

SVERIGES
ANGBÅTS
FORENING

SÅF-bladet

september



3/23



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 3 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 ångbåts-samarbetet med våra grannländer?



Det finns ju en hel del kunskap i vår förening. På andra ställen också – förstås, men hur gör vi för att överföra kunskapen till "kommande ångintresserade"?

Med ett finare ord så kallas det visst att tradera kunskap, har en före detta kollega uttryckt sig. Det kanske bästa sättet är väl att i praktisk handling och handgripligen "utbilda" nya intresserade, på det sätt man gjorde förr. De nuvarande högskoleutbildningarna, som vi själva varit med att ta fram, känns litet förlegade och bygger bl a på förhållandet och känslan man får att vi skall konstruera maskiner och pannor – det har ju redan andra gjort med godkänt resultat. Det som väl är det viktigaste är att bemanna anläggningarna och givetvis förstå hur de är konstruerade så att vi kan avhjälpa eventuellt förekommande felaktigheter och att upptäcka och förstå dessa i tid.

Vår förening har sedan starten haft som ledstjärna att bli en upplysning och medverka till att öka kunskap om ånga och ångbåtar. Det är utifrån detta vår verksamhet präglas. Därför är det viktigt att utveckla medvetandegörandet om ångteknik och säkerhetsfrågor så att vi ständigt hjälps åt att förmedla kännedom och kunskap om ånga. Det är detta som bl a utvecklas och genomförs vid våra sammankomster bl a i Eskilstuna.

Just nu har vi fått klartecken att genomföra ett ångmöte i just Eskilstuna den 3–4 februari, och nu har vi fått besked om att ångmaskinerna och pannan – efter 3 års vila – får köras igen. Se alltså fram mot ett möte i ångans tecken på Eskilstuna stadsmuseum i februari 2024.

Vi hörs väl....?

Kjell Nordeman
ordförande

Tre olika 150 åringar uppmärksammades

Sommaren 2023 fick jag som SÅF ledamot förmånen besöka tre ångfartyg norr om Dalälven och lämna utmärkelsen för att man bevarat historien.

TEXT OCH FOTO: PER SJÖBORG

Först gällde det Alma i Revsundssjön, ett firande som nog överträffar det mesta med en gammal båt som man håller i drift. Fredag eftermiddag presenterades bygden och boken om den 150-åriga båten. Kvällen avslutades på bryggan med häftig musik för en stor publik. På lördagen började själva firandet med båtturer och presentationer av bla SMTM, auktion till förmån för Alma samt guidning på Norrlands enda slott. Kvällen fortsatte med middag för över 100 personer med fina tal och utmärkelser till alla som ställt upp på Almas bevarande.

Söndagen i sommarens regn gjordes en tur för att inviga en ny brygga vid Europas största skidtunnel. Allt runt en ångbåt som i 150 år bidragit till en fantastisk entusiasm för framtiden lärde mig ett nytt begrepp, JÄMTANDAN. Mycket av den beror på att byn sökt samlas runt en hamn med aktiviteter som intresserade alla.

Nästa 150 års jubilar var Warpen i Bollnäs som tyvärr tappat lite av intresset som ångbåt och nu var en trivsamt populär restaurang. Att Ljusnan skulle stiga några dagar senare med 2 m kunde inneburit slutet för fartyget. Med samlade krafter lyckades man ankra upp i en lugn vik och framtiden är tillsvidare räddad.

Hoppas att möjlighet att rekrytera behörig besättning underlättas om regelverken för-
enklas för ett fartyg som går en begränsad sträcka mellan två punkter på en älv.



Gunnar och Göran leder som tidigare Alma.



Jan Olof och Åke får diplom av Per från SÅF.



Från styrelsen i Warpen Karl Erik (ordf) och Nils Erik.



Warpen ligger säkrad i högvatten.

I Leksand fick jag möjlighet att gratulera Insjön 1 till sina 150 år, vilket skedde samtidigt med firandet av Lidwallsbåtarnas dag. En intressant historia med plåtbåtar tillverkade i Leksand med huvuduppgift i flottningen. Där var 30 av 800 tillverkade med på jubileumsdagen. Även sjöfartsmuseet (SMTM) var med och delade ut K-märkningar i regnet.

Ångbåten Insjön 1 är i toppskick och har legat vid bryggan, bland annat på grund av sjukdom och avtagande intresse. Allmänt så hoppas vi att ägarna hittar en lösning som gör att hon inte ska behöva lämna Siljan. Lite kuriosum var att vi fick bogsering av dieseln Erik, som tidigare varit utrustad med ångmaskinen som nu sitter i Insjön 1. Hela projektet med Insjön 1 är ett 150 år gammalt beundransvärt privatägt fartyg som Åke och Jan Olof bevarat och nu behöver hitta nya ägare till. □

Ångmaskinen till Östanå I har räddats

TEXT OCH FOTO: RAGNAR MAGNANDER



Lördagen den 13 maj var jag och en grupp sjöfartsintresserade personer inom ramen för Sjöhistoriskt Forum inbjudna till Mjörns Ångbåtsförening i Alingsås, en förening som bl.a. sköter om och driver den lilla trevliga ångbåten Herbert. Föreningen har dessutom en hel del andra mycket intressanta och lovvärda projekt gällande några andra äldre båtar och ångmaskiner m.m., bl.a. den lilla ångslupen Sanna, i vilken föreningen i ett lyckat ungdomsprojekt har fått några unga killar och tjejer intresserade och involverade.

