

Fyra år sedan sista oljebyttet

Förbrukningen ner med 75 procent

- När vi gick över till rapsolja fick vi problem. Den tog åt sig vatten och vi fick problem med hela hydraulsystemet. Vi var ju tvungna till att lösa det på något vis och då monterade vi det första Europafiltret.

Det berättar Sven-Erik Roos, Bohus-Malmönleden som nu har hittat ett sensationellt system för rening av olja. Leden har i dagsläget reducerat sitt beroende av smörjolja med 75 procent.

Det första filtret monterade man alltså på hydraulsystemet. Här monterade man också en speciell pump för att köra oljan genom filtret.

Filtret känns som pressat toapapper. Det tar bort allt vatten och alla föroreningar. När vi byter filterpatronen kan vi väga den för att se hur mycket skit som fastnat, berättar Sven-Erik.

När det visade sig att resultatet var över förväntan med filtret på hydraulsystemet beslutade man att montera ytterligare ett Europafilter, men den här gången på huvudmaskineriet.

Här har man inte någon speciell pump som kör oljan genom filtret. Här är det motorns eget oljetryck som sköter detta.

- Det var i juni 1998 som vi tog detta filtret i bruk. Sedan dess har vi vid filterbytena skickat i väg en skvätt olja för analys och då får vi en fullständig specifikation på vad provet innehåller av metaller, viskositet och annat, säger han.

Byter inte oljan

Sedan 1998 har motorn gått drygt 30.000 timmar, man har fyllt på den oljemängd som motorn förbrukat, omkring 5 liter per vecka.

- Men vi har aldrig bytt olja. Motorn är i bästa skick och vi har sedan 1998 förbrukat 911 liter smörjolja. Hade vi inte monterat filtret hade vi legat på ca. 4000 liter, berättar Sven-Erik Roos.

I dag förbrukar Färjerederiet 78.000 liter smörjolja varje år. Enkel matematik ger vid handen att den förbrukningen snabbt skulle kunna minskas till omkring 20.000 liter per år.



Det första Europafiltret monterades på hydraulsystemet. Det löste problemet med vatten i rapsolja. En separat cirkulationspump pumpar oljan genom filtret.

Stege och sprinkler, Malmönpatent

På Bohus-Malmönleden har man valt att placera ramperna på land. Man har inga trafikljus ombord. I bland händer det att lamporna går sönder och måste bytas.

- Vi var ju tvungna till att vara två. Man orkade ju nästan inte resa stegen eftersom den blev för lång. Vi fick passa på vid skiftbytena när man var två, säger Tomas Simonsson.

Det är bakgrunden till utvecklingen av den nya stegen som gör att en man med lätthet kan klättra upp och snabbt byta ut trasiga lampor.

En skena har fästs i underkant av ljusram-

pens tvärstag. I den skenan har man fört i en "vagn" som löper inne i skenan. I "vagnen" har sedan själva stegen skruvats fast och för att hindra den att glida upptill låser man den med en konstruktion byggd av en svetstång.

- Där den hänger väger stegen inget. Man drar bara fram den och sätter ner den mot marken och sedan är det bara att klättra upp, säger Tomas Simonsson.

Huvudmaskinens filter drivs av motorns oljetryck. (Bilden till höger)