

SVERIGES
ANGBÅTS
FÖRENING

SÅF-bladet

februari



1/22



SVERIGES ÅNGBÅTSFÖRENING

har som ändamål att främja ångbåtsintresset samt medverka till umgänge och träffar för att sprida ångbåtsägandet och dess glädje genom att:

- Upprätthålla en aktuell fartygs- och slupmatrikel.
- Vara behjälplig med teknisk information.
- Samla föreningens medlemmar och båtar till träffar.
- Verka för att ångmaterielen hålls i drift.
- Vara behjälplig med materielanskaffning (Bytesbörs).
- Hålla kontakt med berörda myndigheter och därigenom bevaka SÅF:s intressen.

SVERIGES ÅNGBÅTSFÖRENING

Adress: c/o Anders Svenson

Mårdstigen 3, 544 31 HJO

E-post: kassor@steamboatassociation.se

Tel: 070-835 13 12

E-post:

ordforande@steamboatassociation.se

(Ordföranden)

info@steamboatassociation.se

(Allmän information)

medlem@steamboatassociation.se

(Medlemsregister, hemsida, annonser)

Ta gärna en kontakt med din närmaste styrelsemedlem om du vill ha råd i ångbåtsfrågor eller om du har synpunkter på föreningens arbete eller organisation.

© Sveriges Ångbåtsförening.

Eftertryck tillåtet efter skriftligt tillstånd.

Styrelse 2021

Ordförande **Kjell Nordeman**

RAMNÄS

Tel 079-332 68 61

E-post kjell.y.nordeman@gmail.com

Vice ordförande **Per Sjöborg**

SUNDBYBERG Tel 070-598 52 51

E-post per.sjoborg@gmail.com

Kassör **Anders Svenson**

HJO Tel. 070-835 13 12

E-post kassor@steamboatassociation.se

Sekreterare **Ulf Gradén**

SMEDJEBACKEN

Tel 073-595 26 37

E-post ulfgrad@gmail.com

Ledamot **Anne Sofie Eriksson**

SOLNA Tel 070-467 36 85

E-post annesofie@ordiarbete.se

Ledamot **Håkan Johansson**

LINGHEM Tel 070-590 55 58

E-post varderingskonsult@hotmail.se

Ledamot **Harald Jochnick**

VÄSTERÅS Tel 073-355 90 39

Epost hj@jochnicks.com

Suppleant **Boris Wall**, HAMMARÖ

Tel 072-737 58 37, 054-52 13 11

E-post boris_wall@hotmail.com

Suppleant **Jonas Svantesson**

ALINGSÅS

Tel 070-363 38 10

E-post larsjonas.svantesson@gmail.com

SÅF-bladet SVERIGES ÅNGBÅTSFÖRENINGENS MEDLEMSBLAD NR 1 2022

Föreningens hemsida: <http://www.steamboatassociation.se>

MEDLEMSAVGIFT FÖR 2022 ÄR:

225:- för enskild medlem, 250:- för familj, Utlandsboende 275:-

Swish 123 679 0919 Bankgiro 354-2081

IBAN =SE13 8000 0829 9070 4586 9901. BIC=SWED SESS



Börjar vi nu se början av pandemislutet?

Så här i början av året, när vi lagt förra årets verksamhet tillända, så är det väl dags att blicka mer framåt än tidigare. Nu verkar det som att den kommande seglationssäsongen kan börja likna "en normal säsong", vilket vi längtat efter under några år. Vissa båtar och fartyg med ånga har varit igång under "coronatiden", medan andra har legat lågt. Jag vet att möjligheter getts att söka "förlustbidrag" för att täcka just minskade eller uteblivna intäkter, men om någon verksamhet knuten till oss sökt eller möjligen fått statligt bidrag i detta fall, känner jag inte till.



flesta. Vi får ibland propåer om att föreningen ägnar sig för mycket åt att engagera sig i de större ångbåtarnas verksamhet. Det kan du vara med och påverka genom att aktivera dej i föreningens arbete. Fundera på om du kan eller vill bidra till föreningsarbetet genom att maila mej eller någon annan i styrelsen.

Årsmötet planerar vi att hålla i vår i Stockholm och gällande sommarmöte m m så pågår planering för att genomföra dessa sammankomster. Håll utkik i detta blad och på webben, när och var aktiviteterna äger rum.

Den senaste tiden så har ett antal ångmaskinistutbildningar genomförts på några olika platser i vårt land och jag har fått en del förfrågningar om att starta en utbildning även på Beckholmen i Stockholm. Blir intresset stort för en TF 75-utbildning, så kan den komma att startas nästa vinter. Detta beror bl a på att olika myndigheter tar viss tid på sig att godkänna en kurs med bidrag från staten. Hör gärna av er direkt till mej med funderingar och frågor om detta.

Kjell Nordeman
ordförande

Årets jubilarer

SÅF uppvaktar de medlemsfartyg som fyllt 100 eller 150 år med tack för bevarandeåtgärder. De får diplom och standar när de uppnått dessa åldersgränser. En del har redan passerat dessa och får eller har fått det när de "nollar"



Lelång 150 år.

År är det följande fartyg som uppmärksammas byggda 1872 och blir 150 år.

Gambrinius VII
Lelång
Vegaslupen

Byggd 1922 och blir 100 år
Pelle eller Pippi byggd 1922

Dessutom "nollar" följande medlemsfartyg som redan fått utmärkelsen. Engebret Soot 1862, Tomten 1862, Lelång 1872, Elin II 1892, Trafik 1892, Rex 1902, Sunnanö 1912, Sandslån/Madam Flood 1912, Elma Qvist 1912 (Elda med kvistar).

Vi gratulerar dem alla och hoppas på ett långt liv!



Vegaslupen på Sjöhistoriska museet 150 år.

Byggd i Cowes i England 1872 av John Samuel White. Tillhört fångstfartyget Vega, Norden-skiölds expeditionsfartyg.

Panna och maskin från G E Beliss & Co, Engineers and Boiler Makers i Birmingham. Ångslupen är mycket välbyggd och användes under resan för sjömätningar och transporter. Såväl innanför friborden som i för och akter finns vattentäta tankar för att göra slupen osänkbar. Som tur var behövde Nordenskiölds besättning aldrig prova flytkraften. I båten finns även ett mastfäste men tyvärr finns inte riggen bevarad. Vegas ångslup är den äldsta bevarade maskindrivna livbåten i Sverige.



