

SVERIGES
ANGBÄTS
FORENING

SÅF-bladet

september



3/25



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

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 2025

Ordförande **Kjell Nordeman**

RAMNÄS Tel 079-332 68 61

E-post: kjelly.nordeman@gmail.com

Vice ordförade **Anders Lönn**

STOCKHOLM Tel 070-345 17 03

E-post: anderslonn@hotmail.com

Sekreterare **Harald Jochnick**

VÄSTERÅS Tel: 073-355 90 39

E-post: hj@jochricks.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.sjoberg@gmail.com

Ledamot **Jonas Svantesson**

ALINGSÅS Tel 070-363 38 10

E-post: larsjonas.svantesson@gmail.com

Ledamot **Bert Löfqvist**

NORRTÄLJE Tel 070-591 20 05

E-post: bert@mmlconsulting.se

Suppleant **Per Lindén**

KARLSTAD Tel 070-262 04 87

E-post: peolinden@gmail.com

Suppleant **Boris Wall, HAMMARÖ**

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

E-post: boris_wall@hotmail.com



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

MEDLEMSAVGIFT FÖR 2025 ÄR: 225:- för enskild medlem,

250:- för familj, 50 :- för ungdom, Utlandsboende 275:-

Swish 123 679 0919 Bankgiro 354-2081

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



Vice ordförade har ordet

Nu har en större del av ångbåtsåret gått. Många vedpinnar har gått åt i pannan för att ge ånga till färder och även kanske värmt en och annan grill-korv i pannans varma fort.

Det har varit jubileer och ångträffar. Årets SÅF-sommarmöte var i Töcksfors med ett gränstema - Värmland/ Norge. Det blev ångturer både i Töcksfors och i norska Örje vilket blev väldigt lyckat. Som en uppföljning av Sjöhistoriskt Forum tidigare i maj i Hallstahammar, anordnades ett möte i Ramnäs. Där blandades ångbåtar, tändkulebåtar, veteranbilar och en radiostyrd ångmaskindriven modellbåt av bogseraren Rex. Rex i fullskala är hemmahörande i Hallstahammar. Alla aktiviteter drog mycket folk till evenemanget. Både båtnördar och övrig allmänhet. Allt mycket trevligt och ett koncept att fortsätta med.

Men året är ju inte slut och flera möten och evenemang finns det att gå på. Kolla på hemsidan och SÅF:s grupp på Facebook. Ungdomsverksamheten ångar på både i Alingsås och med S/S Tomten i Venjan. Kul!

Följ SÅF:s egna influenser på Facebook och på hemsidan i vår nya grupp som startar i höst. Den kommer att gå under namnet "Unga med ånga"



Vi har även lyckats få ett bidrag till att göra ett studiepaket om hur man sköter en ångpanna och ångmaskin på ett säkert sätt i en ångslup. Vi ligger i startgroparna med detta och det startskottet går förhoppningsvis verklighet nästa år då vi även firar SÅF 40 år!!

Har ni några idéer om hur vi ska fira SÅF 40 år så är ni välkomna att mejla in dem till styrelsen.

Tack för ordet och väl mött på något ångrelaterat

Anders Lönn v. Ordförande

Text & foto: ANDERS LÖNN skulle det stå på artikeln

"Åka ångbåt i Stockholm" i SÅF-bladet nr 2/25. Redaktionen ber om ursäkt!

Steamtrip 2025

TEXT OCH FOTO: PER SJÖBORG

Sommaren 2025 har jag som styrelseledamot i SÅF haft förmånen att på min fritid besöka platser med trevliga ångbåtsaktiviteter. Min "Steamtrip" började i Hudiksvall och slutade med en kulturbåts-träff i Ramnäs. Jag hoppas min reserapport skall ge en liten inblick i vad som sker under en sommar i "Ångsverige" 2025.

