

SVERIGES
ANGBÅTS
FÖRENING

SÅF-bladet

december



4/23



SVERIGES ÅNGBÅTSFÖRENING

har som ändamål att främja ångbåtsint-reset 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 4 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



God Jul och Gott Nytt År!



Så här, några veckor före jul, är det kanske på plats att summera kring föreningens förehavanden, arrangemang och aktiviteter under verksamhetsåret.

Det man kan konstatera är bl a att vårt deltagande i "Allt för sjön" i Älvsjö-mässan är viktigt och viktigt är ju att synas! Syns vi inte så finns vi inte, brukar man ju säga och mycket ligger i detta talesätt. Att, tillsammans med andra "båtbevarandeorganisationer", synas och engagera oss är viktigt – och tillsammans med andra blir vi ju starka.

Poltikerveckan på Gotland – Almedalen – kan man möjligen tala mycket om, MEN den är stor, bra och där syns vi tillsammans med andra och den ger oss goda relationer,. Vi medverkar till att påverka politiker etc. Genom att finansiera engagemanget med andra, så får vi ut mer än om vi skulle engagera oss själva. Här spelar också det Trans-

porthistoriska Nätverket ThN en stor roll!

Föreningens arrangemang – med Alingsås som utgångspunkt – lockade många medlemmar och andra tillresta och

den lokala föreningen, med ångbåten

Herbert i centrum, hade lagt ett stort engagemang för att kunna genomföra sommar-mötet. En stor eloge till Jonas, Fredrik och ni andra för ett väl genomtänkt möte!

Nu i höst så summerar vi i styrelsen årets verksamhet. Vi funderar på framtiden, och kan konstatera, efter ett intressant styrelsemöte i Motala under en helg, att föreningen står stadigt, har en god ekonomi mm, men behöver mera "input" från engagerade medlemmar i allehanda frågor. Vi ser gärna att Ni som värnar om föreningens fortsatta existens uppvaktar oss, kommer med förslag och krav på oss, så att vi fortsättningsvis kan värna det ångtekniska arvet.

Kjell Nordeman
ordförande

Medlemsmöte den 3-4 februari med inriktning på att bevara vårt flytande kulturarv med ångbåtar

SÅF planerar nu ett intressant möte i Eskilstuna under ledning av Kjell Nordeman för er i SÅF som har eller är intresserade av ångbåtar.

Inriktningen på föredragen är hur vi kan påverka beslutsfattareshöjningsmöjligheter att göra livet lättare för ångbåtsägare.

Vi startar lördag kl 12.30 och fortsätter till lunch på söndag

Lördag

Bland föredragen får vi höra inlägg i konferensrummet från: Riksantikvarieämbetet, Sveriges Maritima Transport Historiska Museer, Båthistoriska Riksförbundet, Transportstyrelsen och om Sveriges äldsta i drift varande ångbåt Fortuna

Museet i Eskilstuna har även fått tillstånd köra maskinerna och kommer presentera dessa på lördag em.

På kvällen ingår gemensam middag i ånghallen, lite mingel och kanske film.

Möjlighet att sälja medtagna ångprylar.

Försäljning av böcker, ångvisslor o tröjor från SÅFs sortiment

Söndag

Vi tillbringar fm i ånghallen med föredrag om utbildning av maskinister, nytt regelverk och behörighetsfrågor samt försäkringar.

Avslutar med att diskutera de SÅF-projekt som beskrivs i annan del av SÅF-bladet.

- **Anmäl dig** genom att skicka ett mejl till anmalan@steamboatassociation.se eller ringa Per. Senast 25 januari.
- Och betala in anmälningsavgiften 200 kr med swish till 123 679 0919 eller Bg 354-2081.
- Om du vill boka hotell så har vi reserverat rum på City hotel. Ring 016 108 850 med kod "ångbåt" enkel 785 kr dubbel 975 kr Ni kan även skicka mail till hotellet för bokning info@cityhotell.se. Antalet rum är begränsat så först till kvarn gäller. Kontakta gärna per.sjoborg@gmail.com 070 598 5251 för frågor Är du inte medlem i SÅF så betala in avgiften 225 kr för enskild eller 250 kr för familj. Swish eller Bg, se ovan. Ange namn, postadress och helst e-post. I skrivande stund avvaktar vi att publicera föreläsare och program. Det kommer att presenteras på hemsidan och Facebook.

Välkomna till en helg i ångans tecken / Per Sjöborg



Snillen spekulerar i Motala.

Styrelsens ambitioner!

Vi från styrelsen vill informera mer om vad vi arbetar med, vilka beslut som fattas och våra tankar för SÅF:s framtida leverne. För att förbättra detta har jag tagit på mig att efter varje styrelsemöte informera lite om vad som händer och styrelsens tankar.

Detta efter beslut på vårt senaste styrelsemöte som hölls i Motala 20-21/10 2023. Efter sedvanligt hållet möte med ekonomisk rapport, vilken är i mycket god vigör, diskuterades hur vi i SÅF bättre skall kunna påverka och göra det lättare att bemanna och verka för lägre avgifter för våra medlemmars ångslupar och ångfartyg, av vilka ett flertal faller inom ramen för traditions- och kulturfartyg är just dessa som har dryga kostnader och höga krav på bemanningens behörigheter. Vi har sedan några år ett kontinuerligt arbete för att påverka politiker som beslutar om kostnaderna som myndigheter skall debitera oss och som vi som ägare av T- och K-märkta ångfartyg allt som oftast blir ålagda att betala vid di-

verse olika tillfällen. Att få ändring är ett jobb som går långsamt men som sakta ger resultat på olika områden i vår verksamhet. Arbetet fortskrider idogt och är ytterst viktigt att vårt teknikhistoriska kulturarv skall överleva.