Maskinsmörjning

Av Lars Alfred Nilsson

Efter erfarenheter från drift av åtskilliga ångmaskiner vill jag delge Er vad jag funnit ifråga om smörjning.

CYLINDRAR OCH SLIDER smörjes med utmärkt fördel av rapsolja, tillsatt genom lubrikator eller talgdank. Rapsoljan från ICA-affären t.ex. dispergerar blixtnabbt och finfördelat till stor glädje för maskinen.

I högttryckaren är kondensationen på cylinderväggarna otillräcklig som smörjning från 2,5 bar och uppåt. Lågtryckaren klarar sig med "oljan i andra hand" och det kondensvatten, som finns på väggarna.

Går vi från mättad ånga till överhettad är ju en kontinuerlig smörjning ett absolut villkor. Kör vi utan kondensor så försvinner rapsoljan tillbaka till naturen genom luften. Använder vi strålkondensor så bräddar den ut via hotwell.

Men använd inte rapsolja om avloppsångan ska in i ytkondensor. Då får Du tala med Tomas Blomström eller någon om mera sofistikerade smörjmedel.

Skulle avkyld rapsolja bli kvar i kondensorn bildar den ett mycket svåravlägsnat kladd.

Av sistnämnda anledning kan rapsoljans goda smörjegenskaper tyvärr inte användas där smorda delar värms upp, vilket ju är vanligt i ångmaskiner. Jag menar då gejdplan, leder etc. Här använder jag mineralolja respektive fett.

GLIDLAGER i vevslängar, ramlager etc. ska ju inte gå varma och borde kunna smörjas med rapsolja, men för min del känner jag inte till vilka belastningar den klarar. Lagren ifråga är ju hårt belastade.

Här använder jag fett med dokumenterad förmåga att tåla den tryckbelastning, som jag räknar med.

Undantaget om maskinen är antik med veksmörjning. Då får det gå med mineralolja i lämplig viskositet.

Håll väl styrfart!
Larsalfred

Mönjan behöver inte saneras bort på våra träbåtar!

Resultatet av vad ideella organisationer betyder för det svenska båtarvet, även i kontakten med myndigheterna!



Utdrag ur Skrov målet:

Frågan om bottenfärg har varit på tapeten sedan länge. Hanteringen av bottenfärger görs olika runt om i landet. Det var antingen kommun eller båtklubbar som hade olika policies när det gällde att hantera frågan.

För några år sedan tillsatte Transportstyrelsen utredningen "Skrov målet" som skulle reda ut frågan tillsammans med flera myndigheter. Vi (BHRF och Veteranbåtsförbundet) kontaktade Transportstyrelsens representant och diskuterade träbåtarna och att de idag lever under undantag, vilket inte är bra i längden. Vi (Gunnar Carlsson BHRF och Pierre Dunbar Veteranbåtsförbundet) åkte ner på möte med Transportstyrelsen i Norrköping, och vi diskuterade om mönjan som har använts under många år. Det visade sig att Transportstyrelsen saknade kunskap om träbåtar, och vi erbjöd oss att tillföra detta, vilket dom var positiva till. Efter ett antal möten och klagor från inkallad expertis så kan vi konstatera att mönjan får vara kvar på våra båtar!

Träbåtar

För träbåtar gäller samma regler och rekommendationer som för plastbåtar vad gäller TBT och andra biocider, såsom exempelvis koppar. Det vill säga att läckage av TBT från båtbottnen inte får förekomma och för båtar med huvudsaklig förtöjningsplats i Bottniska viken norr om Örskar eller i inlandsvatten (sötvatten) finns inga godkända biocidfärger.

Träbåtar är ofta behandlade med blymönja för att förhindra vatteninträngning i skrovet, och därmed ge skydd mot fukt och röta. Blymönja marknadsförs därför inte som en biocidprodukt utan som en allmänkemikalie, vilket gör att blymönja inte heller omfattas av biocidproduktlagstiftningen. De deltagande myndigheterna ger inga rekommendationer gällande blymönja.

Detta visar att vi i de ideella organisationerna kan påverka och ha ett mycket trevligt och framgångsrikt samarbete med myndigheter! /BHRF

Fartygstyper och deras användning

Av Jan Borman, CJJ Marine Tech

Användningsområde

Det är användningen av ett fartyg som avgör vilka regler som gäller.

Alla fartyg som används kommersiellt har krav på sig att ha en viss teknisk standard och krav på bemanningens kompetens och nivå. Även fritidsfartyg kan ha krav på sig genom föreskrifter, exempel är:

Nautisk kompetens, (12 x 4 meter)

Tekniska krav, (fartyg med en längd överstigande 24 m)

Sjövägsregler

Miljökrav



Jobb eller fritid, vilka regler gäller?

förutom besättningen på sin fritidsbåt eller sin certifierade båt, är man då ett passagerarfartyg, svar: ja.

När är då ett fartyg fritidsfartyg eller ett kommersiellt fartyg?

Det är här man oftast stöter på problemen, när och var är gränsen mellan fritidsverksamhet och kommersiell verksamhet. Nedan är typiska frågeställningar.

Är man i en kommersiell verksamhet om man tar med familjen och vänner ut på en rundtur med sin registrerade och certifierade bogserbåt, "inget kommersiellt uppdrag"? svar: nej.

Är man i en kommersiell verksamhet om man tar ut medlemmar i en förening, på en nöjestur, om föreningen är knuten till båten och dess syfte är att bevara och kanske underhålla den certifierade bogserbåten och man delar på kostnaden för turen, svar: nej. Är man i en kommersiell verksamhet om man tar ombord betalande gäster på ett fritidsfartyg, där gästerna inte har någon koppling till båten och dess verksamhet, man annonserar eller på andra sätt erbjuder allmänheten en resa, svar: ja.

Om man tar med mer än tolv passagerare

Var ligger skillnaden i följande exempel: en bogserbåt har dragit en pråm från A till Ö och är nu på resa hem, utan uppdrag, skulle han kunna hävda att han är fritidsfartyg på resan hem, svar: troligen inte då hemresan är en del i det uppdraget han utfört.