26 juni S/S Fortuna

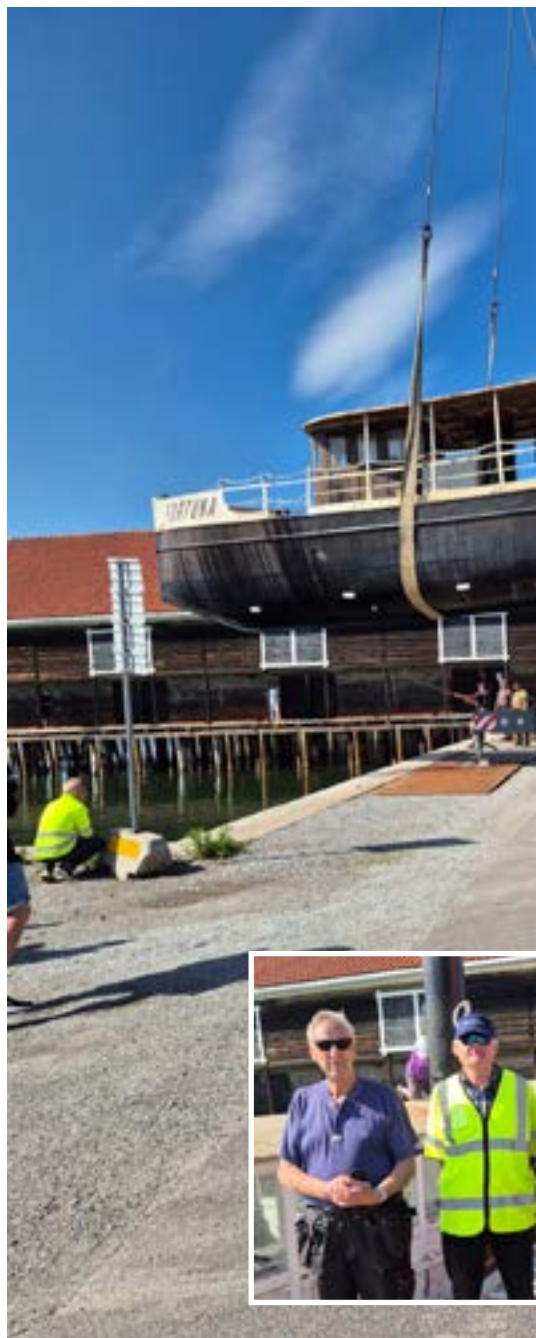
I Hudiksvall, i juni, sjösattes den 167 år gamla ångbåten Fortuna. Fortuna är Sveriges äldsta ångbåt som, efter flytten från Dellsjöarna förra året, genomgått omfattande skrovreparationer i Iggesund. Fortuna är här därmed gjorts sjöklar. Cirka 100 förvåntansfulla Hudikbor fick på eftermiddagen se den historiska båten komma till hamnen och lyftas i sjön av en gigantisk mobilkran. Lokal-TV var även på plats och rapporterade om sjösättningen.

Fortuna kommer att ligga vid en väl förberedd hamnplats i centrala staden utanför Båtmagasinet. När hon är helt färdigställd kommer även turer att ske därifrån. Fortuna kommer inte att hinna bli helt klar i år. Ångmaskinen från 1915 verkar vara i ordning, medan pannan från 1980-talet kan erfordra några tubbyten innan man kan ta den i drift igen.

Vi i SÅF hoppas få medverka i ett framtida 170-årsjubileum med en båt som är i gång och godkänd för att ta passagerare.

Övriga jubileer 2026

Nästa år fyller SÅF 40 år vilket föreslås firas genom en ny Steamtrip runtom i Sverige. SÅF-bladet återkommer till våren med mer information om detta.



Fortuna lyft i kran,

Några från styrelsen i



28 juni S/S Primus 150 år

På Alnön utanför Sundsvall finns den tidigare ångbogseraren Primus som fyller 150 år i år. Fartyget har haft en brokig historia i Karlsvik med bl.a. omvandling till dieselbåt. Sedan Medelpads Sjöhistoriska Förening tagit över den minnesvärda båten har hon blivit återställd till ångbåt igen.