Vi i styrelsen beslutade också att starta en grupp, och har utsett 5 personer både i och utanför styrelsen, som skall bearbeta TS (Transportstyrelsen Sjöfart).

Vi behöver ny/nya redaktörer till SÅF-bladet. Gärna två som kan arbeta med tidningen. Om just du skulle kunna tänka dig hjälpa till eller ta över rollen som redaktör, kontakta Sven Jönsson,

Jag vill passa på att önska en God Jul och Gott Nytt År och hoppas få se så många medlemmar som möjligt på medlemsmötet i Eskilstuna 3/2.

*SÅF styrelsen genom
suppleant Mikael Eriksson*

Åktur med Lagaholm



**Trångt runt den stora pannan.
Encylindrig maskin.**



Rorgångarens arbetsställning vid dikt styrbord är som en gymnastisk övning.

Under sommarens Skåneresa gjorde vi ett stopp i Laholm för att få en åktur med ångslupen Lagaholm på Lagan. Det blev en tur kallad Hellbergsrundan upp mot kraftverket och förbi Stadshotellet.

Lagaholm har under några år haft en osäker framtid. Träskrovet hade fått en del skador som var dyra att reparera. Det gäng som tidigare skötte trafiken hade tröttnat och lämnade över båten till ägaren dvs kommunen i Laholm. Där fanns inte resurser att ta hand om båten och att sälja gick trögt.

Så småningom blev vid en auktion Lars Ingvar Larsson ägare. Han fick med sig ett gäng som satte igång att reparera skrovet och i år 2023 kunde Lagaholm åter sjsättas och köra turer på Lagan. Man brukar göra turer på Lagan ut till mynningen vid Öresund.

Lagaholm byggdes 1888. Ursprunget är än så länge okänt men bryggeriet Sofiero köpte henne för ca 35 år sedan, eftersom hon är byggd samma år som bryggeriet startade. När bryggeriet lades ner övertogs hon av kommunen och ett gäng entusiaster drev trafiken på ån. Skrovet renoverades på ett varv i Danmark för några år sedan.

Pannan är lite överdimensionerad och tar mycket plats. Hon skulle behöva en liknande panna från VÅ i Sävsjö så som Schebo eller Thor har. Denna panna är oval, dvs hoptryckt från sidorna. Då skulle man få bättre plats för de tolv passagerarna man får frakta.

Efter reparation av skrovet har de kört trafik under sommaren. □



Ångfartyget TARJANNE

TEXT & FOTO
KJELL NORDEMAN

*”Vedlagret till
Tarjanne fylls på”.*



Att ångbåtar konverteras från olja/kol och till ved är väl inte det vanligaste och det var bl a därför jag besökte Tammerfors i Finland i somras för att uppleva detta. Fartyget, knappt 30 m långt och dryga 6 m brett, blev klart 1906 och har trafikerat sjön Näsijärvi sedan dess. Det nyttjades av Ryssland under första världskriget (Finland var ju ryskt) och fick t o m artilleri ombord. Ångmaskinen är kraftfull, 300 ihk, och fartyget har dryga 100 sittplatser.

Då jag besökte fartyget, så genomfördes en ångbåtsregatta på Näsijärvi och ett antal båtar, stora som små, pilade fram och åter

för att ”honka” på varandra.

Vi togs emot ytterst vänligt och fick bl a besöka maskin- och pannrum och det var spännande att se hur maskinisten, som ensam skötte ånganläggningen, med van hand matade in de björkbakar som nyttjades.

Besättningen berättade för mej att det gick åt ansenliga mängder med björkved dagligen – uppåt 100 kubik - och att de hade vedupplag på 3 olika platser utefter rutten.

Det var imponerande att konstatera att de kunde upprätthålla en väl ansträngd turlista genom att enbart nyttja björkved som bränsle och det var än mer glädjande att konstatera att passagerarintresset var stort. □

Ångslupen Svanviken i Trollhättan

Efter att tanken på ett ångbåtsprojekt fötts 2004 gjordes ett studiebesök hos Bernt Breding i Forsvik för att få inspiration och kunskap för att kunna förverkliga våra idéer. Besöket gav insyn i ångmaskinens funktion, skrovets utseende och mycket annat smått och gott.

Efter ett uppstartsmöte började jakten på att söka lämpligt objekt. Ägare till båtar och maskiner kontaktades och vissa ledde till spännande studiebesök. Bl.a. ett besök på Beckholmsvarvet i Stockholm guidade av Sven Jönsson.

Efter ett tips begav vi oss till Lars Qvist i Kungslena som byggde ett skrov till ett par i Vaxholm (Hjerter Kung) ritad 1892 av Hjalmar Olsson i Vänersborg. Via Bernt Breding införskaffades en ritning och bygget kunde påbörjas.

En begagnad ångmaskin B2:a samt ett äldre ställbart propellersystem av fabrikat Erion fullbordade vår drivlina. Skrovet byggdes på spantmallar av ca 800 m ribbor tillverkade av tätvuxen furu från nordens nordligaste sågverk i Krekula. Ek och Oregon pine fanns tillgängligt i närområdet. Efter epoxy och väv vändes skrovet och färdigställdes så långt takhöjden i garaget, där vi varit från starten, tillät. Efter att vi under ca ett år ägnat all tid åt att bygga ett nytt båthus kunde bygget av ångslupen fortsätta och plats fanns då för en komplett maskinpark för det fortsatta arbetet.