En ångbåtsägare med en godkänd båt bestämmer sig för att delta i ett evenemang borta i en annan ort än hemorten och där köra betalande gäster, han gör så, och sen tar han semester med frun och barnen.

Är han en fritidsbåt då eller inte: svar, troligen då han planerat in detta innan resan till evenemangsplatsen påbörjades.

Som sagt, det är inte alldeles glasklart var gränserna går mellan fritid och kommersiell verksamhet och det är, i sista hand, domstolen som avgör vilket som var rätt och inte rätt.

De "olika" fartygsbegreppen

Det är användandet av fartyget som avgör regelkraven, just i den stund man betraktar

det, inte hur det är registrerat eller certifierat. Det innebär att man i praktiken kan använda ett kommersiellt fartyg som fritidsfartyg, om man så önskar, medan andra vägen innebär att fartyget måste tekniskt motsvara ställda krav och bemannas enligt, för verksamheten, det gällande regelverk.

Traditionsfartyg: är ett fartyg där Transportstyrelsen har beslutat, efter samråd med Statens maritima museer, att tilldela just det fartyget denna typbeteckning. Godkännandet inkluderar även användandet av fartyget som ska spegla kraven i MOU:t.

Själva termen "Traditionsfartyg" kommer från ett memorandum, (MOU), ("Wilhelmshafens Memorandum of Understanding) och är en överenskommelse mellan Sverige och våra grannländer och syftar till förmedlandet av traditionellt sjömanskap. MOU:et utgör en juridisk betydelse för fartygens rättigheter. Länder som undertecknat memorandumet är:

Sverige
Danmark
Estland
Finland
Tyskland
Holland
Storbritannien
Spanien
Norge

Denna klassning är inte samma som kulturhistorisk märkning (k-märkning), för vilken Statens Maritima Museer fattar beslut.

Beteckningen "**Traditionsfartyg**" medger vissa lättnader i:

- behörigheter för fartygsbefäl och maskinbefäl än vad som annars skulle vara möjligt, (Traditionsfartygsbehörigheterna).
- utökade möjligheter till annat fartområde,
- "stor" besättning, dvs fler än vad som an-



nars skulle vara tillämpligt för fartyget med avseende på förestående resa

- Ska inneha ett certifikat, antingen Fartcertifikat eller ett certifikat för passagerarfartyg.

Traditionsfartyg kan inte:

- användas som passagerarfartyg om det inte har ett certifikat för detta och ska då bemannas för detta.

Beslut om beteckning som "Traditionsfartyg" kan, när myndigheten inte längre anser att fartyget används så som det framgår i MOU:ts regler, eller inte är underhållet, dras tillbaka.

Passagerarfartyg: är ett fartyg som har mer än tolv personer ombord, förutom besättningen och innehar ett certifikat för detta.

Passagerarfartyg kan inte:

- användas i samma fartområde som ett Traditionsfartyg om det inte är certifierat för detta.

- använda sig av Traditionsfartygsbehörigheterna utom i ett undantag, enligt bilaga 4 får en "Traditionsfartygsbehörighet för maskinbefäl, TF 750 ånga, även användas på andra ångdrivna fartyg än "Traditionsfartyg" från 75 kW och upp till 749 kW".

Lastfartyg: är ett fartyg som används i kommersiellt syfte.

Lastfartyg kan inte:

- ta ombord fler än tolv passagerare förutom besättning, (som passagerare räknas inte personer som är där för fartygets räkning, personer som bärgats ur havet eller barn under 1 år, (sjölag)).

Fritidsfartyg: är ett fartyg som inte används i kommersiellt syfte.

Slutligen så finns det en begreppsförvirring i branschen där man använder sig av "fel" benämning på fartygen och det skapar förvirring, särskilt om vilka regler som gäller för de olika fartygstyperna.

En "**klassiker**" är när man talar om skepp och båt, tidigare så var ett skepp 12x4 meter eller större, så är det idag **skepp** om det har en total längd **över 24 meter**. Både skepp och båtar kallas normalt "fartyg".

Traditionsfartyg är nödvändigtvis inte ett gammalt fartyg, utan kan vara nybyggt och ska ha en klassning som detta. De andra fartygen, oavsett ålder, är normalt antingen lastfartyg, passagerarfartyg eller fritidsfartyg.

Ångpannor

Kommersiella fartyg

Arbetsmiljöverket är den myndighet som ställer krav på hur ångpannor med tillhörande utrustning, på fartyg ska kontrolleras, detta för fartyg med anställd personal men reglerna kan även gälla för ensamföretagare.

Således ska ett fartyg som används till kommersiell verksamhet uppfylla kraven i föreskrifterna. Vad gäller då för ett fritidsfartyg?

Då det inte föreligger något anställningsförhållande, (eller är ensamföretagare), så finns idag ingen svensk föreskrift som reglerar just ångpannor med dess kringutrustning.

Däremot kan man bli ansvarig utifrån andra lagrum: Allmänfarlig ödeläggelse är ett exempel på en lag som skulle kunna användas mot en ångbåtsägare, exempel kan vara om pannan flyger i luften och skadar personer och/eller egendom. Det finns säkert fler lagrum att tillgå om det anses nödvändigt för att döma till ansvar.

Gissningsvis så är det betydligt billigare att låta besiktiga och åtgärda sin trycksatta utrustning då alternativet, om olyckan är framme, kan innebära stora kostnader och i värsta fall, ingen rörelsefrihet.

När det gäller försäkringsskyddet så kan man tänka sig att ett försäkringsbolag inte medger någon ersättning om man kan påvisa att försäkringstagaren har underlåtit vidta självklara åtgärder för att förhindra en olycka, men det beror förstås på hur försäkringen är utformad och vad utredningen kommer fram till.

En annan infallsvinkel som kan vara intressant, ur en juridisk synpunkt, är arrangörsansvar om något oförutsett händer under själva arrangemanget. Har man vidtagit alla åtgärder för att förhindra en olycka? □

CJJ Marine Tech AB

är ett kompetensföretag som bildades 2017 av tre f.d. fartygsinspektörer/överinspektörer vid Sjöfartsinspektionen och senare Transportstyrelsen. Företaget har ett stort fokus på det nationella tonnage och är representerat i Kungälv, Kalmar och Öckerö.

