

SVERIGES
ANGBÅTS
FÖRENING

SÅF-bladet

maj



2/23

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 2023

Ordförande **Kjell Nordeman**

RAMNÄS

Tel 079-332 68 61

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

Vice ordförande **Anne Sofie Eriksson**

SOLNA Tel 070-467 36 85

E-post annesofie@ordiarbete.se

Sekreterare **Ulf Gradén**

SMEDJEBACKEN

Tel 073-595 26 37

E-post ulfgrad@gmail.com

Kassör **Anders Svenson**

HJO Tel. 070-835 13 12

E-post kassor@steamboatassociation.se

Ledamot **Per Sjöborg**

SUNDBYBERG Tel 070-598 52 51

E-post per.sjoborg@gmail.com

Ledamot **Harald Jochnick**

VÄSTERÅS Tel 073-355 90 39

Epost hj@jochnicks.com

Ledamot **Jonas Svantesson**

ALINGSÅS

Tel 070-363 38 10

E-post larsjonas.svantesson@gmail.com

Suppleant **Boris Wall**, HAMMARÖ

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

E-post boris_wall@hotmail.com

Suppleant **Mikael Eriksson**, Stockholm

Tel 070-686 91 81

E-post raoljemotor@gmail.com

SÅF-bladet SVERIGES ÅNGBÅTSFÖRENING MEDLEMSBLAD NR 2 2023

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

MEDLEMSAVGIFT FÖR 2023 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



Hur stärker och utvecklar vi ångbåtssamarbetet med våra grannländer?

Att SÅF, sedan en tid, engagerat sig i att söka ångkontakter med våra näraliggande länder och vänner, är nog rätt bekant för de flesta av oss. Dessutom har vi lagt en del resurser genom att deltaga



i möten och konferenser i några nordiska länder på sistone. Det vi märker är att förståelsen, respekten och nyfikenheten mellan våra respektive organisationer avsevärt ökar och att vi möts med uppriktigt intresse vid dessa sammanslutningar. Arbetet med att stärka detta arbete, nu kanske också med länder i övriga Europa, måste fortgå och på europeisk nivå så finns ju en organisation att vara nyfiken på, nämligen EMH (European Maritime Heritage = ungefär det europeiska maritima arvet). Vi är medlem, på något sätt i denna organisation, men vi har tyvärr ännu inte getts möjlighet att närvara vid denna organisations möten.

Trots ihärdiga försök att söka information om kommande möten m m, så har vi, fram

till nu, inte haft möjlighet att delta. Vi får hoppas att vi, under närliggande tid, har möjlighet att diskutera bevarande-frågor m m, med representanter för det maritima kulturarvet utanför vårt lands gränser.

Jag har tacksamt noterat att intresset för våra ångbåtar ökat under den senaste tiden och att det finns en stor förväntan på vad sommartrafiken med båtarna kan komma att innebära. Jag noterar att förfrågningarna om charterresor ökar och att utfärderna blir allt populärare, ja de t o m ökar i antal.

Däremot så noterar vi att driftkostnaderna för våra klenoder ökar, vilket innebär att det blir allt ekonomiskt besvärligare att "värna och motivera" bevarandet av ångbåtarna.

Med förhoppning om en trevlig ångbåtssommar!!

Kjell Nordeman
ordförande

Båtmässan 2023 i Älvsjö

TEXT OCH FOTO PER SJÖBORG



Vårens båtmässa i Älvsjö pågick över två veckoslut där SÅF deltog traditionsenligt inom det som benämns Classic Boat. Vi hamnade invid skönheter i trä bland annat Riva båtar och handbyggda träjollar.

Men jag tror och hörde av besökare att vår monter väckte extra uppmärksamhet i dessa tider när man pratar elenergi. Vi visade upp Anders Johanssons släpvagn med en ånganläggning kopplad till en generator som gav ström till batterier på en renoverad och elkonverterad Volvo Duett (kunde även varit en båt)

Thomas Blomströms ångdrivna kanot var ett alternativ för dem som hellre plockar pinnar och eldar och får ånga för drift i stället för att använda paddeln.

Christer Canow presenterade tre 100 år gamla varvtalsregulatorer som kan jämföras med dagens tekniska lösningar.

Sven Jönsson visade traditionellt sina två ångmaskiner som när vi körde med tryckluft

gav en speciell lockelse till ångintresserade. Det blev 27 nya medlemmar, vilka vi passar på och hälsar välkomna till ångans värld.

Vi konstaterade att intresset är stort för ångmaskinteknik men litet bland folk som vill utveckla sig med nya båtobjekt med ånga. Kanske våra höga myndighetskrav påverkar dessa. Som ni kan läsa i SÅF-bladet finns det prisvärda båtar till salu eller hör av er till någon medlem om ni är ute efter en ångbåt.

Det blir ingen riktig mässa om vi inte får tillfälle träffas och utbyta åsikter vilket är ett av syftena att delta. Vi var drygt 20 personer som från SÅF ideellt medverkade till att hålla ångan uppe och sälja lite av vårt sortiment där den nya ångvisslan i trä var uppskattad utöver de små putt putt båtarna och teknikköckerna.

Nu är det dags att se fram emot nästa år och vad som kommer att hända. Har du idéer så hör av dig till oss i styrelsen. □

SÅFs årsmöte 2023

TEXT HARALD JOCHNICK.

FOTO SVEN JÖNSSON.

