

---

---

# Bogsertrossen

---

---

Utgåva 18

Jan 2008

---

---

INFORMATIONSBLAG FRÅN "FÖRENINGEN FÖR BEVARANDET AV BOGSERBÅTEN ROLF SEFFLE"

---

## Vinterjobb.

Redan under vintern började vi att arbeta med Rolf. Det var motorn som behövde ses över. Vi hade länge störts av ett klonkljud från främre cylindern och visste att främre vevslängen hade en ovalitet på ca.40 hundradelar. Vi hade lite idéer om att försöka slipa vevaxeln på plats då det inte är gjort i en handvändning att lyfta ur den och få den slipad på någon verkstad.

Först lossade vi vevstaklagret och hängde upp kolven i övre läget. När vi fick ur vevlagret så konstaterades att lagermetallen var på väg att slås sönder av att det har varit för stort spel på grund av vevaxelns ovalitet. Vi började mäta upp lagerytan väldigt noga och sedan fila ner de högsta ytorna med en vanlig plattfil. Det var bara att fila och mäta, sen fila och mäta o.s.v. tills vi var nöjda. Efter detta så tog vi smärgelduk som vi rev i smala långa remsor och lade om vevaxeln och drog fram och tillbaka. Även detta var ett tidsödande arbete med slipning och mätning.



Sedan fortsatte vi med att slipa axeln med en specialgjord "slipklump" av gjutjärn som vi monterade på vevaxeln. Denna vred vi fram och tillbaka med slippasta emellan. När vi var klara med det så återstod bara att polera lagerytan så den blev högblank. Detta gjorde vi med baksidan på smärgelduksbanden. Nu kunde vi konstatera att vevaxeln var i det närmaste helt rund med en ovalitet på max 5 hundradelar, ett

klart godkänt värde. Sedan skulle ett nytt vevlager gjutas svarvas och skavas in. Skavningen går till så att man monterar lagret på axeln med märkfärg emellan och drar runt motorn ett varv. Sedan demonterar man och "skaver bort lite av lagermetallen där märkfärgen är borta. Detta upprepas åtskilliga gånger tills anliggningsytan är godkänd och ett korrekt lagerspel har uppnåtts. Vid provkörningen efteråt kunde vi konstatera att klonkljudet inte var helt borta utan hördes tydligt särskilt när motorn var kall. Troligen kommer detta från kolven som glappar i cylindern. Till mycket god hjälp med arbetet hade vi av Ingemar Lövgren, Lars Josefsson och Karl Axel Johansson. De två sistnämnda har varit montörer på Säffle Motorverkstad och bidrog med sitt kunnande.

## Ur loggboken 2007

Den 4 juni körde vi första turen med Rolf. Vi körde två turer upp på Harefjorden och sedan åter till Säffle. Nästa dag, den 5:e avgick vi till Floghall och åter till Säffle på kvällen.

Den 8/6 kl. 12.30 startade färden mot Vänersborg via Sunnanå. Vi hade fått en inbjudan från Vänersborg stad för att närvara med Rolf på Vatten och visfestivalen "Aqua Blå" Vi ankom till Sunnanå kl. 16.30. Där fick vi beskåda de berömda "sjöbodarna" som byggts på pontoner.



Man kan inte påstå att de är vackra, dessutom skymmer de sjöutsikten från hamnen. Klockan 1800 så avgick vi

mot Vänersborg i sällskap med ett tiotal båtar från Melleruds båtklubb. Vädret var otroligt vackert utan en krusning på vattnet.



Ankom Vänersborg kl. 2210. Vi förtöjde i gamla hamnkanalen nedanför residenset. Lördagen den 9:e startade festligheterna med underhållning mat och öltält samt utställning och olika aktiviteter med tema vatten och Vänern. Vi visade Rolf för intresserade besökare och hade även med en liten Seffle-motor som vi körde på kajen. Kvällen avslutades med att vi gick ut och åt samt lyssnade på underhållningen. Festivalen fortsatte även på söndagen. Kl. 1245 avgår vi från Vänersborg med siktet inställt på Göteborg. Vi skall besöka Götaälv varvs och sjöfartsförening nästa helg och tänkte passa på att utnyttja veckan med att ta upp Rolf på slip för underhåll och målning på Gothenius varv i Göteborg. Kl. 1605 hade vi passerat slussarna i Trollhättan. Vi hade stundtals ganska kraftig medström och loggade stundtals dryga 9 knop, mot ca. 7 vid samma varvstal. Lilla Edet slussen hade vi gått igenom kl. 1730, och lade till strax norr om Lilla Bommen kl. 2055.

Måndag morgon kl. 0700 startade vi motorn och tuffade tvärs över älven till Gothenius varv. Där gick allt som smort och båten stod uppe på slipen före kl. nio. Då var det bara igång med högtryckstvätten och stålborstar för att få bort allt löst sittand färg och ev. rost.