I och med att det nya regelverket TSFS 2017:26 kom på plats, så förändrades kraven på den enskilde redaren, från att myndigheten utfört detaljbesiktningar med påföljande åtgärdslista så ska nu tillsynen göras som egenkontroll. För att möta den utmaningen så skapade CJJ Marine Tech AB ett underhållssystem, EBBA. Systemet som är baserat på Transportstyrelsens krav är även mycket användarvänligt och stabilt över tid. Typiska uppdrag är att på en redares begäran företräda denne inför myndigheten vid exempelvis inflaggning av ett fartyg till svenskt register, stabilitetsutredningar, beräkningar, besiktningar, upprättande av systematiskt sjösäkerhetsarbete osv. se vidare vår hemsida: <https://cjjmarinetech.se>

Kallelse till årsmöte den 2 april 2022

Den 2 april kommer SÅF att ha ett årsmöte som i år blir fysiskt ombord på S/S Frithiof som ligger förtöjd vid ångbåtsbryggan på Strandvägen i Stockholm. Där ligger även S/S Motala Express. Kanske även annat intressant. (Närmaste spårvagnshållplats är Styrmansgatan).

Enligt nedanstående program.

- 11 00 Samling
- 11 30 Enkel lunch
- 12 30 Presentation av Motala Express
- Willy Söraa
- 13 00 Rundvandring och visning av fartygen
- 13 30 Årsmötesförhandling
- 14 15 Kaffepaus
- 14 45 Föredrag om Ejdern Gert Ekström
- 15 30 Avslutning och mingel

För att kunna beställa lunchen måste vi be er om en bindande anmälan som skickas till ordforande@steamboatassociation.se, alt 079-332 68 61 senast 25 mars

Utöver sedvanlig dagordning ska beslut fattas om en stadgeändring enligt tidigare förslag som biläggs.

Valberedningen har inte fått några avsägelser och föreslår därför omval för ordförande Kjell Nordeman, ledamöterna Anne Sofie Eriksson, Harald Jochnick, nyval ledmot Jonas Svantesson 2 år, suppleant Boris Wall och nyval suppleant Per Sjöborg 1 år samt revisorer Karl Anders Andersson och suppleant Maggan Jönsson.



Styrelsen önskar er välkomna till mötet och två föredrag om ångbåtsupplevelser som är efterlängtade i en ny tid utan restriktioner för corona.

Har ni praktiska funderingar kontakta Per Sjöborg i styrelsen, 070-598 5251 eller per.sjoborg@gmail.com

Förändringar av stadgarna för Sveriges Ångbåtsförening

Sammanfattningar av stadgeändringar antagna på medlemsmöte hösten 2021 för slutligt godkännande på årsmötet 2022.

§2 Medlemskap, En av styrelsen utsedd hedersmedlem blir också avgiftsbefriad.

§7 styrelse, revisor och valberedning, föreslås att där enbart skall stå att styrelsen ska bestå av minst 5 högst 7 ledamöter. Årsmötet utser enbart ordförande, övriga befattningar inom styrelsen utses av styrelsen (vid ett konstituerande styrelsemöte).

§9 Firmatecknare, tas PlusGiro bort då detta inte mer är aktuellt.

§12 Möten, föreslås att årsmötet skall avhållas senast sista april (nuvarande 15:e april). Vidare att kallelse till årsmötet skall utannonseras via sociala medier och medlemstidningen minst tre veckor före mötet.

Inkomna motioner skall lämnas till styrelsen senast sista januari (nuvarande 1:a januari)

Extra årsmöte skall utannonseras via e-post och sociala medier. □



SKJELSKØR



Foto: www.dampskib.dk

S/S Skjelskør (III) är det tredje ångfartyget på rutten mellan Skælskør och öarna Agersø och Omø. 1885 upprättades den första förbindelsen med Skjelskør (I), som seglade sträckan fram till 1894, då den ersattes av Skjelskør (II), som var i drift tills nuvarande S/S Skjelskør (III) tog över rutten 1915. S/S Skjelskør byggdes på J. Ring Andersens stålvarv på Frederikssøen i Svendborg, där fartyget sjösattes den 5 december 1914 med namnet SKJELSKØR (III).

Den 13 mars åkte fartyget på en provtur i vattnen nära Svendborg och uppnådde en fart på 7,5 knop. Efter provturen överlämnades fartyget till Dampskibsselskabet Skjelskør och sattes in på rutten mellan Skælskør och öarna Agersø och Omø. Det blev ca. 15.000 resor på 47 år. För öborna var fartyget livlinan till omvärlden, och

det var öbornas möjlighet att komma till Skælskør för att handla. Lasten sträckte sig från den dagliga posten till en tjur, bilar, en tröska på däck ovanför salongen och ett flygplan som hade nödlandat på Omø.

Den 31 mars 1962 fick rutten överges. Det hade blivit bra väg- och bussförbindelser till Stigsnæs, varifrån det var mycket kortare att segla. Färjelägen byggdes vid Stigsnæs och två nya färjor köptes, och SKJELSKØR (III) såldes för 12 000 DKK till Firma H.J. Hansen i Odense för skrotning. Den 31 mars 1962 seglade SKJELSKØR (III) på sin preliminära sista resa från Skælskør till Odense, där fartyget förtöjde vid skrotfirmans kaj.

Medan fartyget väntade på att bli skrotat grundades **Foreningen til Bevaring af Gamle Fartyg - Dansk Veteransejersklub**,

i ett försök att rädda detta, ett av Danmarks sista koleldade passagerarfartyg, från skrotning. Man lyckades få de 13.500 DKK som skrotningsföretaget i Odense skulle ha för SKJELSKØR (III), och den 3 september 1962 kunde föreningens styrelse ta över S/S Skjelskør (III).

Den 6 oktober 1963 bogserades SKJELSKØR (III) till Nyborgsvarvet för en nödvändig dockning.

Söndagen den 9 februari 1964 anlände SKJELSKØR (III) till Langelinie i Köpenhamns hamn för egen ångkraft, och fortsatte till Kungl. Grönlandshandel, som hade ställt båtplats till förfogande.