SÅFs ordinarie årsmöte avhölls den 22 april på Gustafsberg VII (f d Saxaren) vid kaj i Nybroviken. 30 ångfantaster hade mött upp för en kombination av lunch, föredrag och årsmöte. Under lunchen fick de närvarande en dragnig om hur Strömma Turism & Sjöfart grundades 1968 och hur företaget utvecklats till att idag vara verksam i 17 länder.

Det är en omfattande utveckling från att s/s Drottningholm försökte köra trafik via Strömma kanal till Sandhamn och dagens verksamhet.

Föredragande var Peter Henricsson som är divisionschef för Strömma i Sverige. Man kan väl konstatera att utan Strömma hade det varit betydligt färre gamla båtar som trafikerar Stockholms Skärgård. Dessvärre har bara ett fåtal av bolagets båtar sina ångmaskiner brukbara och i drift. Det fanns naturligtvis en massa kommersiella skäl till att man valde att konvertera båtarna till dieseldrift och vi ska förstås vara glada att så många båtar från vårt kulturarv fortfarande finns kvar.

Den båt som vi avhöll årsmötet på, Gustafsberg VII, byggdes 1912 och hette då, liksom nu, Gustafsberg VII. Båten döptes om till Saxaren 1930. Den var avsedd att trafikerarutten Gustafsberg – Stockholm. 1964 var båten på en kryssning i skärgården när den gick på grund. Den tog sig in till bryggan vid Stor-Krån där passagerarna disembarkerade. Dessvärre bar det sig inte bättre än att Saxaren sjönk vid bryggan. Till kaffet



Gustafsberg VII, f d Saxaren i Nybroviken.



Saxaren räddades av unga entusiaster 1964.



Möte ombord på Gustavsberg VII.



Hans Lifsten berättar om Saxaren.



Studiebesök på Sankt Erik och Sprängaren.

fick vi en engagerande berättelse av Hans Lifsten om hur han och en kompis som studenter kunde köpa Saxaren där hon låg och om hur de trots sin ungdom lyckades bärga och köra Saxaren för egen maskin in till centrala Stockholm. En tankeväckande och engagerande historia om att inget är omöjligt och hur man ska gripa tillfället i flykten! Hur det kom sig att Saxaren åter blev Gustafsberg VII är en annan historia som vi kanske kan få ta del av vid ett annat årsmöte.

Själva årsmötet genomfördes enligt vad som stipuleras i stadgarna. Verksamhetsberättelse och revisorernas utlåtande föredrogs och lades till handlingarna. Styrelsen beviljades ansvarsfrihet för det gångna året. Ny styrelse valdes. Den ser ut på det här sättet:

Ordförande	Kjell Nordeman
Vice ordförande	Anne-Sofie Eriksson
Sekreterare	Ulf Gradén
Kassör	Anders Svensson
Ledamot	Per Sjöborg
Ledamot	Harald Jochnick
Ledamot	Jonas Svantesson
Suppleant	Boris Wall
Suppleant	Mikael Eriksson

Mikael Eriksson, är ny i styrelsen. Vem Mikael är presenteras på annan plats här i bladet. Ny i valberedningen är Lars Wedin.

Efter årsmötet kunde deltagarna ta sig till Galärvarvet och få en guidad rundvandring på Sankt Erik. Även Sprängaren kunde besökas. De hade eldat på pannan och körde maskinen. □



Hejsan!

Efter senaste årsmötet blev jag invald som suppleant i styrelsen.

Vem är då jag. MIKAEL ERIKSSON är det eminenta namnet och är strax 60 år. Jag började min bana som eldare på S/S Ejdern 1986 och 1987 pluggade jag ångmaskinslära på Sjöbefälsskolan/Chalmers. Efter det ställde jag mig på maskinistdurken på S/S Ejdern men även på den då nyrenoverade Djurgården 3 och därefter Tärnan. Även några svängar bakom spakarna på Mariefred i mitten av 1990-talet.

Tyvärre var det inte den bästa inkomstkällan att vara ångfartygsmaskinist Snarare tvärt om. Mer ideellt arbete än betalt arbete. Så jag utbildade mig till lokförare och hade det som inkomst och ångfartygsmaskinist blev mer som hobby på lediga dagar.

Jag har även utbildat mig till Maskinist Diesel och jobbat lite som kombinerad Jungman/maskinist i Nordsjöfart och främst på M/S Nordstar. Åter till ångan. Pga jobb och flytt till andra delar av landet kom jag ifrån att vara ångmaskinist. Min sista tur som maskinist var på Ejdern. Har för mig

det var 2005. Nu är jag åter i Stockholm och vill så sakta åter komma in bland våra fina ångfartyg i Stockholm och kanske övriga Sverige vid behov.

Som suppleant vill jag gärna bidra med förhandlingar och diskussioner med TS om lättnader i behörighetskrav för våra ångsluppar och större fartyg. Idag har vi nära på noll tillväxt bland maskinfolket, som till stor del beror på allt för höga krav på utbildningar, sjötider, behörigheter. För privata slupägare är dessa krav nära på lika stora särskilt om båten är T-klassad, vilket är orimligt.

Ska vi överleva med vår unika ångfartygsflotta måste vi kunna få rimliga krav på utbildning och behörigheter, och att det finns utbildning att tillgå, att vi som har gamla behörigheter inte ska behöva gå om samma utbildning, utan att vi ska kunna tenta av direkt och visa vårt praktiska handlag och kunna tillgodogöra oss minst hälften av den sjötid vi har bakom oss.