Vi har under åren haft ett antal studiebesök i vår lokal och även själva deltagit i ett flertal givande träffar i SÅF:s regi.



Gänget.



Båtvarvet.



Svanviken.



Styrpulpet.

Vi är nu inne på vårt 19:de år och i augusti 2023 uppmärksammades vi i lokaltidningen TTELA med en hel framsida samt ett helt uppslag med bilder och text.

Under hösten har vi funktionstestat maskin och drivlina i vatten med tryckluft från land. Inför testen lades 800 kg bly som ballast och då blev vikten 2640kg. För att nå konstruktionsvattenlinjen, och eventuellt lite mer, har ca 600kg införskaffats inför nästa test då vi även har som mål att maskinen ska köras på ånga.

I närtid ligger förutom färdigställande av rörarbete, tillverkning av båtkapell, montering fasett slipade fönster runt salongen samt montering av däcksdetaljer i brons och mässing.

*Vid pennan Christer Fors
Övriga i gänget: Peter Tallberg, Conny Nilsson, Jan-Olav Johansson och Yngve Bohlin*

Ångslupen s/s Huttlandia i Vara

TEXT & FOTO KJELL NORDEMAN



Huttlandias träskrov, några bord behöver bytas.

I höstas blev jag kontaktad av en person knuten till ångslupen i Vara och han ställde en hel del frågor kring ångslupar, kunskap kring ånga mm. I samband med ett besök i närheten, passade jag på att besöka ångbåten och diskutera slupens skick.

Av kontaktpersonerna så fick jag en del information om flytetyget, men de som byggt farkosten är tyvärr inte i livet. Det var 2 personer som var konstruktörer av slupen. En av dessa hette Nils Nilsson, som var grovsmed, och den andra personen hette Olle Silva och han var allmänt teknisk kunnig. Det berättas att de var riktigt kluriga personer. De körde båten på "Löråna" som var en del av "Afsån" och båten kördes vid "Huttladagen" och vid viss charter, typ bröllop. Körsträckan var ungefär 700 meter.

Båten är sannolikt en livbåt av trä och är klinkbyggd. Virket är bitvis i bra skick, men

en hel del bordvirke och spant måste tyvärr ersättas och det gäller att hitta en erfaren båtbyggare för att kunna lotsa föreningen – Naums hembygdsförening – rätt. Kontaktpersonerna berättade för mig att sannolikt hittade Nils Nilsson båten i Göteborg och den hade ägts av en person som körde maskinen med tryckluft i sin trädgård "då de groggade" i den.

Jag kunde berätta en del om ånganläggningen och såg att det var en 1-cylindrig ångmaskin med planslid (av okänd tillverkare) och en stående ångpanna av egen tillverkning. Det fanns en vissla och en säkerhetsventil. Vatten från "åna" matades med hjälp av en handdriven matarpump.

Vid besöket diskuterade vi kring säkerhet och pannbesiktning och jag hoppas att föreningen blir medlem i vår förening, för att härigenom få en del hjälp framöver. □



Å/S Sjöfröken – fjärde ångslupen på Ljugaren

Text Nils Åberg Foto: Moa Ollas

Artikeln grundad på artikel i Rättvikskrus av Nils Åberg. Sjön Ljugaren har begåvats med ytterligare en ångbåt så nu är det fyra skycken där.

Ångslupen Å/S Sjöfrökens historia börjar 1909 vid marindirektör Ivar Engströms (1854-1932) ritbord i Mindepartementets hus 1 på Skeppsholmen. Ritningen gjordes för tre identiska ångslupar, nr 49, 50 och 51, avsedda för minneringsövningar vid Oskar Fredriksborg i Waxholm.

Enligt specifikationen skulle sluparna vara 7 m långa, 2 m breda och ha ett djupgående av 0,6 m. "skrovet skulle vara av varmgalvaniserat järn och nitat. De skulle vara helt öppna med en compoundmaskin av flottans modell med Joys slidsystem. Pannan placerad framför maskinen och eldad förifrån". Hur många år slupen nr 49 var i tjänst vet vi

inte. Hon såldes dock senare men vilket år och till vem är inte funnet.

Skrovet till ångslupen nr 49 återfunnet

Skrovet hittades långt senare av Puh Gadd (f 1938) hos en båthandlare i Göteborg där han köpte det. Vi sammanfattar här några uppgifter vi hämtat ur dennes två artiklar 2012 i SÅF-bladet:

Skrovet anlände den 8 augusti 1969 till Oskars varv i Lomma. Vid en renovering i början av 1970-talet fick hon en ny ångpanna från Vatten & Ånga i Sävsjö. Det var en eldrörspanna av skotsk typ med sk Clyde back (dvs att flamugnen inte är vattenomsluten). Den lyftes på plats den 24 juni 1970. Pannan är ganska stor men pålitlig och oöm och tar ca två timmar att värma upp.

En ny ångmaskin från 1920, tillverkad hos Steen & Kaufmann i Elmshorn, Tyskland,



Sjöfrökens maskin.



Sjöfröken är nu hos Jörgen Ollas.



Skepparen Jörgen Ollas.

hade inköpts redan 1968 från Persöner i Ystad. Den hade ett förflutet från transportbolagets "Viking" och var en encylindrig och dubbelverkande maskin med planslid och dubbelverkande maskin med planslid och hade Georg Stephensons omkastnings-system. Slaglängd 110 mm, diameter 90 mm. Dess normala varvtal var 200 varv/minut, egentligen en kondensorvattenpump som byggts om för ändamålet. Propellern var fyrbladig och gav en fart av ca 5 knop.