På lördagen passade Mjörns Ångbåtsförening även på att inviga en stor och nybyggd fin Ångmaskinsverkstad, som ligger inom föreningens område. Där inne har man förutom föreningens ordinarie verkstadsarbeten för avsikt att så småningom även kunna ta hand om och renovera den ångmaskin från skärgårdsbåten Östanå I, som Mjörns Ångbåtsförening hösten 2021 fick överta. Detta sedan föreningen samlat in 50.000 kr, pengar som bl.a. gick till transport och inköp av två containrar. Som bekant fanns

ångmaskinen isärtagen i delar i Norge, och dessa ångmaskinsdelar befinner sig nu alltså i de två containrar, som står uppställda i Alingsås småbåtshamn och i nära anslutning till föreningen.

Enligt föreningens ordförande Jonas Svantesson är tanken alltså att på sikt försöka sätta samman och renovera ångmaskinen, och man kommer därför att söka pengar för detta projekt. Avsikten är sedan att behålla ångmaskinen, men om någon seriös intressent inom ångbåtsvärlden gärna skulle vilja ta hand om maskinen för något eventuellt fartygsprojekt, kommer Mjörns Ångbåtsförening att vara tillmötesgående och då eventuellt överlåta ångmaskinen.

Vid SÅF:s samevenemang med Mjörns Ångbåtsförening den 1 – 2 juni gavs återigen möjlighet att studera ångmaskinsdelarna, och i samband med detta överlämnade dessutom en av SÅF:s medlemmar, Puh Gadd, en liten fin maskinskytt från den tidigare waxholmsbåten Östanå I till Ångbåtsföreningen i Alingsås. □



Båtrunda i Roslagen

TEXT OCH FOTO: SVEN JÖNSSON

En dag i juli gjorde jag och Johan Söderberg en tur på slingriga vägar upp förbi Grisslehamn till Yngve Ström på Singö. Han har köpt ångbåten Golden Gate. Där låg den vid bryggan och det fina båthuset. Ytterligare några bekanta kom och åkte med på en tur till en vik på Singö, där vi grillade och hade det skönt i solskenet.

Yngve har bytt ut trippeln och ”högtryckspannan” från Flenmark. Nu sitter det en hög B2 tvillingmaskin och en ny panna i båten. Möjlighet till eldrift finns kvar parallellt med ånganläggningen. Lite pyssel att koppla om vilket märktes av att den kördes på el vid tidigare tur. Lätt att glömma koppla om! Efter turen hjälptes vi åt att köra upp båten på en förträfflig slip på tomten. Lite jobb under skrovet skall göras.

Yngve har gjort en sotfilter/gnistsläckare av rostfritt nät. Den är utformad som en strut som sticks ner i skorstenen. Den samlar upp sot och är lätt att göra ren, enklast med en vattenslang. På Mollerupparen har han satt en urfjäder som ser till att tandhjulet bara kan gå framåt. Ett trevligt besök och fin båttur vilket vi tackar för.

På hemvägen passerade vi Sjöfartsmuseet i Elmsta. Då var det nödvändigt att svänga av för att titta på ångslupen Elmsta, fd Signe Maria. Hon ligger på land, och ser ut att vara i gott skick. Svårt för museet att hitta personal att köra båten. Tänkt att museet säljer henne.

Vi fick höra att Schebo under våren 2023 flyttats från Malmö museer till Skebobruk



Schebo vid Beijerskajen i Malmö 1993.

i Uppland. Tyvärr finns det inte vatten att åka på efter den sjösänkning som gjordes för många år sedan, så den kommer att stå på land.

Schebo anskaffades, med leverans 1874, för att bogsera pråmar på sjön Nördingen mellan Edsbro masugn och Skebos lancashirebruk. Lasten var kol och malm till Edsbro och tackjärn tillbaka till Skebo. Några år efter sjösänkningen 1913 forslades Schebo i delar per järnväg till Göteborg. Ångmaskinen byttes till tändkulemotor och namnet ändrades till Gullan.

Om man kan återställa vattennivån skulle det bli en trevlig turistled med ångbåt. Det är ju populärt nu att återställa våtmarker! Museiföreningen håller på att bygga ett väderskydd över båten. Innan den blir inbyggd måste det göras fler besök på platsen. Den 9 september, kulturarvsdagen, blir det en invigningsceremoni på platsen. Vi var där och överlämnade diplom och standar, för firande av 150 år sedan sjösättningen.

Planer finns att på något sätt kunna köra runt maskinen. En inbyggd elmotor eller tryckluft torde vara det enklaste att anordna och driva. Det är en hel del översynsarbete och återställning av detaljer i fartyget så sakkunnig hjälp behövs. Om du har tid så kontakta gärna föreningen.



