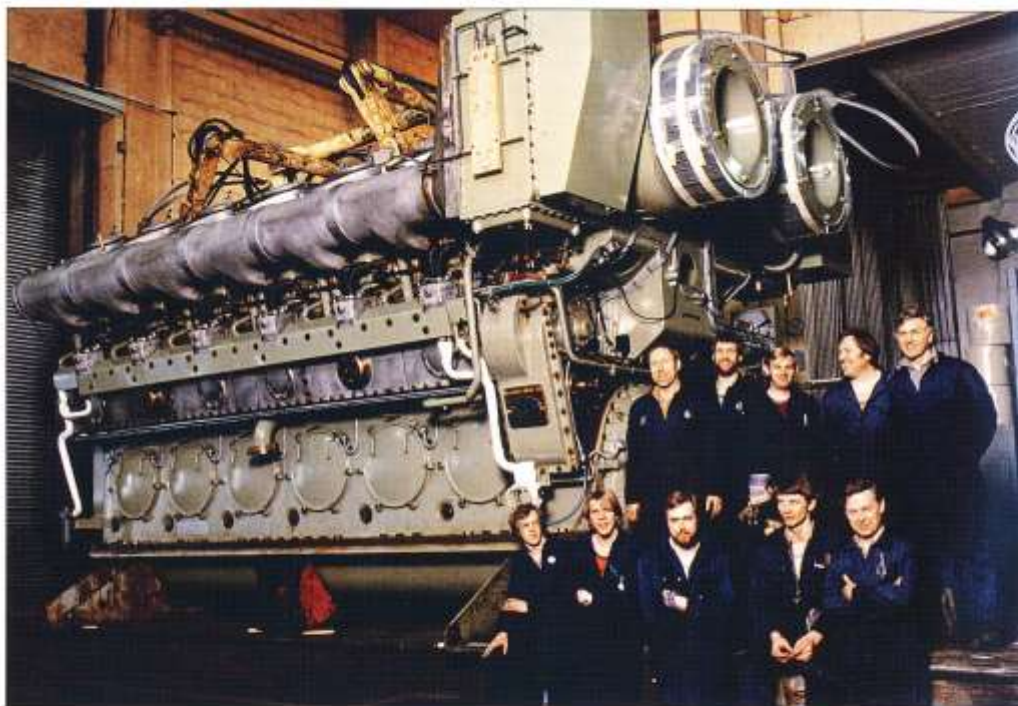
På hösten 1973 åkte en utvald grupp montörer och två arbetsledare till det stora varvet Chantiers de l'Atlantique i Saint Nazaire på franska västkusten. Vi skulle där bekanta oss med den nya motortyp som de hade under byggnad.

Vi var där en vecka på studiebesök. Hemma byggde vi sedan två nya monteringsbäddar för PC3:orna där vi tidigare hade byggt Götaverksmotorer.

Parallellt med PC2:orna byggde vi nu tre 18-cyl. PC3:or, två till Slite och en till Västerås Kraft i Skultuna samt åtta 12:or till Tor Line för de båda bilfärjorna TOR BRITANNIA och TOR SCANDINAVIA med fyra motorer i varje båt. De hade totalt drygt 45.000 hästkrafter i varje båt.

De stora motorerna vägde 170 ton och fick lyftas ut med hjälp av en tunglyftfirma. 12:orna vägde 110 ton och dem lyfte vi ut med våra två 50-tonstraverser.

När vi fått igång kraftverket i Slite fick vi förfrågningar från ett tiotal kommuner om dieselmotorverk, men när sedan resultatet av folkomröstningen om kärnkraften 1980 blev positivt stöddes den marknaden.



I början på 1970-talet beställde Transatlantic sju containerbåtar på Eriksbergs Varv, den s.k. Paralla-serien. De skulle ha tre 18-cylindriga PC-2:or som via en stor växel drev en propeller.

Även Broströmsgruppen beställde fartyg för sin trafik på Medelhavet med Pielstickmotorer. Det var 10- och 12-

cylindriga PC-2:or. Eriksberg skulle bygga motorerna på Johnsonkoncernens licens. Vi samarbetade med dem under byggtiden och lånade ut ett antal montörer till dem under den första tiden. Vi provkörde också deras motorer på våra provbäddar eftersom vi då hade tid och plats för dem. De

En 12-cylindrig PC 2 motor klar för leverans. Lyftaket ligger på toppen.

Överst från vänster: Lennart Jacobson, Tord Benke, Christer Sandberg, Josef Cigjedi, Ezio Gelsi.

Nederst från vänster: Gert Svansson, Kjell Pettersson, Kenneth Hansson, Dick Hansson, Mats Demker.

hade kanske inte plats för en egen provbädd.