Angående krav, så se på veteranfordon över 50 år. Där behövs inte ens en besiktning för koll att bromsarna fungerar utan det ansvaret har ägaren själv utan några som helst krav eller utbildningar och de fordonen får köras på allmän väg där vi andra färdas. Körkort behöver man inte ta om.

Så, här önskar jag lägga mitt krut. Lättnader i regelverket, utbildningskrav och lättnader för behörigheter både för privata slupägare, men också för oss som önskar eller redan kör maskin i kommersiella ångfartyg.

Sen vill jag ju även köra lite ångmaskin och kanske skyffla lite kol också.

Hör gärna av er om vad ni anser om dagens krav på oss i ångfartygsbranchen. Goa vindar. Vi ses där ute

Micke

ArbetSams årsmöte och museidagar

TEXT OCH FOTO: SVEN JÖNSSON

Varje år genomför ArbetSam museidagar för sina medlemmar i samband med årsmötet. Det är ett tillfälle att lära känna varandra, utbyta erfarenheter och vidareutbilda sig. Museidagarna genomförs på olika orter för att synliggöra att medlemmarna finns i hela landet, omkring 1500 platser.

I år var det tre välfyllda dagar med kunskap, inspiration och utbildning för ca hundra personer som samlats på Kalmar slott.

Amanda Lind, ordförande i kulturutskottet i Sveriges riksdag invigningstalade. Vi var flera som passade på att fråga om vårt och RAÄ förslag om bevaranderätten för det rörliga kulturarvet, som ju inte gick igenom i Riksdagen. Hon framhöll att det inte var politiska motsättningar till beslutet. Jag uppfattade henne att det mer var en osäkerhet om RAÄ förslag skulle hjälpa. Även konsekvenserna såsom kostnader för fortsatt utredning och införande av en lag för alla olika områden. Så det är nog bara att fortsätta arbetet med bättre argument och återkomma till departementet. Hon nämnde att det skulle tillföras mer pengar för bevarande av det rörliga kulturarvet. Har vi sett något av detta?

Vidare presenterades Årets arbetsmyra Göran Persson från Kyrkeby bränneri och årets arbetslivsmuseum, Loos koboltgruva. Därefter föreläsningar om pedagogik, digitalisering och beredskap. Eftermiddagen avslutades med årsmöte. På kvällen åt vi en god middag på Kalmar slott.



Utflyktsdagar

På lördagen gick bussarna till Öland för besök på medlemsmuseerna Böda Skogsjärnväg, Störlinge motor- och lantbruksmuseum samt Ölands museum Himmelsberga. Detta består av en äldre typ av bebyggelse i en by med ett tiotal gårdar sammanbyggda i långa längor längs med bygatan.

Vi hann även med ett besök på det K-märkta fartyget Olof Trätälja (tidigare m/s Sydfart) i hamnen och utställningen Kronan på Kalmar länsmuseum före middagen. Söndagens utfärd gick till Kyrkeby brän-



Himmelsberga by, Öland.

Kalmar Slott, ursprungligen från 1200-talet. Flera om- och tillbyggnader har skett senare.



Böda Skogsjärnväg. Loket Mormor kör på den 27 km långa 600 mm banan Fagerör - Trollskogen. Loket har nyligen fått ny ångpanna.

neri från 1770-talet som ett gäng rustat upp och fått igång. Deras brännvinsorter kan beställas på Systembolaget. Färden gick sedan vidare till glasbruksmuseet i Boda. Där ligger även Hönsalottas luffarmuseum med massor av luffararbeten. Många trådprylar är det och tavlor målade av luffare.

Där fanns även samlingar med massor av väckarklockor, äggkoppar, grisar, ölburkar, katter och dragspelande tomter. Där finns även restaurang med kapacitet att servera lunch till två busslastar med folk. När vi fått mat åkte vi hemåt efter tre givande dagar.



M/S Syd fart bytte tillbaka till originalnamnet Olof Trätälja.

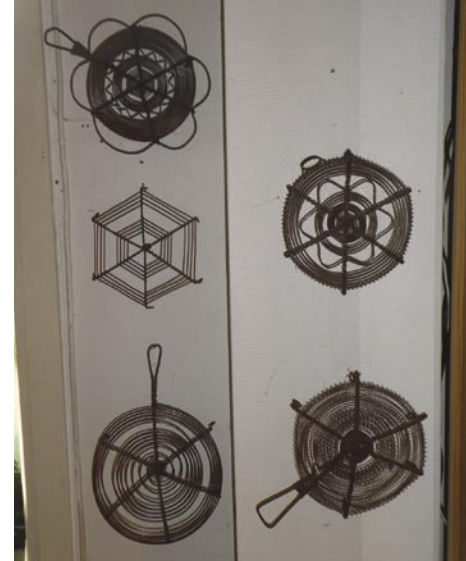
Beredskap

Under första dagen informerade Totte Nilsson om vad man skall tänka på för att vara beredd vid höjd beredskap. Samlingar av olika typer kan vara utsatta för nedbrytande faktorer som bör beaktas. Det kan vara brand, vatten och fukt, skadedjur, temperatur, föroreningar, stöld och sabotage, ljus och UV-strålning, fysiska krafter, oordning och förlorad information. I dagsläget har vi även lille Puttes hot med sina stridsvagnar och bombflyg att ta hänsyn till.