Under tre somrar från 1964 till 1967 seglade SKJELSKØR (III) på den så kallade Veterantriangelrutten Sakskøbing - Bandholm

- Maribo på Lolland. Passagerarna seglade med ett veteranfartyg mellan Sakskøbing och Bandholm, åkte med ett veteranåg mellan Bandholm och Maribo och avslutade med en tur i en engelsk dubbeläckarbuss mellan Maribo och Bandholm.

1967 var SKJELSKØR (III) på ett varv i Nyborg för en större reparation av bl.a. däck, sotskåpet och pannan samt byte av propellern.

I juni 1968 startade S/S Skjelskør en rutt som avgick från hamnen i Roskilde. Efter två säsonger fick seglingarna vid Roskilde stoppas, då piren där fartyget lade till nästan försvann under en höststorm 1969. Seglingarna från Roskilde återupptogs 1972 och skedde med kortare och längre avbrott i samband med nödvändiga reparationer av fartyget fram till 1993. På grund av de



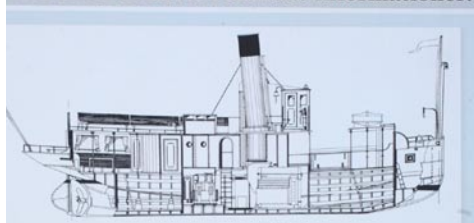
många restriktioner som kommunen ålagt fartyget, beslutade de sig för att acceptera erbjudandet från Frederikssunds kommun att flytta seglingarna dit, och den 11 juni 1994 anlände S/S Skjelskør till hamnen i Frederikssund.

Sedan 1994 har SKJELSKØR (III) hemma-hamn i Frederikssund, varifrån charterresor och rundresor på en timme seglas varje sommar. Vintertid ligger fartyget självklart i hamnen. Den årliga dockningen av fartyget görs i Gilleleje.

En betydande inkomstkälla för föreningen har genom åren varit de många charterresor som gjorts sedan seglingarna började från Roskilde 1968 och sedan dess fortsatt från Frederikssund. På så sätt har fartyget besökt många hamnstäder i Danmark, Skandinavien och Tyskland. Dessa besök har gjort fartyget vida känt. □



S/S SKJELSKØR Tekniske informationer.



Längd	20,57 m
Bredd	4,29 m
Djupgående	1,75 m
Tonage	49,24 BRT, 20,36 NRT
Vikt fullastad	83 ton
Max. fart	ca. 9,5 knop
Huvudmaskin	2 cyl. compoundmaskin
Byggår	1914 Steen & Kaufmann Hamburg
Effekt	75 IHK (55kW) vid 216 rpm
Kraftkälla	Ångpanna från Carl Axelsens Jernstøberi & Maskinfabrik A/S Svendborg
Arbetsstryck	10kg/cm2
Kolförbrukn.	Ca. 70kg/timme

Transporthistoriskt Nätverk, ThN begär remiss på rapport om lagskydd av det rörliga kulturarvet

Artikeln är plankad från Malin Erldeldt, MHRF infoblad och något modifierad.

I dag saknas en lagstiftning som skyddar det rörliga kulturarvet – de historiska transportmedlen på väg, vatten, räls och i luften – mot problem skapade i modern myndighetsutövning.

Ett konkret förslag har utan remittering lagts på is och i väntan på en lösning tvingas ThN-medlemmar släcka bränder, senast gällande historiska fordon och en ångmaskin som vid import klassades som avfall. SÅF, BHRF, Motorhistoriska Riksförbundet, flyg- och järnvägsorganisationer m fl har genom samarbetet i Transporthistoriskt Nätverk (ThN) arbetat för ett stärkt lagskydd för historiska transportmedel.

2017 gav det resultat när riksdagen gav regeringen i uppdrag att utreda förutsättningarna för ett lagskydd.

Uppgiften lämnades till Riksantikvarieämbetet (RAÄ), som i en rapport 2018 föreslog en hänsynsregel i kulturmiljölagen.

Lagförslaget innebar att myndigheter ska ta hänsyn till intresset att bevara och använda historiska transportmedel. Rapporten går på djupet i komplexiteten kring möjligheten till ett levande bevarande i relation till moderna lagkrav.

SÅF och de andra föreningarna/förbunden i ThN ansåg att uppdraget var väl genomfört och en revolutionerande bekräftelse. Ett ja i riksdagen skulle innebära ett stort steg för de myndigheter vars beslut påverkar möjligheten att hålla det rörliga kulturarvet just rörligt. Men ett nedslående besked kom 2020. Regeringskansliet bedömde att alltför många problemställningar lyfts fram för att hänsynsregeln skulle bli verkningsfull och inte ge upphov till nya frågor. Man valde därför att inte gå vidare och därmed skickades inte rapporten ut på remiss.

ThN var inte tillfreds med detta utan ansåg, och anser fortfarande, att så bör ske. För att komma vidare valde regeringen att ge RAÄ ett nytt uppdrag. I samverkan med Statens maritima och transporthistoriska museer (SMTM) samt det civila samhällets organisationer, däribland ThN, skulle RAÄ verka för ökad kunskap och kunskapsspridning om historiska transportmedel i syfte att främja ett bevarande av kulturarvet. ThN ansåg att det nya uppdraget var bra, men inte hade samma substans. Dessutom nämndes inte användningen av transportmedlen.

Om synliggörandet och kunskapssprid-

ningen om funktion och användning inte beaktas begränsas möjligheten att utveckla kulturarvet.

Strax före jul kom en rapport som redovisar det senaste uppdraget. I den uppmärksammas civilsamhällets och föreningars ideella arbete för att äldre transportmedel ska kunna användas. Det ingår även en sammanställning över projektbidrag samt information om att pandemin påverkat möjligheten att utföra studiebesök och temadagar.

Även om ThN ser positivt på den nya rapporten anses den ha för stort fokus på bidrag. Kunskap och kunskapsöverföring nämns, men en vägledning saknas.