Yngve kopplar om från el- till ångdrift på Golden Gate. Ny maskin och panna.

Pentryt i Golden Gate.



Schebos nytillverkade maskin.

Schebo är byggd vid Kockums i Malmö 1873. När varvet lades ner var det många som blev utan jobb och behövde sysselsättas. Då köptes skrovet till ett arbetsmarknadsprojekt och ett antal äldre kockumsgubbar satte i gång att renovera fartyget. Det byggdes både ny maskin och panna. Tanken var att köra passagerare från Malmö längs kusten till Limhamn och återfärd med det s k sillatåget till Malmö västra. (Nu är spåren upprivna)!

Man körde några turer. Det var ibland lite besvärligt med mycket vågor längs stranden där det grundar upp. Dessutom var det som vanligt svårt att hitta besättning. Fartyget blev liggande på gården vid Tekniska museet i Malmö i flera år. Vid ombyggnad för museispårvägen blev det trångt på gården och Schebo flyttades till Frihamnen. Skebobornas önskemål att flytta fartyget till Skebo kunde efter några år tillgodoses. Formell invigning blir det nästa år då det är 150 år sedan Schebo kom till Skebobruk. <http://www.skebobruksmuseum.se/> □



Ångbåtstur på Øresund

TEXT OCH FOTO: BERTIL PERSSON

Vill man åka ångbåt i Skåne får man ta sig till Danmark och Helsingør. Där ligger ångisbrytaren S/S Björn som åter är i drift efter vinterns pannbyte. Hon har kört turer i sundet en gång i månaden denna sommar. I augusti var vi några vänner som passade på tillfället. Vi steg ombord och hittade våra sittplatser. Fler passagerare anlände och strax hördes sång och musik från akterdäcket. Det var ett glatt gäng som underhöll oss med sjömansvisor. Vi lade ut

och färden gick söderut längs den danska kusten. Efter en gir var kursen nordlig och vi fick tillfälle att se Kronborg Slott på nära håll från havet. En trevlig utflykt på ett spegelblankt Öresund, så långt. Väl i Sverige igen kom ovädret med regn och blåst!

S/S Björn beställdes av Randers Havnevæsen som bogserbåt och isbrytare. Hon byggdes av Seebeckwerft i Bremerhaven i Tyskland och levererades i Randers 4 februari 1909, □



På akterdäck underhöll glada spelemän med danska sjömansvisor.



Kapten fick hjälp att hålla kursen.

Bevarandeåtgärder

Transporthistoriskt Nätverk, ThN, på Almedalen

TEXT: SVEN JÖNSSON

Utmanningarna för det rörliga kulturarvet engagerade såväl politiker som besökare. På onsdagen modererade Rutger Palmstierna från BHRF ett seminarium under rubriken Stärkt lagskydd för det rörliga kulturarvet – upp till bevis politiker! Kulturrutskottets ordförande Amanda Lind (MP) och Marlène Lund Kopparklint (M) från Miljö- och jordbruksutskottet deltog. Frågan togs upp om ett skydd för det rörliga kulturarvet med hänvisning till den rapport som Riksantikvarieämbetet tog fram 2018.

Transporthistoriskt Nätverk begär att rapporten ska skickas på remiss så att arbetet kan gå vidare. Bägge riksdagsledamöterna var positiva till detta och framförde att det är viktigt att stärka lagskyddet för det rörliga kulturarvet. Under seminariets gång diskuterades även samverkansformer och hur en fortsatt dialog mellan riksdagsledamöter och nätverket skulle kunna föras vidare. Se seminariet på Youtube: https://youtu.be/_VqafpItEMs

Stiftelsen Maritimt Kulturarv startades 2022 av Stockholms Grosshandelsassocieret och Föreningen Sveriges Sjöfartsmuseum i Stockholm. Stiftelsens ändamål är: "Bevara det maritima kulturarvet med fokus på kulturhistoriskt intressanta fartyg (K-märkta) som är i drift samt bygga kunskap, stödja och initiera forskning samt stödja och initiera utbildning som är hänförlig till det maritima kulturarvet". Metoden att göra detta är att efterlikna engelska National trust som lyckats förena kunskapsutbyggnad, och

ideellt arbete med kommersiellt nyttjande och tänkande samt hjälp med finansiering från allmänhet och institutioner. Se mer på <https://maritimt-kulturarv.com/>

Rörliga Kulturarvet – värda att bevara?

Detta är rubriken på en kampanj som drags igång av Mats Arrhénborg från Heleneborgs Båtklubb. Mats var också kreatören bakom den uppmärksammade montern med samma tema på båtmässan Allt för Sjön i år. Kampanjen med namninsamling förespråkar 6 % kultur moms för underhåll och renowering av äldre transportmedel och rotavdrag när man anlitar hantverkare som utför renoweringar. <https://www.rorligakulturarvet.se/>

Kommentarer

Ovan framförs tre exempel på aktiviteter för att öka förståelsen och krav för bevarande av äldre fartyg dvs både båtar och skepp. Dessutom har styrelsen i BHRF beslutat att sammanställa sina krav till myndigheterna. Styrelsen för SÅF har påbörjat sina kravställningar på utbildnings- och bemanningskrav inom ångbranschen samt att beskriva konsekvenserna för den framtida verksamheten om inget görs för att underlätta bevarandet och driften av ångfartygen.