Nu var botten i väldigt bra skick och hade endast rost på ett par fläckar. Sedan for vi iväg till Jotungs lager

och köpte färg. Sedan målades alla fläckar där färgen var borta fyra gånger med grundfärg och hela botten tre gånger. Vi var ganska möra men nöjda att arbetet gått så bra när vi gick till kojs den kvällen. På tisdagen byttes alla zinkanoder, kölsvinet tömdes på olja m.m. På eftermiddagen var det klart och Rolf åkte i vattnet igen. Vi avgick kl. 1605 för att gå till Lödöse där Rolf skulle få ligga till nästa helg. Ankom kl.1920. Rolf förtöjs inne på det gamla varvsområdet och besättningen åker hem.

Nästa fredag återvände vi till Rolf. Vi var inbjudna till Varvs och Sjöfartshistoriska föreningens lokaler i Lödöse där det bjöds på smörgåstårter, kaffe m.m.



Efter kaffet blev vi guidade runt i lokalerna och kunde se tavlor, ritningar och föremål med anknytning till sjöfarten och varven. Nästa dag lördag så skulle Rolf visas vid Torskogs varvs område. (Torskog ligger på andra sidan älven mitt emot Lödöse.) Vi startade kl. 1030 och gick uppströms en bit för att kunna anlöpa Torskog precis kl. 1200. Alltså det varv där Rolf tillverkades för etthundraett år sedan. Vi hade blivit ombedda att lägga till strax söder om betongkajen då man trodde att den var för hög för att man skulle kunna komma ombord bekvämt. Där låg det dock något på botten som vi fastnade på, så det var ett styvt arbete att komma loss. Det hade samlats en mycket folk på kajen som nu bjöds på ett extra skådespel.

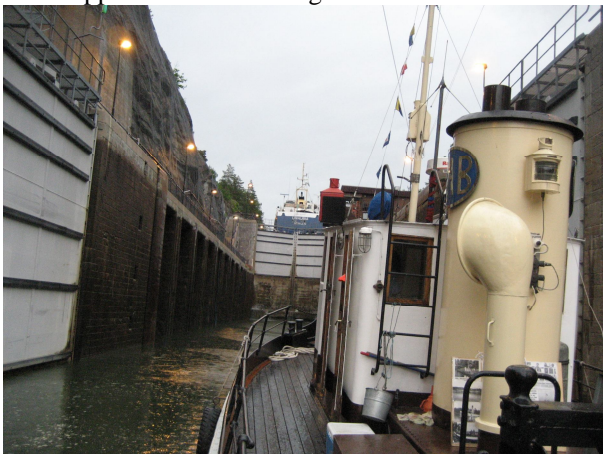


Vi kom dock loss med hjälp av ett spett och några frivilliga som barlast.

När vi förtöjt vid betongkajen spelade en blåsorkester. Därefter visades båten för en mycket intresserad publik, de flesta medlemmar i ”Varv och Sjöfartshistoriska föreningen”.



Efter att ha släppt av en del av besättningen vid Lödöse så påbörjades hemfärden kl. 1530. Ovanför slusstrappan i Trollhättan togs natthamn.



Här i slusstrappan i Trollhättan



Här har vi tagit natthamn framför kanalkontoret. Nästa dag kl. 0900 fortsätter färden mot Säffle som vi ankommer kl. 1720 efter en problemfri resa.  
Kent Olsson

**Om att resa för 90 år sedan.**

Att det inte var så lätt att transportera sig på land förr kan man nog förstå när man läser följande historia som vi hittat i Arvika Nyheter från 1996.

### ”Glafsfjorden förverkligade flyguppvisning.

*Söndagen den 26 augusti 1911 var det en stor dag i Värmland, då gjorde den mycket omskrivne Carl Cederström den första flyguppvisningen Värmland. Händelsen inträffade på Trossnäs, där Värmlands regemente var förlagt.*

*Carl Cederström var Sveriges förste flygare och det här var en händelse alla ville vara med om, bl a i Stavnäsbygden. Problemet var dock att det skedde så långt bort, drygt fyra mil.*

*På den tiden fanns det ej bilar eller cyklar, utan resan dit fick ske med hästskjuts eller så fick man gå. Nu ordnades dock resan på ett till synes bekvämt sätt då passagerarbåten ”Glafsfjorden” gjorde en extratur dit.*

*På lördagskvällen avseglade båten, fullsatt med förväntansfulla ungdomar ner mot Säffle och sedan ut i Väneren och upp i Norsälven till Trossnäs. Resan hade gått fint i det härliga vädret och frampå förmiddagen var man framme.*

*Flyguppvisningen hade också varit lyckad inför stora åskådarmassor och frampå kvällen avseglade båten på återresan. Men då började det verkliga äventyret.*

*Det fina vädret förbyttes nu till blåst och regn och väl ute på Väneren blåste det upp till full storm, varför båten fick söka lä vid en ö.*

*Där fick man ligga hela natten och hela måndagen, men frampå natten till tisdagen avtog blåsten och man kunde fortsätta hemresan. Det värsta var dock att man inte var rustad för detta ofrivilliga resstopp och de medtagna matsäckarna tog slut. Några försökte dock att lösa detta med att i livbåten åka in till ön, men den var obebodd och inget ätbart fanns där.*