Vägfordonsområdet beskrivs också kortfattat och övergripande. Det ges en bild av en ökad medvetenhet bland svenska myndigheter, men denna gäller främst RAÄ och SMTM. Inom fordons- och miljöområdet brottas MHRF fortsatt med svåra frågor och kommer att få göra det tills det finns ett lagskydd eller annan lösning där kulturarvsaspekten beaktas.

Det har inte minst visat sig i samband med de amerikanska 50-talsbilarna som stoppades i Göteborgs hamn efter att ha klassats som avfall – allt på grund av en otidlig vägledning från Naturvårdsverket. MHRF liksom ACCS, importörerna och deras ombud fick lägga ned ett omfattande arbete under 2021 för att försöka lösa situationen. Ett arbete som fortsatt pågår.

Likande hände vid återimport av en ångmaskin till Östanå 1 från Norge till Alingsås i Sverige. Då hade ändå alla kontakter tagits i förväg med tull och andra myndigheter. Transporten från Norge stoppades i tullen och lastbilen fick åka en extratur när man klarat ut det med myndigheterna. □

Kolvringstillverkning

Göteborgs Kolvringsfabrik finns kvar men har flyttat till Ed. Flera har tidigare köpt kolringar från dem till sina ångmaskiner.

Historik

Firman startades i en lokal i Gårda i Göteborg 1922 av tre personer. I början tillverkade man mest kolringar i överdimension till bilar och motorcyklar. På den tiden bytte taxibilar kolringar en gång om året. Som mest var man 25 anställda på Göteborgs Kolvringsfabrik. Från 1945 utökades verksamheten med en mekanisk avdelning i en närliggande lokal med 4-5 anställda. Här tillverkades maskiner till pappersindustrin. Kolvringsfabriken flyttades till Ringön 1973 och var kvar till 2001.

År 2001 såldes Göteborgs Kolvringsfabrik AB till grundaren av Tomas Svensson Slip-teknik AB. I början slipade han knivar till olika företag. Redan efter några månader inköptes en svarv och bäddfräs för tillverkning av små detaljer i korta serier. Snart blev lokalen för liten och en större anskaffades, likaså köptes fler maskiner.

Företaget expanderade och ombildades. Göteborgs Kolvringsfabrik köptes 2001 och all utrustning flyttades från Göteborg till Dalsland.

Du kan få hjälp med kolringar upp till 1250 mm, lagergjutning, flätade slangar mm. Se vidare på hemsidan:

goteborgskolvringsfabrik.com

Tomas Svensson. Göteborgs kolvringsfabrik AB, Västra Torpvägen 6 668 92 Ed,

Tel 070-378 73 66



Hilding Flenmark har lämnat oss

Vi har nåtts av den tråkiga nyheten att Hilding Flenmark avled 29 december 2021. Hilding blev 82 år.

Hilding var sedan länge medlem i SÅF och tillhör en av dem som sett till att intresset för ångslupar kom igång och har ökat i Sverige. Många har fått intresse av att hålla på med ångteknik och bygga ångslupar tack vare Hilding. Han var en av pionjärerna när det gällde att konstruera och tillverka ångmaskiner och pannor lämpliga för den egna båten.

Han började med det redan på 70-talet i sin verkstad i Nykvarn, strax utanför Södertälje. Hilding var en innovatör, han konstruerade minst 15 olika maskintyper och även många olika system med eldrörs- och vattenrörspannor. Han experimenterade även med maskiner för höga tryck, för att spara bränsle.

Hilding var inte med på våra möten på senare år men han brukade besöka oss på båtmässan, man minns speciellt hans pigga och finurliga blick. Det fanns alltid idéer och funderingar i hans huvud. Det kunde bli många intressanta diskussioner.

Förra vintern blev Hildings båt Anna till salu, den finns på vår Köp o säljsida. Vill du veta mer om Hilding Flenmark så finns en artikel i SÅF-blad 4–2011.

Nu ångar Hilding vidare i en ny värld. Det kanske pågår många intressanta ångdiskussioner på en plats som vi inte vet något om. Många är de ångkunniga som har lämnat oss, så det finns många att diskutera med i ånghimmelen.

SÅF var representerat på begravningen i Turinge kyrka.

Sven o Maggan Jönsson

Foto: Åke Wahlinder 2011

Notiser

Båtmässan Allt för sjön blir tyvärr inställd i år också. Beskedet att restriktioner skulle tas bort kom lite för sent. Då hade man varit tvungen att bestämma sig tidigare. Nu blir det 2023 i stället.

Stockholms Steam. Planeringen fortsätter, det blir den 27 augusti på Riddarfjärden tillsammans med Båtklubbarnas dag med många båtar på fjärden.

SÅF sommarmöte. Det har diskuterats och annonserats på "Svens lista" att det skulle bli i Alingsås. Så blir det inte eftersom klubben skall bygga en ny lokal under sommaren. Däremot planeras att det blir där nästa år när lokalerna är färdiga och Östanå 1:s maskin mm kan visas.

Nu letar styrelsen efter något annat. Borkhult nära Åtvidaberg har nämnts, där Lars Alfreds flotta m fl ligger. Även Runn eller Siljan har nämnts. Vi får se var det kan passa in att lägga ett sommarmöte där det även finns lite ångaktiviteter eller annat kul.

Sankt Erik. När något av Sjöhistoriskas fartyg skulle in på varv upptäckte man att det fanns mycket asbestisolering i fartyget. Då bestämde sig museet för att sanera alla fartygen som hade asbestisolering. Det tog lite tid att komma igång med upphandling av saneringsföretag. Nu är fyrskeppet vid museipiren klart och arbetet pågår på Sankt Erik.

Det är ett omfattande och tidsödande arbete med saneringspersonalen inklädd i skyddsdräkter. En hel del prylar som samlats kasseras eftersom det är billigare att köpa nytt än att sanera! Alla ytor skall handtorkas med våta trasor.

Pannor och ångrör mm skall återisoleras med annat material. Det kan ta tid innan ångvolontärerna och Sankt Eriks vänner kan komma in och börja förbereda fartyget för trafik. Fartyget har inte varit igång sedan det omfattande plåtbytet gjordes. Då fick en hel del utrustning lossas och flyttas. Alla de hjälpapparaterna måste nu noggrant kontrolleras, justeras och kollas för läckage, funktion mm. Det kan bli kärvt att hinna få fartyget körklart till Stockholms Steam under i augusti.