Det är bra att flera sammanslutningar arbetar med kravställningar. Resultaten från de olika grupperna bör göras kända för varandra för eventuell samordning. Vid Almedalsmötet nämnde politikererna att en anledning till

Fortsättning sid. 20

Ångmötet i Alingsås

TEXT OCH FOTO: SVEN JÖNSSON

Den 1-2 juli samlades ett fyrtiotal SÅF-medlemmar till årets sommarmöte hos Mjörns Ångbåtsförening. Förutom de egna fartygen Herbert och Sanna kom Ina af Öja och David från Grävsnäs dit. Så det fanns flera möjligheter att åka ut på sjön Mjörn eller med sluparna i Sävån inåt stan.

Vi samlades i den nybyggda Ångbåtsverkstaden för genomgångar och måltider. I hallen skall anordnas utrymme för svetsning och andra varma arbeten. Den återbördade Östanå I maskinen från Norge skall sättas upp i hallen. I övrigt ett bra utrymme för renovering av de skrov och maskiner man anskaffat.

I en annan befintlig lokal håller man på med en utställning kallad "Från ved till ångkraft". Här skall även utbildning kunna ske.

Projektet med utbildning av ungdomar har varit framgångsrikt. De har nu på egen hand restaurerat ångslupen Sanna under ledning av främst Fredrik Wiberg. Det är ett synnerligen lyckat projekt som lett till att flera unga nu kan börja med större projekt. De kör nu Sanna och medverkar även på Herbert. Det är ett initiativ som borde leda till att fler föreningar tar efter och får med sig fler unga personer, både killar och tjejer.

Under andra dagen gjorde vi ett besök på Hillefors Grynkvärn i Lerum. Det är en kvarn som påbörjades i slutet av 1800-talet och drivs med vattenturbin i Sävån. Det är nu en förening som försöker återställa den 1987 nedlagda verksamheten och visa hur



Sanna (närmast) och David (fd Tännaren eller Forsvik).

Ina af Öja.

Sanna som renoverats av ungdomarna,



Fest i Ångmaskinsverkstaden.



Ångpanna till Hillefors Grynkvärn.

man kan göra havregryn. Inte hade man en aning om alla moment för att platta till havrekorn till havregryn.

Kornen skall rensas, skalas, siktas, torkas och sorteras. Varje korn skall noppas i ena änden, annars härsknar de. Siktas i flera omgångar och ångas innan de plattas till i en valskvarn. Flera lyft i fyravåningshuset (byggt 1913) med hjälp av skopor på remmar (elevatore). Ångpannan som ger ånga till en torkanordning och uppmjukning av kornet behöver tubas om. Ett besvärligt jobb att komma åt i flamugnen. Museiföreningen har gett ut en bok som detaljerat beskriver alla moment och verksamheten från 1888 till 1988. Beskriver även drivtekniken och produkterna som tillverkades, samt grynarna som ägt anläggningen genom tiderna. □

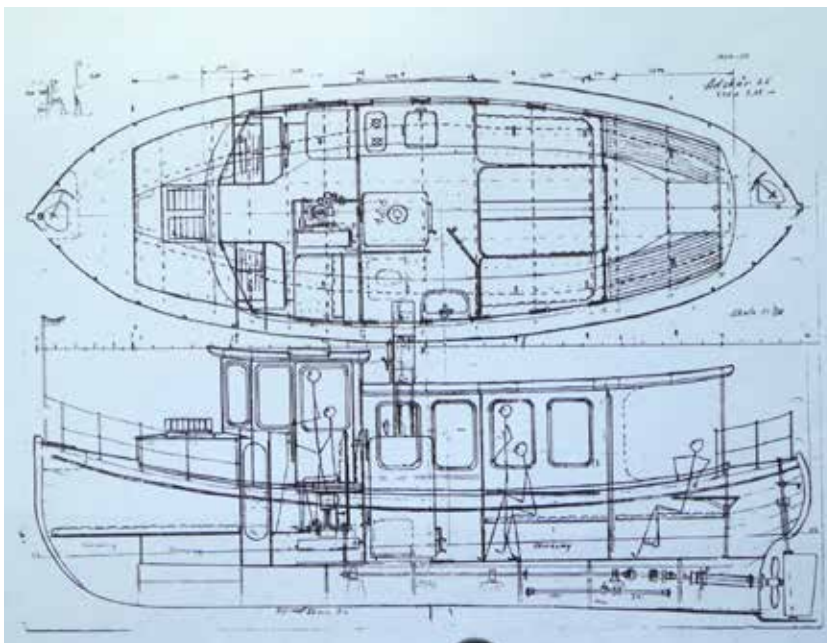
Leva livet med en ångslup

Del 4 Första maskinen en Tovik.