Hon hade flera beteckningar som hittades under renoveringarna: 49 (numret som återfinns på ritningen) FMD Ås 1 överkryssat därefter Ås 33 även det överkryssat. Årtalet 1909 finns instansat i relingslistan.

Den 5 juni 1971 var det dags att sätta fyr i pannan och maskinen fick gå i 1,5 timme. Maskinen kördes dagen därpå med fullt tryck i 4 timmar. Den 27 juli samma år döptes hon till "Sjöfröken". i augusti kunde

Puh konstatera att efter två års fritidsarbete var hon äntligen klar till en kostnad av 17.997 kronor.

Nya ägare

Puh sålde båten till första ordföranden i SÅF, Jarl Hedbom, i februari 1989. Redan på hösten såldes den vidare till Gunnar Larsson i Tvetå. Vid en intervju med "Tvetå-Gunnar" berättade han att han genast reste iväg med båten på en trailer upp till Gösta Karlberg på Born i Rättvik för att få hjälp med att vända ångpannan, en renovering som gjordes för att förenkla eldningen med ved. Puh hade byggt för enmansbetjäning från manöverplatsen.

När arbetet var klart tog de en provtur på Ljugaren. Det blev åtskilliga turer i Mälaren och resor genom Hjälmar- och Strömsholms kanaler. Han tog Sjöfröken med till Finland på en trailer och seglade i Helsingfors skärgård samt även i Jyväskylä ca 30 mil norr om

huvudstaden, där det finns tre stora sjöar att upptäcka och segla på.

Tillbaka till Born

År 2020 är sjöfröken tillbaka till Born och Ljugaren men nu är Born hemmahamn. Det är Jörgen Ollas i Änderåsen som är ny ägare och som tillsammans med sambon Marie och dottern Moa vårdar Sjöfröken. Det första arbetet blev att dela taket och lyfta ur maskin och ångpanna. skrovet skulle nu slipas, tvättas och målas ut- och invändigt. Med Gösta Karlbergs hjälp kontrollerades och provtrycktes pannan, omkastarspaken på maskinen gjordes om, därefter flyttades pannan och maskinen tillbaka i slupen. Nu började rörmokeriet då alla rör sattes tillbaka och några nya fick tillverkas. Ratten flyttades till att sitta "längs med" på babord sida. sedan proveldades det på land varefter Sjöfröken sjösattes och en första provtur gjordes utan tak. Det som

fanns kvar att göra därefter, var att sätta tillbaka taket samt lite smärre justeringar inför nästa säsong. I skrivande stund (20 oktober) har sjöfröken tagits upp för vinterförvaring. □

ÅNGBÅTAR PÅ LJUGAREN 2023	
AGNES Maskin fr barakass i flottan, Gösta Karlberg	
SJÖFRÖKEN Mineringslup 1909	Jörgen Ollas
SMULAN Byggd på Sollerön	Gösta Karlberg
LINDEN DDF-båt	David Karlberg

1 På 1870-talet började svenska flottan använda ett nytt vapen, minor, och 1878 hade stockholms skärgård ett fast minförsvar. På Skeppsholmen låg minverkstaden och departementets kontor. De ansvarade för underhåll och tillverkning av minorna på flottans örlogsvärv.

2 Den brittiske ingenjören George Stephenson (1771- 1848) konstruerade tillsammans med sin son Robert världens första moderna järnväg mellan Manchester och Liverpool. Den invigdes 1830.

Leva livet med en ångslup

Del 5 Stående tubpanna.

TEXT OCH FOTO: SVEN JÖNSSON

När jag så småningom lärt mig lite mer om säkerhet med ångdrift och läst i Engelska Funnel om användning av koppar i ångpannor bestämde jag mig för att bygga en ny panna år 2004.

Jag diskuterade mycket med Jens Pettersson om vilken typ av panna jag skulle välja. Jens hade mycket mer erfarenheter och hade provat lite olika konstruktioner. I England är vattenrörspannor ganska vanliga. Ofta med olika varianter på att kröka rören i S-form på typ Yarrow. Vanligast i Sverige för ångslupar har stående tubpannor blivit. De har den nackdelen att tubernas övre del inte är vattenkylda för den delen utgör ångdomer och är känsligare för rotskador. Det blir dessutom ganska mycket svetsning i en sådan panna. Den mesta värmeöverföringen till vattnet sker på de direktbestrålade ytorna, tuberna svarar för en mindre del. Jens har därför senare konstruerat en panna med bara en grövre tub för rökgaserna. För att få ut tillräckligt mycket ånga sitter det slingor i skorstenen. Dessa kan anpassas i storlek så att själva tryckkärlet kan användas för mer varierande storlek på pannor. Denna panna fanns inte konstruerad då det var aktuellt för mig att bygga en ny.

Det byggs även pannor med olika typer av vattenrörsslingor som kopplas till ett stående tryckkärl, sannolikt ganska effektiva. Jag valde till slut att bygga en panna med stående rökgastuber år 2004. Tomas Blomström gjorde beräkningarna och fick pannan tryckkärlsgodkänd. Den är 500 mm i diameter, 600 med isolering och innehåller



Tvillingmaskin (2).