Därför bör man vara förberedd på hur man gör med sina samlingar när något plötsligt och oväntat händer. Man bör göra en riskanalys och därav en katastrofplan, inventera och märka upp objekt vad som skall undan-

M/S Olof Trätälja är Sveriges äldsta i trafik varande fraktfartyg och ett av världens äldsta fraktfartyg i kommersiell lasttrafik. Ägare är ett partrederi som bevarar och använder fartyget i fraktfart. Byggt 1879 vid Thorskogs varv. Längd 32 m.

föras och vart eller lämnas kvar. Vad skall försvaras och räddas undan? En övning kan vara lämpligt att genomföra för att kontrollera att planen fungerar. Totte har gjort ett antal bilder som torde kunna tillhandahållas från ArbetSam. De visar hur man gått tillväga vid Flygvapenmuseet. □



Trädslöjd på Hönsalottas luffarmuseum.



Luffartecken på Hönsalottas museum.



Ångmaskin på Kyrkeby Bränneri.



Nalle i Oskarshamn 100 år. Foto: Sven Jönsson.

s/s Nalle 100 år

23 april var det 100 år sedan Nalle levererades till Oskarshamns hamn. SÅF passade på att uppvakta lite i förväg. Vi stannade till i Oskarshamn på väg ner till Arbetsams möte i Kalmar.

De har jobbat med omläggning av övre däck under vintern. Det var kallt och blåsigt så det blev en liten ceremoni i deras föreningslokal. Där bjöd de oss på kaffe. Vi överlämnade diplom och standar och fick ett exemplar av boken om fartygets 100-åriga historia till föreningen.

Förutom boken har de tagit fram en liten nalle i besättningströja. Båda går att köpa, mer info på deras hemsida:

<https://nalleoskarshamn.se/>

Sommarmöte i Alingsås 1-2 juli



Planeringen av årets sommarmöte pågår. Boka redan nu in 1-2 juli i din kalender, för en tur till Alingsås där det kommer finnas mycket att uppleva inom ånga.

Man kommer kunna åka med S/S Herbert, titta på ungdomsprojektet S/S Sanna, förhoppningsvis kommer S/S David (före detta S/S Forsvik) vara på plats och körbar.

Mjörns Ångbåtsförenings (MÅF:s) nya utställning "Från vedträ till ångkraft" kommer att visas upp. Vi jobbar för att få den helt klar tills dess.

MÅF's helt nya satsning på ungdomar genom att bygga en "Ångmaskinsverkstad" på Ångbåtsvarvet kommer naturligtvis att visas upp med trevliga ångprylar i. Ångmaskin-

verkstaden invigs 13 maj i samband med att Sjöhistoriskt forum kommer på besök.

Och så S/S Östanå I originalångmaskin så klart, även om den fortfarande är i demonterat tillstånd och behöver en hel del kärlek innan den står på egna ben igen.

Det finns ännu mer att se, så den helgen kommer vara klart intressant.

Ta gärna med er egen ångbåt till mötet, det finns både ramp och kran för sjösättning i nära anslutning. Annat intressant från ångans värld är också välkommet så klart.

När det gäller boende finns det vandrarhem, hotell och Lövekulle camping att tillgå. Vi förhandlar om bra priser så håll utkik efter mer information inom snar framtid.

SÅF bjuder på lunch och middag på lördag kväll med mingel därtill.

Missa inte detta utan anmäl er snarast på anmalan@steamboatassociation.se Vid frågor ring Jonas Svantesson, Ordförande Mjörns Ångbåtsförening på 0703-63 38 10. Om Jonas inte svarar, tala in ett meddelande så ringer han upp.

Mer info kommer senare på SÅF's hemsida & Facebooksida.

Mer info om Mjörns Ångbåtsförening finns på hemsidan www.herberts.se

Välkomna hälsar SÅF och Mjörns Ångbåtsförening!



Ungdomsprojektet s/s Sanna börjar ta form.



Sannas maskin.

Leva livet med en ångslup

Del 3 Överbyggnad

TEXT OCH FOTO: SVEN JÖNSSON

Dimensionering av skotten till salong, styrhytt och förpik är anpassat till måtten på fanerskiivorna av mahogny som då gick att köpa. Till sidoscotten på salongen gick det åt hela skivan. Till styrhytten passade bredden på skivan. Det innebär att fiberriktningen där blev horisontell och som det visade sig vid lackning mindre bra för att risken med rinning ökade.

Hål för fönsterglas sågades ut och kanterna frästes raka. Ovankanten som skall vara rundad frästes efter en mall. Glasen är monterade utvändigt, limmade och fästa med lister. Utvändigt är även sk ögonbryn monterade i ovankant på fönstren för att få lämplig rundning.

I förpikens tak gjordes en lucka för att kunna ta sig ut den vägen och för ventilation. Det var planerat att det skulle bli ett skylight, men har ännu inte kommit dit. I förpiken saknas fortfarande isolering, beklädnad av sidoscotten och avlastningshyllor för glasögon, böcker mm.

Så var det då taket. Det är två delar, ett på salongen och ett på styrhytten. Mycket funderade om man skulle göra en mall och göra ett plasttak. Alternativt att göra ett trätak och klä med plåt. Det är ju lite dubbelkrökt så plåt lät besvärligt. Det blev beklädnad med takpapp vilket visat sig hållbart. Taket går ut över sittplatserna utomhus i aktern. Då slipper man ha kapellduk. Däremot kan uteplatsen skärmas av på sidorna och bak med kapellduk. Taket av pärlspånt ligger på lamellimmade takstolar. Jag gjorde en mall



med lämplig böjning och limmade lister till ca 40 mm tjocklek. Sedan hyvlades de till rätt bredd och en pärla frästes på kanterna. Det går utmärkt att gå på taket.