TEXT OCH FOTO: SVEN JÖNSSON

Mitt första steg in i ångvärlden var genom att Tomas Tovik annonserade i Teknik för Alla 1982 att han skulle börja tillverka ångmaskiner, lämpliga för fritidsbåt eller någon trädgårdsbil. Jag besökte honom hemma i Stockholm och tittade på en del maskiner han byggt och ställt upp kring kakelugnen. Tomas övertygade mig att jag hade behov av en ångmaskin, så jag beställde en. Det tog ett tag innan han fått ihop tillräckligt antal sålda maskiner för att beställa gjutdelar. Leverans skedde någon gång 1983. Maskinen har cylinderdiameter 98,5 mm och slag 62 mm. Således en låg maskin. Stephensons slidstyrning med två excentrar och båge. Effekt ca 3 hk vid 250 varv och 10 bars tryck. Tomas kallade den Steam Master 985 i sin reklam.

När jag byggt ihop pannan så monterades den och maskinen på ett rörstativ, som jag kunde rulla ut och in i verkstaden. Anledningen till att maskinen sitter ca 1/2 meter högt upp på stativet är att den blir mera lättåtkomlig i båten. Den skulle annars hamna nere i kölen. Smörjustruktur för cylindermörjning typ ÅSSA monterades. Ett tråg under maskinen för smörjning av vevstake och excentrarna finns. I övrigt handsmörjning. Även maskindriven matarpump och en handpump för matning av ångpannan monterades. Båda är typ sk plunchpump dvs en kolv trycks in i vattenrummet. Tätning sker endast i genomföringen av kolven/plunchen. Ett par backventiler behövs också på varje pump.



Så högt man kan komma med ångbåt. Lyft från "Jönssons varv" till sjösättning.

Ungefär så här blev inredningen. Streckgubbar för bestämning av fönsteröppningar.

Huruvida man skall ha pumparna i serie eller parallellt är en ständig diskussion. Jag har provat både och. Så länge det inte blir något fel t ex på backventiler spelar det mindre roll. Man kan även behöva en luftklocka på matningsledningen till pannan för att jämna ut tryckstötarna. Då minskar risken för oljud på backventilen närmast pannan. Det skall nämligen sitta en backventil och en avstängningsventil närmast pannan, ifall det blir någon läcka på rörledningarna. Nu kunde jag elda på pannan och provköra maskinen samt tuta på grannarna. Maskinen och pannan på stativet monterades så småningom in i båten och kördes i flera år, till 2007 då tvillingmaskinen installerades. Många turer blev det åt Mälaren till med Strömsholms- och Hjälmare kanaler. Även Kvismare kanal besöktes.

Lagret i tvärstycket var rullager från början. Det var lite glapp som orsakade en del oljud. Detta lager byggdes om i flera steg. Till slut blev det ett glidlager med ca 12 mm diameter. Detta är en svag punkt på de flesta hemtillverkade maskiner som ofta är en nedskalning från en större maskin. Det går inte bra att skala ner lagertyorna. När den satt i Stimmaren så blev det stor belastning på maskinen och man behöver ha väldigt tät passning på vevstakens lagring i tvärstycket. Färdiga standardbussningar dög inte.

Det blev genom åren flera modifieringar. 1994 blev det en omkastarspak med låsning så att man kunde länka in matningen. Det innebär en minskning av fyllnadsgraden man kan tillämpa vid körning utan att minska effekten nämnvärt.

Jag installerade en kaskadtank och en kölkondensator så att ångan kondenserades och återanvändes. Satte även en lättroblig backventil på ledningen för att om möjligt få lite vaccum. Jag hade då ingen luftpump. Det



Tovikmaskinen monterad på ett 50 cm stativ.



Tuberna i vattenrörspannan.



En fällbar skorsten konstruerades.



Rörigt, "vattenbrunnen".



Matarpump på tvillingmaskinen.

behövs inte heller någon cirkulationspump för kylvatten med ett sådant system. Kondensatet filtrerades i flera steg. En stående tub där cylinderoljan kan flyta upp och tappas ut. En filterlåda med fack där kondensatet passerar filter av tvättsvamp. Slutligen ett bomullsfiler. Kölkondensorn ersattes senare med en ytkondensator och cirkulationspump.

Från början styrdes ångfördelningen genom en sk musselslid som styr ångan över respektive under kolven. Den modifierades till rundslid som har mindre friktion. Detta och andra modifieringar på maskinen gjordes av Bengt "Cello" Persson. Eftersom maskinen var lite för liten för den färdiga båten på nästan 3 ton så provades olika lösningar för att höja farten från ca 4,5 - 5 knop. Drivkraften överfördes via kilremmar till propelleraxeln. Även kedja provades.

Prov med olika utväxlingar, olika propellrar gav inte mer fart så funderingar på en större maskin och därmed även behov av en större panna växte fram.

Erfarenheter åren 1993 till 2003

Det blev många turer främst i Mälaren till Hjälmare docka och Strömsholms kanal. Jag brukade köra ut ved med bil och släp till upplagsplatser kring Strängnästrakten eller Hjulstabron, om vi åkte norra vägen.