Klockhuset på Beckholmen

Det är det gula huset innanför grinden med en klocka på gaveln. Huset hyrs av föreningen Stiftelsen Skärgårdsbåten. Där finns två kontorsrum, kök, omklädnadsrum och två duschrum. Det används främst av personalen när de behöver underhålla föreningens fartyg på varvet.

För ca 30 år sedan gjorde några medlemmar från föreningen Skärgårdsbåten i ordning duscharna och lokalerna i övrigt. Målade och snyggade till. Stora rummet utnyttjades som klubblokal, kontor och konferenslokal.

Oftast är det bråttom med att hinna med underhållet vid indockning och vårustning så att ägna sig åt städning i lokalerna blir gärna bortglömt. När man varit på besök kan man konstatera att det är i stort behov att städa, måla och reparera saker.



Anne Sofie, Harald och Per.



Rent bord.



Lite ny färg gör skilnad.

Kjell Nordeman som nyligen valdes in i Skärgårdsbåten styrelse tog initiativet att bilda en volontärgrupp.

Genom upprop på Facebook anmälde sig ca 10-12 personer som var villiga att hjälpa till med saneringen. Vi har hunnit med att städa av i köket och duscharna samt rensat ut en del saker som samlats genom åren. Dock återstår en hel del. Vi har dammsugit och tvättat golv, väggar och tak. Spindlarna blev nog lite förvånade när vi sög in dem i dammsugaren. Golvet i köket är nu målat. Snickerierna skall repareras och målas. Fortsättning följer i övriga utrymmen.

Vi träffas på onsdagarna om någon mer vill ansluta. Kontakta Kjell!



Vi har ju broschyren **ÅNGBÅTAR I SVERIGE** dels i pappersformat, dels i digital form för nerladdning på hemsidan, <https://steamboatassociation.se/passagerarangare/angbatstidtabeller/>. Den finns även digitalt att ladda ner hos Turistbyråshopen med flera ställen.

Pappersupplagan är i det närmaste slut. Det kan finnas några enstaka exemplar liggande på hyllor eller i någon bortglömd låda. Hittar ni sådana bör ni dela med er av dem till intresserade. Vi har sökt pengar för att trycka en ny omgång. Vi vet ännu inte om vi får något bidrag.

Det innebär att vi behöver gå igenom och uppdatera den, oavsett om vi ska trycka en ny eller inte. Vi ber rederierna att kolla om uppgifterna fortsatt är riktiga.

Vi gör den för att skaffa nya resenärer till alla våra passagerarångfartyg så det är viktigt att kontaktuppgifter och annat är rätt. Givetvis kan vem som helst som upptäcker oklarheter anmäla detta!

Vi avser byta omslagsbild så att det syns att den är ny. På baksidan skall PG-nummer bort och en QR-kod för betalning av medlemsavgift tillkomma. Texten Ångbåtar i Sverige skall sättas längst upp så det syns bättre i broschyrställ.

Hjälp oss att få allt rätt i Broschyren!

Föreningen Bevara Ångaren Östersund

med ångbåtarna SS Östersund och SS Hebe har, som tidigare beskrivits i SÅF-bladet, fått tillstånd av Transportstyrelsen att bedriva och examinera kursen TF75 ångtekniskt påbyggnadsblock.

Vi har nu genomfört kursen och kunnat examinera tre nya maskinister. Dessa kan efter stipulerad praktik (40 sjödygn) av Transportstyrelsen beviljas behörighet som teknisk chef.

Noteras bör att de parallellt med vår kurs läst "Maskinbefäl VIII" på distans via Folkuniversitetet samt skärgårdsredarnas säkerhetsutbildning.

Vi planerar nu för nästa kurs hösten 2022. Vi har även ok från Transportstyrelsen att stå som huvudman för "Utflyttad utbildning". Det betyder att en förening som har lärar-kompetens och följer vår kvalitetsplan och kursplan kan genomföra kursen och vi hjälper till med examinationen.

För mera information kring ett sådant upp-lägg kontakta mig.

Vill samtidigt framföra ett stort tack till Christer Hammarström i Hjo som låtit oss ta del av det material han tagit fram samt varit pådrivande i vår process.

För Föreningen Bevara Ångaren Östersund

Björn Wickström
0761001488
bjowic@gmail.com

Ångmaskin Tovik

Kompakt ångmaskin
Vikt 50 kg.

Höjd 46 cm. Inklusive smörjapparat och matarpump, för montering i båt 5-10m. Tillverkare Tomas Tovik, Maskinen köptes 1983 men har endast provkörts några gånger. Pris 17.000 eller bud



Folke Hasselmark
hasselmark@gmail.com



Ångmaskin och panna ska tas bort ur båten Ångarn, f d PeJo, och är till salu. De får monteras ur båten av köparen. Ångmaskinen är en compound, byggd av Gary Hedlund. Fler bilder på SÅFs hemsida.

Pris 12.500:- för maskin inklusive panna.
Martin Roos, tel: 070 682 01 81,
E-post: mail@martinroos.com

Prylmarknad

Säljes



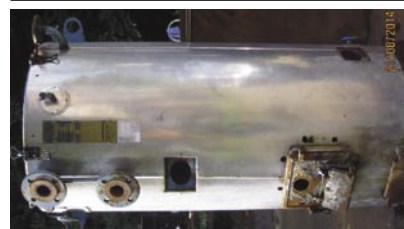
1 Ångmaskin Carl Holmberg

Ångmaskin höjd 900mm, bredd 700mm, Slag 200mm och cyl Ø 125mm.
Pris 15.000:-



2 Ångmaskin

Höjd 850 mm, slag 75 mm, cyl Ø 75 mm.
Pris 12.500:-
Kent Sjöstrand
kentramkvilla@gmail.com



Ångpanna Stått i reserv. Driftstryck 10 atö. Eldyta 4,5 kvm. Enl. ångpanneboken ger den 130 kg/tim vid oljeeldning. Oanvända roster medföljer. Diameter med isolering 750 mm. Höjd exkl rökhuvs med asklåda 1605 mm. Provtryckning kan utföras å verkstaden. Passande armatur (ej leksakstyp) kan ordnas fram. Transportmöjlighet finns. Pannan finns i Älvängen. Pris 30.000:-
Hans Wessman Tel 0303 33 74 75



Ångslupen Ada-Beda

Ca 9,5 meter lång. Byggt på kanalbåts-skrov i plast från Oxford. Bredding compound maskin. Överbyggnad i trä.
Finns i båtskjul i Enköping. Ej sjösatt 2021.