31 st tuber med 42 mm diameter. Tuberna är ca 550 mm långa. Effekt avgiven 60 kW, ånga ca 65 kg/tim. Rymmer ca 50 l vatten. En spalt med vattenmantling av flamugnen är ca 500 mm. Ovanför övre tubplåten låg från början två slingor, en för förvärmning av matarvattnet och en överhettarslinga. Det mesta av effekten har tagits ut av rökgaserna genom flamugnen och tuberna varför överhettning inte blir så effektiv. Därför modifierades pannan senare och överhettarslingan placerades i eldstaden.

För att rökgaserna skall hinna avge så mycket värme som möjligt i tuberna sitter det retardrar i dem. Det är vridna plåttrem-sor som gör att rökgaserna får lite längre väg och hinner avge mer värme. En nackdel med detta är att de måste plockas bort vid sotning. Dock kan man använda olika typer av



Tubpanna. Eldstad med överhettarslinga.

sotning. Ett är att ha en slang med ånglans som blåser in ånga i tuberna från eldstaden. Rune Eliasson i Östersundstrakten har gjort en roterande ångfördelare, typ som sitter i diskmaskiner, som har hål för ångan mitt för tuberna. Lär vara effektiv.

Bosse Stolt och jag byggde tre pannor samtidigt. Vi fick gavlarna och bottenring utskurna med hjälp av vattenskarving. Vi fogberedde delarna och fick hjälp med svetsning av Jeffersson på Beckholmen. Henk van der Put från ÅF (Ångpanneföreningen) kom sedan och provtryckte samt inspekterade pannorna. Därmed var tryckkärlet godkända.

En finess med anslutning för matarvatten är att denna sitter i normalhöjd för vattennivån i pannan. Man fyller ju pannan i topp när en körning avslutas så att det inte blir



Tvillingmaskin (2).

plats för något syre, vilket eliminerar rostbenägenheten. När man skall elda på nästa gång öppnar man en trevägs avtappningskran som då sänker nivån till normalläge. Dvs avtappningen sker genom samma rör som man matar. Skulle man öppna bottenkranen finns risk att man glömmer denna och tömmer hela pannan. Då är det ett tungt arbete att handpumpa upp nivån igen.

Eldstaden är separerad från pannan och bultad fast. Det är en fördel att kunna separera eldstaden om man behöver byta eldfasta stenen. På Stimmarens panna ligger även en överhettarslinga i eldstaden som också kan behöva bytas. Det är då ganska enkelt att med ett lyftblock och en kedja ner genom skorsten lyfta tryckkärlet för att få ut eldstaden.

När man eldar med ved behövs större vo-

lym i eldstaden än eldning med kol. Därför är det inte några roster i denna panna. En snedställd plåt, typ tratt, gör att veden efterhand ramlar ner i asklådan och brinner koncentrerat färdigt där. Det blir knappast någon aska, endast lite grått pulver.

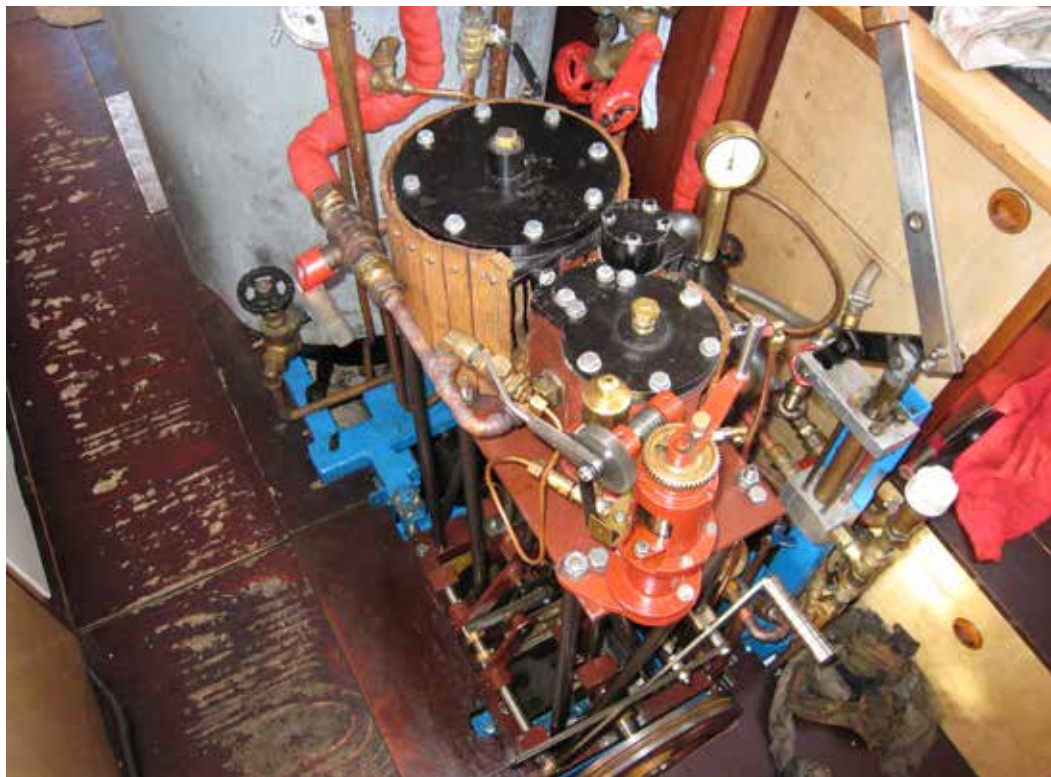
Asklådan har ingen framgavel utan luften blåser in i den koncentrerade veden. Dessutom finns det en spalt runt asklådan så att luften når alla delar av elden, även baktill och ger en god förbränning.