Varje år samlades vi med 5-8 ångslupar och åkte tillsammans eller möttes vid olika hamnar. Vi var ofta i Hjälmare docka, Smedjebacken eller Sundbyholm. Rocka eller Hyndevadsströmmen i Hjälmaran in till norra Eskilstuna (Skogstorp) besöktes också. Här var den första kanalförbindelsen tänkt ut i Mälaren via Torshälla. Vi besökte Odensbacken via Kvissmare kanal, Örebro och Valön. Ett par gånger var vi upp till Uppsala och Örsundsbro. Det blev mellan 400-500 distansminuter per år.

Det gick ganska bra med ångutrustningen, men några saker hände. I början när jag tog vatten till pannan direkt från sjön hände det att matarpumpen sög in luft och slutade

mata. Eftersom skrovet är klinkform följde luft med skrovet till vattenintaget. Problemet löstes med en extra "brunn" bestående av ett vertikalt 50 mm rör. Sjövattnet matades in nära övre delen. Luften släpps ut i ett rör i toppen och matarvattnet tas ut i botten, i det närmaste luftfritt. Man bör även se till att utloppet från matarpumpen sitter uppåt så att eventuell luft pressas ut.

En liten injektor för "trädgårdslok" monterades 1994. Fyllning av pannan efter körning underlättas.

Senare monterades en större injektor, tillverkad i Indien. Den har svårt för att suga. Vid något tillfälle blev vattennivån för låg, som beskrivits tidigare. När detta upptäcktes fyllde jag snabbt på nytt kallt vatten. Pga den upplagrade värmen i materialet steg trycket håftigt och orsakade en läcka. Det blev till att söka hjälp och bogsering till hamnen i Viggbyholm. Jag kunde plocka ut hela kopparpaketet och svetsa/löda igen läckor kring de klenta tuberna. Lärdomen är att man skall

mata in vatten långsamt vid risk för torrkokning. Bättre är att raka ut fyren.

Från början hade pannan roster som vi eldade på. Jens och Johan menade att det var bättre att elda i botten på pannan för att få större volym i eldstaden. När jag hade ute kopparpaketet 1995 passade jag på att göra om eldstaden. Tog bort rostret och murade eldfast tegel i botten. Efter detta blev förbränningen bättre, nästan ingen aska. Det var samtidigt som överhettarslinga monterades på sidan av pannan.

Vid något tillfälle lossade en koppling på ett av ångrören när vi var i Hallsthammar. Jag

kunde få hjälp hos en rörmokare på orten att löda ihop rören. Lärdom; Använd inte förr så vanliga klämringskopplingar med lös kona ihop med kopparrör och ånga. Det finns en koppling som kallas Union med en kona som löds fast. Det är en bra koppling som är lätt att demontera och montera igen. Man kan även konstatera att gängade förbindelser är svåra att få täta. Om man skall använda gänga är det bäst när gängan är konad. Vanligt vitt plastband håller inte. Det lär finnas temperaturlålig plasttätning. Jag använder ”uppkammad” teflonpackning som är temperaturlålig.

I början var det för mycket glapp i vevstakslagret. Axeln slipades om och så blev det tyst. Så småningom byttes lagret i tvärstycket till glidlager med större diameter. Dock blev oljudet från tvärstyckstappen så småningom besvärande. Glidlagren får bytas ganska ofta och sättas väldigt hårt. I början tyckte vi båten var ganska rank och lade i ca 80 kg blytackor i aktern. Efter ett par år tog vi bort dem. Kanske hade vi lastat i en massa andra saker eller vant oss vid att det lutade lite, men stannade vid en viss vinkel. Som jag beskrivit tidigare blev det en del modifieringar genom åren, många för att prova andra lösningar. Jag blev dock inte nöjd med farten på ekipaget, ca 4-4,5 knop. Provade med olika utväxlingar och olika propellrar. Bytte även från kilremmar till kedjedrift för att det skulle bli mindre friktion än remmar. Det blev inte mycket bättre, ånganläggningen var för liten. Det ledde till att Sten-Ove Viktorsson ritade en tvillingmaskin och Bosse Stolt byggd den. Dessutom en ny panna med stående tuber i stål. □

Fortsättning följer i nästa nummer.



Föreningens ångmaskin

För några år sedan hittade Puh Gadd en övergiven compoundångmaskin på en båtfirma. Den hade legat utomhus, delvis i vattnet i flera år. Nu behövs en ny vårdare av maskinen.

Det visade sig vara en unik maskin med 180 graders vev sk Woolfmaskin efter konstruktören. Det var en av den tidigast använda maskintypen, 1804. Den maskintypen behöver ingen receiver (ångsamlare) mellan HT- och LT cylindrarna. När avloppet på HT är öppet kommer även inloppet på LT att vara öppet. Maskinen är tillverkad i Göteborg. Vi vet inte om det finns någon mer bevarad maskin av denna typ.

Maskinen är delvis renoverad av Puh men en hel del arbete återstår. Den stod från början i Forsvik men har efter flera flyttningar hamnat i ett förråd vid Jäders bruk i Arboga. Ägaren av förrådet vill disponera detta för andra ändamål, varför maskinen har fått flytta ut i det fria.