För avrinning av regnvatten gjorde jag en listig konstruktion- tyckte jag då. Jag knackade ut en samlingslåda av kopparplåt med anslutning för stuprör av koppar. Samlingslådan placerades på den tänkta lågpunkten och under pappen. Idén är nog bra men lågpunkten hamnade inte där jag trodde och vid kraftigt regn rinner det ändå ner på sidoscotten och rutorna. Dessutom lossnade klistringen av pappen med tiden, så att vatten tränger in under pappen. Nuvarande ägaren Johan har modifierat avrinningen med typ försänkta genomföringar $\frac{3}{4}$ tum gängade. Jag valde att använda skjutdörrar som rullar i lister på små hjul. Lundell och Zetterberg



hade några lämpliga lister som fälldes in i trösklarna. Det har fungerat tillfredsställande. Dock har nuvarande ägare bytt några hjul som är av plast, och något slitna. För att skenorna på sidodörrarna skulle ha något att fästas i byggdes styrhyttstaket ut en bit. Som bonus blev det en hylla för sjökortrullar. I skottet vid hyllan finns fyra små fönster för bakåtsikt. En kompis gjöt mässingsramar till dessa.

Att få dit några lås är inte så lätt. Jag har bara gjort några sprintar av upphängningskrokar och borrar hål så att dörrarna låses. I aktern finns ett enkelt överfall med ett hänglås. Även på en sidodörr finns den lösningen om man vill låsa när man går ut den vägen. I styrhytten finns även garderob och ett hyllskåp samt lådor för sjökort och diverse prylar. Överallt där man kan ordna stuv-

utrymme gjordes luckor eller ursågningar, samt hyllor.

Nu har jag översiktligt beskrivit inredning och överbyggnaden. Det blir nu fortsättning med teknikdelen.

Teknikdelen i Stimmaren.

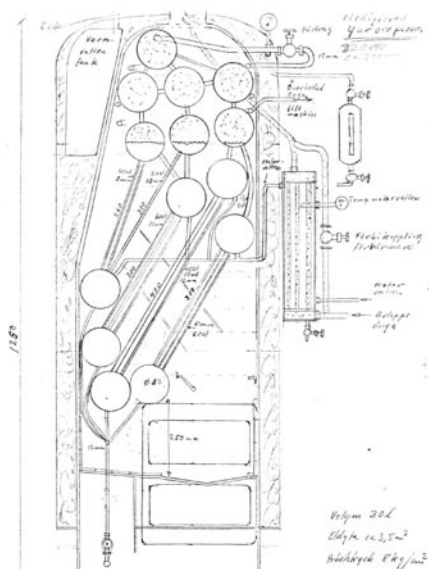
Jag har tidigare beskrivit båtens uppbyggnad i stort och fortsätter nu med framdrivningen.

Panna

Det blev en hel del funderande över hur första pannan skulle fixas. Jag läste en hel del i gamla böcker, även en del engelska, om fritidsbåtar. Med Tomas Toviks hjälp kom vi fram till att en vattenrörspanna av typ Yarrow var enklast att tillverka själv. Om man valde kopparrör så är sammanfogning-



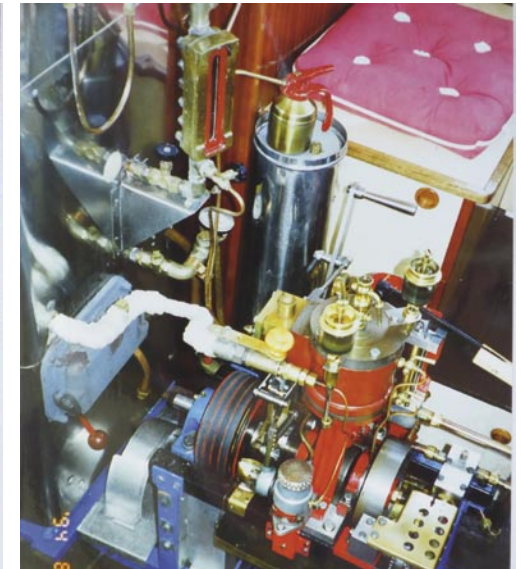
Första ångpannan.



Ritning på första ångpannan.



Första maskinen, en Tovikare uppställd på ett 50cm stativ för lättare åtkomst.



Första maskinen, monterad på sitt stativ. Remdrift till propelleraxeln.

en med Fosco 715 ganska lätt att göra själv om man har någon svetskunskap. Vi hade på den tiden, 1980-talet, inte så omfattande kunskaper om tryckkärlsnormer och myndighetskrav som vi numera håller oss till. Jag åkte till min skrothandlare Berra i Lugnetområdet i Nacka. Där hittade jag lämpliga kopparrörbitar. Till samlingstuber hittade jag ett 70 mm rör med tjockt gods. I stället för stora tuber som överpanna använde jag flera tuber som jag förband med rörbitar. De övre 70 mm tuberna blev då ångdomer. Det var också enklare att knacka till välvda gavlar till 70 mm än exempelvis 150 mm.