Jag byggde även ny anordning för att kunna fälla skorstenen. Det är gjort så att om jag glömmar att fälla ramlar den ner själv om en bro är för låg. Den fällda skorstenen hamnar på samma nivå som taket på styrhytten. Inget sticker upp över den nivån.

Andra maskinen, en Tvilling med Joys slidstyrning

Omkring 2006 beslöt jag att byta ut Toviksmaskinen till en tvilling med 2 x 70 mm och slag 100 mm. Sten-Ove Viktorsson ritade en maskin med Joys slidstyrning. Där tar man ut rörelsen för sliderna från en anslutning på vevstaken. Bosse Stolt åtog sig att bygga maskinen. Jag hjälpte till med några enkla saker, men mest anskaffade jag material. Till många detaljer skaffade jag slipade stålplattor som vi lät skära ut detaljer, med hjälp av vattenskarving. Det spar mycket arbete och det behövs väldigt lite efterarbete på de skurna ytorna.

Maskinen monterades till säsongen 2007. Jag fick göra en ny bädd för ramen passade inte i den gamla. Delvis ny rördragning. Det blev många provturer. Det gick inte så bra att få upp farten. Drog med vatten till skorsten. Slider justerades, propeller byttes. Funderingar om ångkanaler var för stora med stort skadligt rum som följd. (Ångvolytym som inte är verksam genom maskinen). Verkade läcka ånga genom maskinen. Nya ringar tillverkades men felet hittades inte.



Maskin Woolf (3). Smörjapparat typ Mollerup närmast och handpump.

Om vi då haft tillgång till Johan Söderbergs elektroniska mätutrustning för indikering hade vi kanske hittat något. Vi provade med olika åtgärder hela sommaren och även nästa! Maskinen plockades ur och plockades ner, kontrollmättes och sattes upp igen med en del justeringar genom Bosse Anderssons försorg. Efter detta gick den bra vid förnyade prov. Har sedan mest använts vid demonstration på båtmässan. Under tiden fick jag låna en annan maskin av Bosse Stolt. Den har sedan blivit kvar i båten. Orkade inte koppla tillbaka alla detaljer till tvillingmaskinen.

Tredje maskinen, Compound-maskin med Finks slidstyrning och Woolfs 180 graders vev-maskin. Det

är en compoundmaskin med 180 graders vev. Fördelen är att man inte behöver någon receiver för att samla och mata ångan från högtryckare till lågtryckare. Med 180 gradsv ev är LT inlopp öppet samtidigt som HT utlopp är öppet. Kallas Woolfmaskin efter konstruktören som även byggde 90 graders vinkelmaskiner.

Denna maskin har också försetts med en ovanlig slidstyrning, kallad Fink. Det finns en sådan maskin stående på museet vid hamnen i Oskarshamn, som varit modell för Stimmarens maskin. Den påminner något om Stephenson med båge. Dock sitter denna omvänd och hopbyggd med excentern. Det sitter en slidstång från tärningen upp till sliden. Excentern med bågen hindras att snurra med runt, med hjälp av en låsstång.

I Stimmaren är dessutom fyllningen på LT variabel med hjälp av en liten vev.

Det krävdes en del ombyggnader av maskinbädd och rörledningar. Det gjorde att denna maskin blev kvar i båten och tvillingmaskinen har mest använts som visningsobjekt på mässor och medlemsträffar. Är följaktligen till salu! Detsamma gäller Toviksmaskinen, den är också till salu.

Elsystem

För belysning och drift av pumpar fick jag från början tag i två stora blybatterier som varit utsatta för diverse belastningsprov. De höll i ca 25 år, tills nuvarande ägare bytte till Litiumbatterier. De är kopplade via huvudbrytare så att ena batteriet matar till viktigare saker såsom lanternor och navigationsutrustning medan det andra är för övrig belysning, kylskåp mm. Med en omkopplare kan de byta uppgift eller köras dem parallellt. Batterierna kan laddas med hjälp av solceller. Från början var det bara en panel ca 1,2 x 0,6 m. Då räckte de till kylskåpet under en veckas färd. Sedan började kompressorn att strejka. Kompletterades med ytterligare en panel. Batterierna byttes 2005 till marinbatterier på 114 Ah vardera. Det finns även ett par 220 v uttag som matas via säkringsskåp och nätkabel, vars anslutning finns i aktern under kapellet.

Propeller

För att få högsta fart har flera olika propellrar provats med mer eller mindre lyckat resultat. Den som nu sitter på är egentligen en rostfri motorbåtspropeller. Diameter 21" stigning 24". Varvtal uppväxlat ca 1,5 gånger med Toviksmaskinen. Nuvarande maskin är direktkopplad. Genom att kapa av bladens bredd blev den ganska bra. Man skall ha liten bladarea, dvs smala blad och så stor diameter som man får plats med. Ofta är det skrovet som begränsar diame-

tern. En viktig detalj är att propellern är slät utan porer. Spackla igen om det finns sådana. Det får inte heller bli kavitationsskador som gör ytan ojäm. Polera ytorna så ofta tillfälle ges. Nuvarande ägare har gjort prov som bekräftar detta. Även skrovet skall vara fritt från porer eller ojämnheter. Inte minst på stora fartyg är detta viktigt.

Erfarenheter Allmänt

Stimmaren har 2023 varit i drift i 30 år och fungerar förhållandevis bra och har bjudit sina ägare på många trevliga utflykter. Det är en flytande sommarstuga med centralvärme brukar vi säga. Tät och bra. För matlagning behöver man sällan utnyttja fotogenköket så det står nerpackat i en hurts. När man vill laga något varmt ser man till att det finns lite glöder kvar när man stannar i hamn eller annat.