*Men det mest dramatiska var dock ovissheten hos de hemmavarande, som inte visste vad som hänt med båten. Det var stor oro i hemmen och rykten om en fartygskatastrof hann sprida sig i bygden innan de frampå tisdagen dök upp, utsvultna och trötta, men med oförglömliga minnen rikare.*

*När man nu drygt 80 år senare tänker på dessa händelser låter det som en saga. Nu kan resan till Trossnäs klaras av på cirka 40 minuter med bil och minst 100 flygplan i minuten startar och landar på världens flygplatser.*

**Rune Hager ”**

Nu var det nog inte ångaren ”Glafsfjorden” som gjorde denna resa, hon kom nämligen inte till Värmland förrän år 1915. Att flyguppvisningen på Trossnäs ägde rum 26/8 1911 har jag fått bekräftat från en annan källa.

Troligen var det någon av ångarna Alma, Svea eller Nordstjernen./ Kent Olsson

## Företagsresor

Under sommaren har vi kört resor med företag till Floghall och upp på Harefjorden.

## Långlivade

### Tre fartyg, 413år sammanlagt!

Blir fartyg som trafikerat Byälven särskilt långlivade? Ja man kan ju tro det när man vet att några av världens äldsta fartyg som fortfarande går i trafik har trafikerat och haft hemmahamn i Säffle eller vid Byälven.

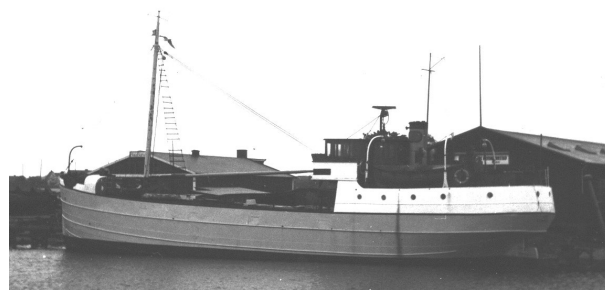


Den allra äldsta är "Byelfven" Byggd redan år 1864 vid Keillers verkstad i Göteborg. Hon köptes år 1881 av skeppsredare Gustaf Silvén i Säffle och sattes i trafik mellan Säffle och Arvika under namnet "Byelfven" Hon såldes av Silvén år 1884 till Norge där hon har haft skiftande öden. Under första världskriget var hon till och med beväpnad med en kanon på fördäck. Tjänstgjorde då som neutralitetsvakt i Oslofjorden. Idag heter hon "Riskafjord II" och trafikerar sommartid Lysefjorden med turister.



En annan känd båt är "Glafsfjorden" som hon hette när hon trafikerade byälven mellan Säffle och Arvika. Hon byggdes år 1868 vid Oscarshamns Mekaniska verkstad och fick namnet "Enköping" och sattes i trafik mellan Enköping och Stockholm. År 1915 köptes hon av ett nybildat AB i Arvika och döptes till "Glafsfjorden" och trafikerade då Glafsfjorden och Byälven. I takt med att vägarna och bilarna förbättrades så minskade lönsamheten för passagerartrafiken på Byälven så år 1935 såldes båten till Västkusten. Där gick hon på olika trader och under olika namn i många år. Mest känd blev hon under namnet "Soten". Cirkeln blev sluten år 1989 då hon köptes av Strömma kanalbolag och återfick sitt första namn "Enköping".

Hon renoverades och sattes in i trafik på Mälaren samt gör olika typer av kryssningar. Hemmahamnen är nu Stockholm.



"Olov Trätälja" byggdes på Thorskogs varv redan år 1879. Hon var beställd av skeppsredare Silvén i Säffle. Såldes senare till Billeruds bruk i Säffle som ägde henne till år 1965 då hon såldes i samband med att Billerud avvecklade hela sin fartygsflotta. Hade några olika namn och ägare innan Br. Höglund, Grönhögen köpte henne år 1977. Hon fick då namnet "Sydfart" Där går hon fortfarande i trafik på olika Östersjöhamnar som den äldsta i trafik varande lastfartyget i Värden.

Nämnas bör att Olov Trätälja är det fartyg som passerat flest gånger genom Säffle Kanal. (Från 1879-1965).

## Planer för 2008

I år är det 100 år sedan br. Bruce flyttade till Säffle från Vålberg och började tillverka tändkulemotorer. Detta kommer att uppmärksammas med ett jubileum den 7/6 vid medborgarhuset i Säffle. Det kommer inbjudna båtar med tändkulemotorer och körning av motorer på land. Naturligtvis kommer Rolf att medverka denna dag.

Det har även talats om att göra en resa till Gässlingegrund utanför Skoghall den dag som det första vindkraftverket ska lyftas på plats.

Vi önskar alla Stödmedlemmar och andra en God Fortsättning på det nya året.

*"Föreningen för bogserbåten Rolfs bevarande Seffle."*

PS. Vi skickar med ett inbetalningskort för medlemsavgiften -08. Det är fortfarande 100kr. Glöm inte att ange avsändare, ( namn eller medlems nr.) DS.