En vanlig Yarrowpanna ser ut som ett A sett från gaveln. Jag konstaterade att den skulle ta mycket plats på durken så att det skulle bli svårt att komma förbi vid pentryt i gången mellan salong och styrhytten. Därför staplade jag "grindarna" på varandra med ca 45 graders lutning. Till tuber mellan över- och underpannor använde jag 10 till 12 mm rörbitar. Det fanns det gott om på skro-

ten. I början när jag kom till Berra och köpte kopparrör hade han lite misstankar om vad jag höll på med. Han undrade om han fick smaka när jag fått fram de första litrarna! Så småningom fattade han att det verkligen var en ångpanna jag höll på med. Då försvann han in i en av sina bodar och plockade fram en fin vattenståndsarmatur i brons och med Klingerglas. Jag hittade även dubbelkrökta rostfria gavlar från en tvättmaskin som jag kunde använda som ytterklädsel av pannan. Gjutna luckor för vedinkast och asklucka fanns också i sortimentet. Ja, Berra var en bra tillgång för att hitta lämpliga delar.

När jag skaffat material var det dags att borra hål för de klenta tuberna, passa till dessa och börja hårdlöda dessa. Det gick ganska bra men det gick åt mycket värme när det började bli många tuber fastlödda. Värmen spred sig ut i dessa så jag fick komplettera gaslågan med gasolbrännare och värma in i de grövre tuberna. Jag smälte först lodet så det rann in i spalten mellan smårören och samlingstuben. Sedan lade

jag på en valk med lod. Det visade sig senare att denna valk brändes bort och det blev en grop runt de klenta rören. Antagligen smälte silvret i legeringen i lodet bort och "avdunstade". Tubdelarna som ser ut som grindar sammanfogades med rörbitar, tills alla 75 kg koppar var sammanfogade.

Då blev det dags att göra ett hölje kring kopparpaketet och ansluta matarrör för vatten och ånguttag till maskinen. Höljet skar jag ut från plåtar med ca 5 mm gods (från Berra) som sammanfogades med vinkeljärn. Ena gaveln skruvades fast för att kunna öppnas vid reparationer. Eldstad ordnades med eldfast sten i botten och på sidorna.

Utanpå stålhöljets sattes isoleringsmatta och ytterhöljets med de rostfria plåtarna från tvättmaskiner monterades på distanser. Senare när man eldade i pannan konstaterades att gul glasfiberisolering inte tåler värmen. Det blev glasbitar igen! Stenull går däremot bra. Det finns numera annan typ med bättre isolerförmåga.

Luckor, vattenståndsglas, säkerhetsventiler och manometer monterades. För att få bättre drag sattes en blästeranordning i skorsten bestående av flera klenta rör, som fingrarna på en hand. Avloppsångan gick genom denna "rosett".

Avloppsånga passerar även en förvärmare d v s en värmeväxlare, så att matarvattnet blir uppvärmt.

Pannan rymmer 38 l vatten, halvt glas ca 25 l. Eldyta ca 3,5 m². Eldas med ved. Arbetsstryck ca 8 bar. Överhettarslingan ca 4 m sitter på ena sidan av pannan. Erfarenheter vid drift.

En vattentubpanna är känslig för reglering av vattennivån. När ånga avges sker detta i form av bubblor från tubytan. Dessa lyfter då vattennivån som man ser i glaset. Man kan då uppfatta att vattennivån är för hög och minskar kanske matningen. När man har behov av att minska ånguttaget igen har nivån blivit för låg och man får handpumpa till rätt nivå. Ja, det är lite svårt att veta om



man har rätt nivå. På Flottans jagare som hade vattenrörspannor var det avdelat en särskild besättningsman som endast hade som uppgift att hålla koll på nivån.

Man torde kunna avhjälpa problemet med s k falltuber som går mellan över- och underpannorna och utanför själva eldstaden.

För att om möjligt öka farten på båten så behöver ångproduktionen öka. För detta installerades en överhettarslinga på ena gaveln inne i eldstaden. Farten ökade inte men man sparade lite bränsle. Det är ju positivt när man skall åka på långtur bortåt Mälaren att slippa ta med så mycket ved. Jag brukade åka ut med släpvagn och lägga upp depåer med ved på färdvägen.

Möjlighet att sota pannan hade jag inte tänkt på så mycket. Det visade sig dock att

det inte fastnade så mycket på koppartuberna. Möjligen fastnade en del på horisontella ytor. Jag satte in en enkel typ av ångsotning som mest virvlade omkring sotet så att det åkte ut i skorstenen.

Rökgasttemperatur ca 250-300 grader. 7-8 bar panntryck. Matarvattentemp ca 80-100 grader. Varvtal maskin ca 180-200 varv/minut. 4,5 knop

Denna typ av panna var egentligen ganska effektiv. Anledningen till att jag senare byggde en ny stående tubpanna av stål var att det skrevs en hel del om begränsningar av temperaturen med koppar i ångpannor i Engelska föreningens tidning Funnel. Trycket i en kopparpanna bör inte gå över 9 bar. □

Fortsättning i nästa nummer.



Räddning av kulturskatt i södra Halland

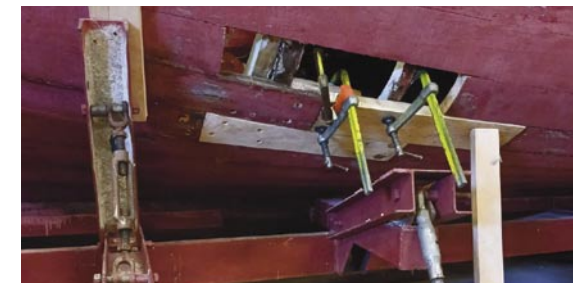
TEXT PER SJÖBORG FOTO RICKARD GUSTAFSSON LAHOLMS TIDNING & BIRGER BÄCKMARK.