En lös brygga läggs in i eldstaden. På denna kan grillgallret läggas (sådant med handtag och lock). Gör man i ordning en form med sockerkaka kan denna ställas in på kanten av lucköppningen (se till att du har en kant att ställa på när pannan byggs).

Behöver du koka vatten finns en ångkokare för detta, en s. k Windermere-kokare. En liter vatten kokar på ett par minuter med 150 gradig ånga i slingorna, (ca 5 bar).

Erfarenheter ånganläggning

Johan Söderberg, nuvarande ägare, har gjort mätningar på maskinen med elektronisk utrustning och tagit upp tryckdiagram/indikering. Med detta som underlag har slider mm justerats så att vedförbrukningen har minskat väsentligt.

Han har även justerat inriktning på propelleraxeln så att drivningen går tyst. Den är nu direktkopplad rak från maskin till propeller. Jag provade med olika gummikopplingar som det visade sig inte höll. Genom att en ångmaskin ger en



Finks Slidstyrning. Bågern sitter på exentern.



Woolfmaskin 3.



Åktur på Åkers kanal.

”pulserande” kraft blir det ryck i en gummikoppling som orsakar värme vilket kopplingar inte håller för.

Jag fick byta tuber i pannan 2013, efter 7-8 år. Tyckte att jag skötte pannan relativt bra med att fylla på pannmedel mot korrosion. Tuberna rostade där vattennivån brukar stå längst upp vid övre panngaveln. Det är viktigt att fylla pannan med vatten ända upp till panngaveln eller ångdomen om man har sådan. Gör detta efter varje körning. Skall båten ligga still mer än 2-3 veckor är det bäst att tömma den och låta den torka ur med hjälp av en liten brasa.

Tänk om man kunde konstruera en anordning som fyller på vatten från en tank så att all luft hålls borta när båten ligger vid kaj. Helst skall det vara vatten som är kondensat och som är syrefattigt.

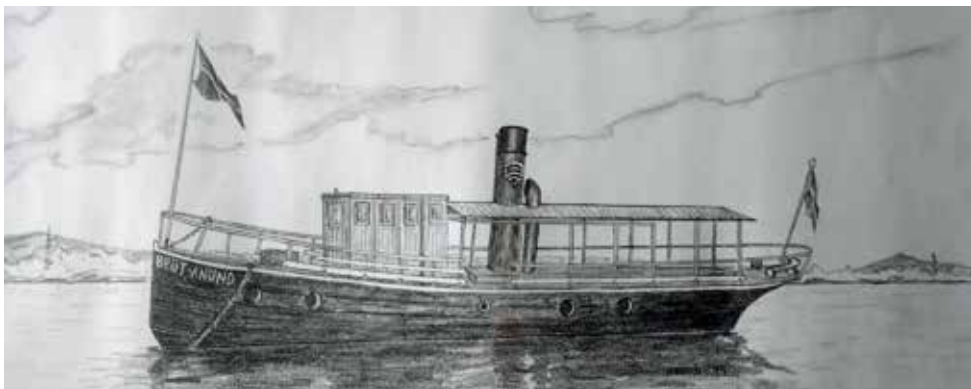
En del låter bottenventilen eller ventilen till kaskadtanken vara öppen så att pannan själv suger i sig vatten när pannan kallnar. Tvivlar lite på att det blir helt uppfyllt. Man kan inte ha en verksam backventil om detta skall fungera. Spjäll är nu monterat i skorsten för att lätt kunna reglera draget.

Så är det mesta om Stimmaren nerskrivet så länge jag hade den. Det var kul att titta igenom loggböckerna om alla händelser, om alla som åkt med, var vi varit, ibland vad vi ätit, vilka fel och tillbud som inträffat och hur de åtgärdades. Alla modifieringar som gjorts genom åren är intressant att bevara. Stimmaren har varit lite av experimentbåt för prov av olika detaljer. En del tidningsintervjuer har det blivit om Stimmaren. Rekommenderar att föra ganska noggrann loggbok. Båten har varit till mycket glädje.

Jag sålde båten 2014 till Johan Söderberg och Ludmilla.

I år 2023 fyller hon 30 år, sedan sjösättningen 1993. Jag höll på att bygga henne 1983-93. □

På spaning efter ångbåtar och silvergruvor i norr



Under ett antal år har jag rest runt och spanat efter lämningar från ångbåtstrafik i de stora sjöarna i norra Sverige. Besökt museer och kommunernas fotoarkiv mm. Tyvärr är dom medvetna om att man behöver högupplösta bilder och begär ganska hög ersättning vid beställningar av kopior. Värst är Norrbottens museum som kräver ersättning för upplagan för den tidskrift där publicering planeras.

En speciellt intressant sjö är Storumansjön, då det funnits flera ångbåtar som byggts av lokala förmågor långt innan järnvägen, dvs inlandsbanan, dragits till samhället. Ungefär samtidigt byggdes det liknande fartyg i närbelägna sjöar. Silver hade en speciell dragningskraft och skapade en möjlighet när det obligatoriska kravet av transporter av lokalbefolkningen kunde ersättas av ångdrivna fartyg.

Det är inte utan beundran man kan läsa om hur lokala gubbar byggde rätt stora träskrov, ca 15-16 m långa, som försågs med ångmaskin och ångpanna som med stor möda transporterades med häst och släde till varvet långt innan järnvägen kom. Handsågade bord och spant togs fram i vinterkyla och snö. Troligen beställde man maskin, hög-

tryckare och skottepanna från Härnösand, som levererade dessa till en närbelägen järnvägsstation.