Under senare delen av 1970-talet sjönk orderingen på motorer dramatiskt. Konkurrensen från Japan och Korea hade börjat. Stena Line beställde sju fraktfartyg där och då vi byggt så många motorer åt dem tidigare jobbade vi stenhårt för att få ordern på motorerna. De skulle ha två 12:or i varje båt men ordern gick till Japan. Däremot ville de ha en supervisor från oss som skulle övervaka motorbyggandet. Jag fick släppa en av mina bästa montörer till det jobbet. Han var borta nästan ett helt år.

1977-78 skulle Visby kommun på Gotland bygga ett nytt bostadsområde strax söder om centrum. Det skulle värmas med fjärrvärme och eftersom Vattenfall inte ville lägga ut en ny kabel behövde man ett eget kraftverk, av samma typ som i Slite. Då passade det bra med ett dieselmotorverk. Vi fick en order på två 18-cylindriga PC-4:or.

Det var ytterligare en uppgradering, de var på 1500 hästkrafter per cylinder, totalt 27000 hästkrafter. Det blev 19 megawatt el på varje motor. Cylinderdiameter var 750 mm, slaglängden 620 mm. Varvtalet var 400 varv/min, effektiva medeltrycket 21 bar och tändtrycket 127,5 bar.

Denna motor var så stor att vi inte kunde bygga den i vår verkstad. Men nu var krisen så långt framskriden att Götaverkens monteringshall stod tom, så vi kunde hyra in oss där. Vi byggde dem på sommaren 1978. De vägde över 200 ton så vi fick demontera dem till

hanterlig storlek för transporten. Val på plats utnyttjade man temperaturerna från avgaser, kylvatten och smörjolja för att värma fjärrvärmevattnet.

Projektet blev väl lite av ett fiasko för de gick bara några år. När kärnkraften byggts ut lade Vattenfall ut en ny kabel och tog över dieselmotorverket som sedan var till salu i flera år. Motorena såldes till Indien en gång men köparna hämtade dem inte.

De sista två motorerna vi byggde var två 12:or PC-2 som monterades i en lustjakt som byggdes i Helsingör för en grekisk redare. De levererades 1981.

Från senare delen av 70-talet levde LMAB på reservdelsförsäljning och reparationer. Under de sista åren innan jag slutade 1984 åkte vi runt i världen på många svåra motorhaverier. Väst av alla var vevaxelbytet på en 14-cylindrig PC-2a i en stor engelsk tankbåt i Abidjan på Elfenbenskusten. Båten hade inget skylight så vi fick ta ner vevaxeln genom skorstenen som var 52 meter hög över vattenytan.

1986 flyttade LMAB ut från varvsområdet till en lokal på Polstjärnegatan där man fortsatte verksamheten med reparationer och service samt reservdelsförsäljning. Efter ytterligare några år köptes företaget upp av Wärtsilä och då fick man inte sälja reservdelar till Pielstickmotorer. LMAB:s och Pielstickepokens saga var all.

Fram på 2000-talet köpte Wärtsilä även Cityvarvets maskinservicefirma som hette Ciserv och hade sin verkstad på Götaverkens område men ägdes

under senare år av Alborg Boilers i Danmark. Ciserv emanerade ursprungligen från Lindholmens varv genom att den startades på 1960-talet av två avhoppade ingenjörer under namnet "Infis", senare "ILAB" som betydde Infis-Lindholmen AB. Under det namnet hade Lindholmen köpt in sig i företaget.

När Göteborgsvarven sedan blev Svenska Varv AB sveptes företaget med och blev Ciserv, som betyder Cityvarvets serviceavdelning. Wärtsilä ägde sedan länge Nohab i Trollhättan och nu fick även de flytta till Göteborg och alla flyttade in i Götaverkens stora maskinhall.

Totalt i världen har det fram till 2010 byggts 2380 Pielstickmotorer för elproduktion och 3620 för marint bruk i handelsflottan, 1320 för militära fartyg och 6690 små PA-motorer för järnvägslok. Efter att ha rannsakat mitt minne har jag kommit fram till att vi på Lindholmen byggd cirka 160 stycken av dessa mellan 1955 och 1981. Det kan vara ytterligare några.

MATS DEMKER

Källor:

Angående Dr. Pielstick och Robert Fredriksson: Båtologen 2-2008, om antalet tillverkade MAN Dieselmotorer: Wikipedia.

Bengt Cremonese har lämnat oss



Dagen före denna tidskrifts pressläggning nådde oss budet om att vår tidigare ordförande sjökapten Bengt Cremonese avlidit efter en tids sjukdom. Vi saknar honom djupt.

Sällskapet Ångbåten.