Den 135 år gamla ånglupen **S/S Lagaholm** som bedrivit transport av turister och medlemmar på Lagan i 30 år var i så dåligt skick att en omfattande renovering av bordläggning var nödvändig. Laholms kommun hade övertagit båten från den gamla ångbåtsförening som gett upp. Kommunens ledning försökte hitta lösningar på renovering och fick bla förslag från varv i Skåne på 1,7 mkr vilket inte kunde motiveras.

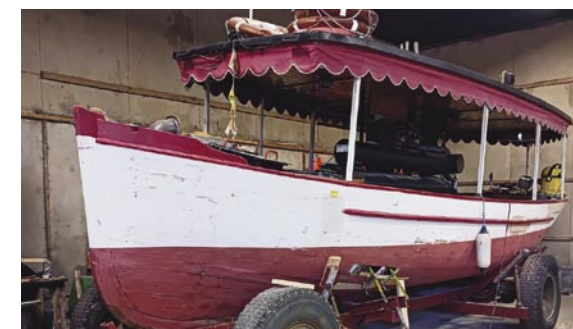
En ny ångbåtsförening bildades med erfarna båtbyggare och intresserade ungdomar som med Lars Ingvar Perssons ekonomiska stöd tog över båten i januari. Därefter påbörjades en renovering vilket även underlättades av att man fått hjälp från sponsorer och frivilliga insatser.

Det omfattande träarbetet bland de nya entusiasterna beräknas leda till att man tänker

Fortsättning sid. 20.



Ett omfattande arbete utförs nu på skrovet.



S/S Lagaholm ska flyta igen i sommar.



MINNESORD

BERNT BREDING var med och startade Sveriges Ångbåtsförening. Han var även en av initiativtagarna till bygget av Erik Nordewall II. Vi har nu fått veta att han avled den 19 mars.

Bernt bodde i många år i Forsvik, alldeles intill Göta Kanal. Där hade han också sin verkstad där han tillverkade maskiner och pannor. Utan Bernt så hade det inte funnits så många ångslupar i drift i Sverige. Det är många småbåtar som drivs framåt av en B2-maskin och/eller en B2-panna.

Bernt och Lars Qvist tillverkade ett stort antal Qvidingar, slupar med panna och maskin från B2. Under åren har vi haft många trevliga SÅF-möten i Forsvik. De flesta arrangerade av Bernt och Laila.

För att få med fler kvinnor på mötena så arrangerade de flera gånger en utflykt för damerna, så fick karlarna prata ånga utan att vi kvinnor hann bli less.

Bilden är tagen ombord på hans slup Tärnan, juli 2017. Han skulle köra ett brudpar och vi var i Forsvik och fick möjlighet att följa med.

Vi vårdar våra fina minnen av Bernt och sänder de varmaste tankarna till familjen.

*För Sveriges Ångbåtsförening
Maggan Jönsson*



Stora delar av bordläggningen behövde bytas.

Fortsättning från sid. 19.

vara klara att köra provturer före midsommar. I skrivande stund så höll man på med drevning och linoljestykning med tio lager färg. Att man lyckats få till en båt från ett omöjligt projekt lovar gott inför framtiden med att även yngre personer har engagerats sig i bevarandet av historien. Utan eldsjälens Lars Ingvar hade inget hänt.

Under renoveringen har hela projektet filmats av Birger Bäckmark och kommer att presenteras offentligt efter första provturen. Vi återkommer om detta.

Hoppas Lagaholms Ångbåtsförening hittar behörig befälhavare som är ett känt branschproblem för oss med småbåtar och passagerare. Hör av dig om du vill köra ångbåt i vår sydliga del av Sverige.

Ångslupen Lagaholm ägdes tidigare, från 1985, av Sofiero bryggeri. Båten råkar vara byggd samma år som bryggeriet startade, 1888. Därför köpte bryggeriets ägare den. Byggd vid Vulkans Verkstad i Norrköping som Bore. Längd 9,4, bredd 2,4 m. Användes då för timmerhantering. Den har bytt ägare ett flertal gånger och haft namnen Karl, Anna 1907, Sofiero 1985 och nu Lagaholm sedan 2002. □

Maskinistutbildning i Östersund

Föreningen i Arvesund har utbildningsrätt för TF 75. De har kört en kurs ångtekniskt påbyggnadsblock 10,5 högskolepoäng och examinerat ett antal studenter. De startar en ny omgång under maj månad. Är du intresserad att delta så hör av dig till Föreningen bevara Ångaren Östersund. Tel 0640-441 68.

E-post info@angarenostersund.com

Bytt mejladress?

Inför årsskiftet mejlade vi till alla medlemmar som vi har mejladress till.

Tyvärr kom flera i retur, pga att mejladressen inte längre används eller att brevlådan var full.

Om du inte fick något mejl från oss, har vi troligen fel uppgifter i vårt medlemsregister. Skicka i så fall ett mejl till medlem@steamboatassociation.se så att vi kan rätta uppgiften i registret.

Maggan

Prylmarknad Köpes

Ångvissla köpes

Ångvissla till Golden Gate.