Jan Clasenius, 073 335 65 77
E-post: jan.clasenius@gmail.com

Diverse ångprylar



Anders Lönn, Stockholm
Tel: 070 345 17 03
E-post: anderslonn@hotmail.se

Prylmarknad Säljes



Ångslupen "Pysen"

Klinkbyggd, furu på eksant
Encylindrigmaskin 70 diameter 70 slag
okänt fabrikat. Bredningpanna använd sedan
2009. Pris 30.000 Kr
Martin Svensson, Ekolsund
Tel: 070 – 336 47 18



Ångslupen Fitzcarraldo

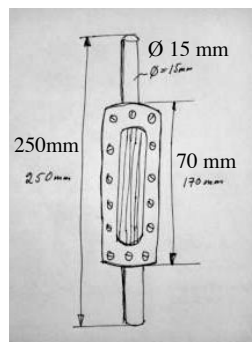
Båten är en gammal livbåt med ombyggd
akter. Den är inregistrerad i ångbåtsregist-
ret som Viking, men senare omdöpt till
Fitzcarraldo. L 5,5 m B 1,6 m. Ny ångpanna
2019 från B2 Ånga i Forsvik på 30kw och
volym 47 liter. Certifikat på pannan finns.
Arbetet med pannbytet är inte helt avslu-
tat, lite rördragning kvarstår.
Båten säljs med båttrailer o finns i Borås.

Robert Lundberg, tel: 0763-399 327

Köpes

KLINGERGLAS

komplett med
mått enligt skiss.



Föreningen
Ångbåten HEBE/
Rune Eliasson
tel 070 261 78 18

Ångmaskin och panna

Söker ca 10 HK ångmaskin och panna till
gammalt stålskrov ca 9.3 meter långt.

Erik Hougsrud, Norge
Tel: 0047-9954 4744
erik.houg@hotmail.com

1-cyl maskin utan omkastning

Äldre komplett mindre 1-cylindrig ångma-
skin utan omkastning, lämplig för drift av
24 volts generator. (Bygge av lysmaskin)

"Mollerupare"

Liten komplett "mollerupare" för cylin-
dersmörjning av mindre 1 cyl ångmaskin.

Mikael Eriksson, 0706 86 91 81, E-post:
raoljemotor@gmail.com

**FLER ÅNGBÅTAR & PRYLAR
PÅ SÅF:s HEMSIDA KÖP/SÄLJ**

Aktiviteter

Februari

21 Klubb Maritim Sth kl 18.30 Micke Ask-
lander visa bilder av Edvard Blomberg från
Norrköping 1960-talet. Hartwickska huset.
22 ArbetSam Digital kurs del 2 med
temat Lyft er ekonomi.

Mars

2 Stockholms Steam möte digitalt kl 18-20.
10 ArbetSam seminarium, anmäl dig.
11-20 Allt för sjön, Älvsjö. **INSTÄLLT**
12 SÅF styrelsemöte i Hallsberg kl 12.
15 Arbetsam digital kurs del 1 ekonomi.
21 Klubb Maritim Sth kl 18.30 föredrag,
Dockstavarvet o lottsbåtar Torsten Sundin.
22 Prel Rederierna för Tärnan och Djur-
gården 3 håller bolagsstämmor.
26 Sjöhistoriska Boknautika.

April

2 SÅF årsmöte ombord på s/s Frithiof.
Samling kl 11, lunch, föredrag.
5 BHRF årsmöte.
22-24 ArbetSam museidagar i Nyköping.
23 Klubb Maritim årsmöte i Halmstad.
24 Tågsläpp. Järnvägsföreningar öppna.

Maj

4-6 ArbetSam kurs Tändkolor i Eskilstuna.
7-8 Sjöhistoriska varvsforum i Karlskrona.
14-15 Sjöhistoriska Fyrforum på Gotland.
27-29 Veteranbåtsfestival i Vasahamnen.

Juni

3-6 Marinen 500 år, Örlogsdagar Galärv.
4 Djurgården 3 i trafik för örlogsevent.
4 Ångans Dag i Mariefred bilar, båtar mm.
6 Motorhistoriska dagen.
7 Örlogskortege på Strömmen.

SE MER PÅ HEMSIDAN: SVENS LISTA.

SÅF-bladet

Redaktion

Sven Jönsson 0707-47 33 59
E-post: sven.json88@gmail.com

Grafisk form: Bertil Persson
0703-06 17 02
E-post: bertil.persson4@gmail.com



Se oss på facebook



**Manusstopp 1 maj
för material till nr 2/2022**

som utkommer ca 20 maj.

Omslag: Ångslupen Ninna.
Foto: Conny Svensson

Baksida: Broschyrer till sommarens
evenemang att beställa med QR-kod.

Tryck: Norra Skåne Offset, Klippan

Känner du någon ångintresserad
som inte är medlem? Passa på att ge bort
ett medlemskap! Vill du inte kosta på
detta kan du anmäla kontaktuppgifter
för vederbörande så skickar vi anmäl-
ningsinformation och någon tidning.

B

Returadress:
Sveriges Ångbåts Förening
c/o Jönsson
Gröndalskullen 8
184 63 ÅKERSBERGA

Upplev ett museum!

På land, i luften och ute på havet – överallt kan man hitta ett annorlunda museum eller uppleva det rörliga kulturarvet. Gårdagens teknik, dofter, ljud, människor och spännande historier. Gemensamt är att de alla kan erbjuda upplevelser för hela familjen.

Det finns broschyrer som beskriver viktiga upplevelser på olika typer av arbetslivsmuseer runt om över hela Sverige.

Broschyrerna finns på turistbyråer, museer och i andra turistbroschyrställ.

Ta del av utbudet och sprid informationen!



Museiguide 2022 finns även som app att ladda ner gratis!

Beställ
kostnadsfritt!



tbshopen.se