Nu är det akut att hitta någon som kan ta sig an maskinen och förvara den. Hittar man någon som vill fortsätta att renovera den är det ännu bättre. Det krävs mycket för att få den körbar. Några detaljer har blivit frostskadade. Den har en volym på ca 1.5 m3 och väger ca ett ton.

Har du möjlighet att ta hand om maskinen så hör av dig till styrelsen. / Sven



Foto: Lars Berglöf

Till minne av Claes Insulander

I slutet av maj kom budet om att Claes Insulander hastigt hade gått bort. Med sina 43 år som kapten på ångfartyget Mariefred, eller Maja som hon kallas i folkmun, var han nog en av de personer i vårt land som starkast förknippades med ångbåtar, såväl inom som utanför ångbåtsmiljön.

I grunden var han utbildad kyrkomusiker och organist men fattade intresse för fartyg och sjöfart vilket ledde till marin utbildning och en yrkesbana med stor betydelse för ångfartyget Mariefred.

Han ledde den dagliga driften under sommarsäsong, underhållsarbetet under vintersäsong, byte av ångpanna och inte minst två gånger återuppbyggnad efter större bränder ombord – att bedriva verksamhet med ångfartyg innebär, som vi alla vet, stora utmaningar såväl praktiskt som ekonomiskt. Detta hindrade honom dock inte att även göra stora insatser för andra ångfartyg som t.ex. ångfärjan Djurgården 3, ångslupen Tärnan och ångfartyget Motala Express.

Claes var, förutom mycket kunnig om ångdrift i allmänhet och Mariefred i synnerhet, en bildad och välformulerad man. Många var de underhållande anekdoter han kunde bjuda på från sin tid inom sjöfarten såväl som från områden som kultur och historia. Och alltid blev han lite extra engagerad om det handlade om musik eller hans kära Sörmland. Claes betydelse för fartyget Mariefred, staden Mariefred, olika delar av föreningslivet och inte minst många privatpersoner återspeglades tydligt i en fullsatt begravningsgudstjänst i Mariefreds kyrka den 30 juni.

Själv träffade jag Claes för första gång 2019 när jag gick ångmaskinutbildningen T75 på Sjöskolan på Beckholmen där Claes var lärare. Jag är glad över att ha fått lära känna honom och vara hans elev och hedrad över få skriva dessa minnesord.

Claes Insulander blev 78 år.

Anne Sofie Eriksson

Fortsättning från sid 11.

att Riksantikvarieämbetets utredning och förslag inte antogs av Regeringen var att man var osäker på konsekvenserna, kostnader och om det skulle lösa våra problem för det rörliga kulturarvet. Politikerna framhåller att det inte är någon politisk motsättning mellan olika partier. Sannolikt är det nödvändigt att presentera bättre underlag med konsekvensbeskrivningar och kostnader för att politikerna skall gå vidare med ärendet.

I Almedalen nämndes att politiker och beslutsfattare skulle träffa representanter för dem som jobbar praktiskt med de olika objekten. Därför hade ThN inbjudit till en temadag på Sjöhistoriska museet den 13 september. Pga att inte så många politiker kunde komma då, flyttas mötet framåt i tiden. Syftet är att informera beslutsfattare om värdet av och problematiken kring bevarandet av det transporthistoriska kulturarvet.

För att tillsynsmyndigheterna såsom Transportstyrelsen skall kunna göra undantag från bestämmelser för äldre fartyg behöver de få direktiv från politikerna. Då krävs också att detta inskrives i lagen. Så att komma vidare med utredningsförslaget från RAÄ är viktigt om det skall kunna bli förändringar i tillsynsmyndigheternas föreskrifter. □

Mejl från föreningen!

Inför våra möten brukar vi skicka en påminnelse via mejl. Har du inte fått något mejl i år så har vi inte din (rätta) mejladress. Mejla i så fall till oss så vi kan rätta i registret.

Ibland hamnar mejl från medlem@steamboatassociation.se i skräpkorgen. Kanske bra att lägga in den som kontakt, så kanske mejlen hamnar i inkorgen.

//Maggan



Ångslupen Svanen, byggd av Roy Sahlin 1996-1999. Längd 9,6 m vikt 5,5 ton. Skrov i 6 mm nitat stål från ca 1911. Pannan är bes. fabriksbyggd i Sävsjö. Maskin är en unik 5 cyl. compoundmaskin på ca 11 ihk. Byggd med 4:a Breding cylindrar och en äldre encylindrige donkeymaskin. Slutet ångsystem med köllkondensator och vacumpump, kan köras i saltvatten. Maskin med aut. smörjning o backslag manövreras lätt av en person. Sittplatser för 12 pers. i salongen och några till ute under tak. Två sovplatser i salongen. Alltid varit förvarad inomhus under vintrarna och är i gott skick. Finns vid Dalslands kanal.