Yngve Ström

yngve@powermaxmotor.se

Prylmarknad Säljes



Ångslupen Alajne

från 40-talet. Handgjord maskin, propeller, axel, panna och skrov.

Pris: 30 000 kr.

Ring för info. Henric, 072- 214 95 77



Ångslupen Greta

byggd som ångbåt 2009.

Skrovet byggt 1950 av Lidwall, BV12 nr 87.

Längd 8,5 m Bredd 2 m.

Bredning B2 hög maskin samt en Bredningpanna på 45 kw.

Sjösättningsvagn ingår

Prisförslag 100.000:-

Leif Gunnerud 070-532 99 59

gunnerudleif@gmail.com

Prylmarknad Säljes

Ångmaskin

med Karlslunds skruv. Aldrig körd, endast provad med tryckluft. H 1450, B 800, L 800. Cylinder Ø 99 mm, slaglängd 300 mm. Säljes eller bytes enl. överenskommelse t ex tändkulemotor.



Lennart 070-55 46 310

Ångmaskiner

Tvillingmaskin 2x70x100 mm, med Joys slidstyrning ca 4-5 hk 120 000:- Visats på båtmässan Sth. Passar till 8-9 m ångslup.

Encylindrisk modifierad Tovik med rundslid och omkastarspak, Stephensons slidstyrning, diam 99 mm slag 90 mm ca 2-3 hk. För kilremsdrift eller kedja. Visats på båtmässan. 22.000:-. Passar till 5-6 m ångslup

Encylindrisk renoveringsobjekt, vevaxel behövs ny, ca 50x 80 mm, ca 2 hk. Stephensons slidstyrning, 12.000:-. Passar som visningsobjekt eller 5 m ångslup. **Se bilder på SÅFs hemsida Köp & sälj!**

Sven Jönsson
070-747 33 59, stimmaren@telia.com

Nyttillverkade pannor och maskiner

Jan Gunnarsson Tel 070 585 25 72
www.ångkraft.se info@ångkraft.se

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

Aktiviteter

Verksamhet 2023

maj

- 22** prel Klubb Maritim kl 16.45 traditionell ångbåtsfärd med Storskär
- 23** På Sjöhistoriska Museet kl 14-16 Stiftelsen Skärgårdsbåtens föredrag med Claes Göran Dahl, med rubriken Ramsöpojarna i Vaxholmsbolaget
- 23** Sjöhistoriskas Vänner Årsmöte kl 17 Hörsalen. Föredrag om Äppet, – Vasas systerfartyg
- 26** Museifartygen öppnar på piren vid Vasamuseet.
- 26-28** Veteranbåtsfestival i Vasahamnen
- 28** Spårvagnens dag Alkärrer

Juni

- 3** Ångans Dag i Mariefred
- 3-4** Båtmagasinet Rindö öppet kl 10-17
- 8** Skärgårdsbåten dag med passagerarbåtar från Stockholm till Vaxholm på kvällen. Avg kl 18.15 Strömkajen. Åter från Vaxholm kl 21.30. Bokning Skärgårdens trafikantförening 08-662 89 02.
- 8** Åk med m/s Långvik från öar i mellanskärgården till Vaxholm för att fira Skärgårdsbåtens dag. Även en rundtur i Vaxholm kl 18.45-19.45 för att möta fartygen från Stockholm.
- 17** S/S Gerda, öppen båt i Bålgviken, båtturer. www.gerda.nu info@gerda.nu
- 25** Windermere Steamboat Rally. Är i fara att ställas in om inte fler anmäler sig. Har blivit dyrt. Steam Boat Association of Great Britain
- 27-1** juli Almedalen Visby. ThN deltar 28-30 juni.

Juli

- 1** GMÅA årsstämma i Mariefred kl 14. Resa med Mariefred KM kl 10. Åter fr Mariefred kl 16.30
- 1-2** Båtmagasinet Rindö öppet kl 10-17
- 1-2** **SÅF sommarmöte i Alingsås, MÅF**
- 14-16** Alma af Stafre firar 150 år
- 15** Arvesund Teknik och nostalgidag. Turer med s/s Östersund

Augusti

- 5** Lidwallsbåtens dag i Leksand
- 12** Hamnens dag i Oskarshamn. s/s Nalle gör turer i hamnen och kringliggande vatten. Nalle 100 år i år!
- 19** prel S/S Gerda öppen båt i Eskilstuna, båtturer. www.gerda.nu info@gerda.nu
- 19-20** Båtmagasinet Rindö öppet kl 10-17
- 23-26** Skärgårdsbåten resa 1.
- 30-2** sept Skärgårdsbåtens resa 2

September

- 16-17** Båtmagasinet Rindö öppet kl 10-17
- 21-24** Sjöhistoriskas vänner resa
- 28** Sjöhistoriskas vänner kl 16 Bakom kulisserna. Konst. Samling entrén.

SE MER PÅ HEMSIDAN: SVENS LISTA.

Känner ni till några fler trevliga evenemang som ni vill delge andra så meddela detta till

stimmaren@telia.com

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 september
för material till nr 3/2023**

som utkommer ca 20 september.

Omslag: Ångslupen Herbert som ni kan få åka med om ni kommer till Sommarmötet i Alingsås den 1-2 juli.
Foto: Sven Jönsson.

Baksida:

Tillbyggd akter på ångslupen Bogesund. Mer om bygget av Bogesund kommer senare i SÅF-bladet.
Foto: Sven Jönsson

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 anmälningsinformation och någon tidning.

B



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