Ångbåtstrafiken skapade en möjlighet för lokalbefolkningen att transportera varor mellan de lokala orterna.

Succesivt blev det trävaruindustrin som kom att bli den stora användaren av ångdrift. En båt döptes år 1901 till Bröt-Anund efter en fornnordisk kung. Det tog ca sex timmar att gå över sjön och några bekvämligheter fanns ej ombord. Det blev till att stanna vid någon lämplig plats för behövande passagerare. Båten kunde ta upp till 80 passagerare. Enligt lokala skrifter var resan ingen behaglig sådan då båten skakade väldigt mycket, vilket även gällde prämen som oftast drogs efter fartyget. Lastutrymme fanns ej i fartygen i någon utsträckning.

Man eldade pannan med bakaved och man fick vara extra försiktig för eventuella gnistor. Gnistläckare var obligatorisk. På silvermuseet i Arjeplog finns en del av en panna som påstås komma från denna båt. Det förekom en hel del sökning efter silver längs Storumansjön, men några större fynd fann man ej. □

Faktura!

Med det här SÅF-bladet har du fått en faktura, glöm inte att betala avgiften senast 5 januari. Har du inte fått någon faktura har du redan betalat för 2024. Det ser du ovanför ditt namn på SÅF-bladets baksida.

Motioner till årsmötet

För att motioner med styrelsens förslag till åtgärd ska kunna tas upp för beslut på årsmötet måste de vara styrelsen till handa senast 30 januari enligt våra stadgar. För att hinna få med dem i SÅF-blad 1 är det en fördel om de är styrelsen tillhanda före 15 januari.

Dagar att boka in i kalendern!

Nu är det dags att boka in lite ångevenemang i din kalender.

3–4 februari – Medlemsmöte i Eskilstuna, se mer info på sid 4 och kom ihåg att anmäla dig senast 25 januari.

7–10 mars samt 14–17 mars är det Allt för sjön i Älvsjö. SÅF kommer ha en monter där. Mer info kommer i nästa SÅF-blad. Vi kommer att ha en ångslup där.

6–7 april Årsmöte i Motala, "lunch till lunch". Förutom årsmöte blir det föredrag och kanske fartygs och/eller museibesök. Mer info i SÅF-blad 1 2024.

Boka Sommarmötet som blir i mitten av juli 13-14 och hålls i Arvesund (Östersunds och Hebes hemmahamn). Mer info kommer i SÅF-blad 1 eller 2 2024.

Hemsidan och registren.

I skrivande stund håller vår tekniker, Magnus, på och kämpar med en välbehövlig uppgradering av vår hemsida och våra register. Den största synliga skillnaden blir att det nu ska räcka med en inloggning för att komma åt både hemsidan och registren. Mer ändringar/nyheter lägger vi ut på hemsidan när det hela är på plats. /Maggan

Prylmarknad Säljes



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 Breding cylindrar och en äldre encylindrig donkeymaskin. Slutet ångsystem med kölkondensor och vacuum pump, 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 35.000 skr. Var snäll och skriva e-mail till Jens Thieme: jens.thieme@jt-erodierteknik.de eller j.thieme.63@gmail.com

Prylmarknad Säljes



Ångprylar i mässing

Skeppslampa 220 V led.
Skeppsklocka 220-100 mm.
Mätare lutningsvinkel.

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



Div delar på Kummelnäs

Div ångtillbehör säljes
2 stora vattentankar
småkranar typ pys 3/8" och uppåt
kägventiler 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

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

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 50x80 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 December

- 3 Djurgården 3 utflykt, kl 11, åter kl 14
- 5 BHRF styrelsemöte. Kl 18
- 9 Blidösund julmarknad Almviks brygga.
- 11 Klubb Maritim Sth Julmöte med räk-
macka och kaffe. Film om SAL.
- 18 Föreningen Stift Skärgårdsbåtens expe-
dition kvällsöppet kl 17-20. Nybrog 76
- 22 Blidösund. julresa till Blidö kl 11-20.

Verksamhet 2024 Januari

- 17 SÅF styrelsemöte kl 18. Digitalt
- 27 Klubb Maritim Sth. Årmöte kl 14.
Anders Österman om s/s Nalle
- 29 Föreningen Stiftelsen Skärgårdsbåtens
expedition öppet kl 17-20. Nybrogatan 76

Februari

- 3-4 SÅF ångmöte i Eskilstuna. Anmälan sid 4
- 20 BHRF årsmöte, Anmälan
- 22 Föreningen Stiftelsen Skärgårdsbåtens
klubbmöte kl 14 på Sjöhistoriska museet.
Mats Törnqvist om Skarpö med omgivn.
- 26 Fören. Stiftelsen Skärgårdsbåtens exp.
öppet kl 17-20. Nybrogatan 76.

Mars

- 7-10 Allt för sjön del 1
- 14-17 Allt för sjön del 2
- 18 Klubb Maritim Sth kl 18.30 berättar
Anne Sofie Eriksson om minsveparen M20

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 28 januari
för material till nr 1/2024

som utkommer ca 15 februari.

Omslag: Kanske tomten kommer med
"ångbåt" till oss nördar?
Tärnan med Per och Anne Sofie på däck.
Foto: Sven Jönsson.

Baksida:
S/S Sjöfröken vid bryggan.
Foto: Ingvor Märthans.
Salongen.
Foto: Moa Ollas.

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