Karl Anders Andersson 070-7898410
E-post: karlanders@karangua.se

Quiding-skrov + gjutform

Nu säljer jag ett skrov "Quiding" och gjutform för detta skrov. Formen och skrovet finns i Sjötorp. För en snabb försäljning erbjuder jag båda tillsammans för 35000,- skr. Var snäll och skriva e-mail till: jens.thieme@jt-erodierteknik.de eller j.thieme.63@gmail.com
Jens Thieme

Prylmarknad Säljes



Ångprylar i mässing
Skeppslampa 220 V led.
Skeppsklocka 220-100 mm.
Ångvissla 300 dia 40 mm.
Antik lubrikator. Manometer.
Mätare lutningsvinkel.
Två lyktor typ Titanic med glas.

Hans Brattberg. 070 595 24 31
E-post: hans@brattberg.st



Div delar på Kummelnäs

Div ångtillbehör säljes
2 stora vattentankar
småkrantar typ pys 3/8" och uppåt
kägelventiler med flänsar, alla storlekar
Några små 1/2" ångventiler med säkerhetsring för spindeln
Vattenpumpar "rickepumpar" m fl
Ventiler med glas, Manometrar,
backventiler 1/2" plus mer "smått och gott"

Björn Laquist, ledfyren@hotmail.com
073 802 18 10 eller 08 661 35 46



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.
Breding B2 hög maskin samt en Bredingpanna på 45 kw.
Sjösättningsvagn ingår
Prisförslag 100.000:-

Leif Gunnerud 070-532 99 59
gunnerudleif@gmail.com

Prylmarknad Säljes

Ångmaskiner

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

Encylindrig 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.angkraft.se info@angkraft.se

Prylar Köpes

Liten skotsk sjöångpanna med 8-9 kvm eldyta önskas köpa! Mantel, flamugn, eldrör måste vara i gott brukbart skick. Tubernas skick oväsentligt.

Hör av er till Mikael Eriksson
Tel: 0706 86 91 81
E-post: angfartygsteknik@gmail.com

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

Aktiviteter

Verksamhet 2023

ArbetSam har en mängd digitala kurser, föredrag och aktiviteter.
Se www.arbetsam.com

Mer om ånga i Finland,
se www.steamship.fi eller www.turso.fi.

September

16-17 Båtmagasinet Rindö öppet kl 10-17
21-24 Sjöhistoriskas vänners resa
24 Mariefred höstutfärd till Adelsö och Birka.
28 Sjöhistoriskas vänner kl 16 Bakom kulisserna. Konst. Samling entrén.
30 Isbrytaren Sankt Erik medlemsresa.
30 Eskilstuna museum by night kl 18-22. Gerda i trafik, ångmaskinerna körs.

Oktober

1 Fss medl. gör utflykt med Sankt Erik
3 Prel Sankt Erik körning av maskin vid kaj.
4 Vasamuseets vänner kl 17-20. Vasakväll-Kronan & Äpplet. Föredrag Lars Einarsson
5 Föreningen Stift Skärgårdsbåten f Kl 18 på Tellus, Lignagatan 8. Föredrag av Hans Lifsten om bärgningen av Saxaren. Gert Ekström visar ångslupsbilder.
13-14 Sjöhistoriskas båtmagasin på Rindö, Vaxholm, är öppet kl 10-16
14-15 Fartygsforum
16 Klubb Maritim Sth. Om fyrskepp-
18 BHRF styrelsemöte
28 Fyndlördag på Föreningen Stift Skärgårdsbåten expedition kl 11-17, Nybrog. 76. Halva priset på redan låga priser på antikvariska böcker.
30 Föreningen Stiftelsen Skärgårdsbåten expedition kvällsöppet kl 17-20. Nybrog. 76

November

11 BHRF höstmöte
14 Filmmatiné på Sjöhistoriska museet kl 14-17. Medlemmar Stift Skärgårdsbåten har fritt inträde.
20 Klubb Maritim Sth. Om bussresan till Dalarna
25 Hjulmarknad kl 11-16
27 Sjöhistoriskas vänner får en specialvisning, Bakom kulisserna på museet. Tema Färg o form
27 Föreningen Stift Skärgårdsbåten expedition kvällsöppet kl 17-20. Nybrog 76

December

2 SFF traditionellt julmöte
3 Prel Djurgården 3 utflykt.
5 BHRF styrelsemöte. Kl 18
18 Föreningen Stift Skärgårdsbåten expedition kvällsöppet kl 17-20. Nybrog 76
20 Klubb Maritim Sth Julmöte

Verksamhet 2024

Februari

3 SÅF ångmöte i Eskilstuna.
20 BHRF årsmöte

Juni

12 Skärgårdsbåten dag

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 15 november
för material till nr 4/2023

som utkommer ca 10 december.

Omslag: Timberbåtarna, John med tändkula. Ångbogserarna Laxen och Flottisten.
Foto: Sven Jönsson.

Baksida:
Ångisbrytaren S/S Björn i Helsingör.
Foto: Bertil Persson

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.

VÄNLIGEN TA BORT ER ANNONS PÅ HEMSIDAN NÄR AFFÄREN ÄR KLAR!

B



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