Men det har Svens skrivit om på sidan 8.

Jag kunde notera att två båtar med intressant historia låg vid samma kaj i Karlsvik. Dels historiska Primus och dels den moderna elhybriden Movitz, som flyttats från Stockholm för trafik i Sundsvall.

Vi önskar Primusgänget lycka till med att fortsätta driften av den K-märkta båten med dess möjligheter att visa upp och bevara historien med ångbåtar på älven. Ett teaterprojekt om ångbåtar i Medelpad håller på att produceras. Föreställningen kommer att visas senare i en nätversion.

För den som vill läsa lite mer om Primus och dess krokiga historia hänvisar vi till medlemstidningen Lubrikatorn där Tore Olsson beskrivit fartygets historik. Har du inte tillgång till Lubrikatorn så kommer historien om Primus i nästa nummer av SÅF-bladet

4–6 juli Gränslöst sommar-möte i Töcksfors och Örje

Efter en lång och delvis krokig bilfärd till vår andra sida av Sverige, kom vi fram till Töcksfors fredag em. På grund av ett ras i första slussen till Töcksforsdelen av Dalslands Kanal samlades vi i hamnen i Sandviken strax utanför Töcksfors. Här mötte organisatörerna av det "Gränslösa sommarmötet" Peter Lustig och Conny Gunnarsson från Ångbåtssällskapet Nordmarken. Peter och Conny blev våra värdar för sommarmötet. Med den fina ångslupen Hamfri välkomnades vi direkt till turer på sjön Foxen. Ungdomarna från

Fortunas vänner var på plats.

Mjörns Ångbåtsförening anslöt under eftermiddagen med sitt slupprojekt "Sanna" på sitt specialbyggda släp. Efter kompletterande montering av skorsten samt uppvärmning av pannan hade vi två slupar på sjön. Alla hade roligt och njöt av turerna. Till kvällsolen samlades drygt 30 personer till mysig korvgrillning vid bryggan, strax norr om slussen, utanför Turistgården. Ungdomarna från Mjörn förgyllde samvaron och känslan att det inte bara är vi äldre som är ångnördar.

Lördagen startade efter frukost med ihållande regn och avfärd till vårt broderland Norge. I Örje möttes vi av norska båtar och engagerade personer som tagit sig tid att möta oss likasinnade ångnördar från SÅF. Det tackar vi speciellt för. Nu stundade en 2-timmars tur med "dampbåten" Engebret Soot. Ångbåten beskrivs i en separat artikel här i bladet. Efter en kort introduktion om fartyget embarkerade vi för en färd längs sjöarna som förlänger vattnen fram till där Haldenkanalen börjar.

Efter båtturen i ihållande regn var alla sugna på att få äta den speciella lunchen med härlig norsk spekemat i land. Lunchen avslutades med ett tack för den fina turen, den härliga maten, den fina samvaron och ett besök på kanalmuseet. Med två kanalsystem, så nära varandra (Dalslands Kanal och Haldenkanalen), känns det märkligt att de inte byggts ihop, men det är en annan historia.

Kvällen tillbringades på Turistgården där Årjängs kommun och lokala företagare berättade om alla aktiviteter som sker i området. För en storstadsbo som jag är det fantastiskt att höra allt man kan få till lokalt även med enkla medel. Efter den goda middagen tackade vi våra värdar för deras engagemang med att ordna detta sommarmöte och lämnade över ett symboliskt diplom i trä.



Hamfri och Sanna på sjön Foxen.



Peter och Conny som organiserade det Gränslösa mötet.

Engebret Soot som vi åkte med från Örje.

Söndag var det avslutning och möjlighet följa med på kanaltur då den rasade slussen hade åtgärdats och öppnats igen. Sanna med ungdomsgänget från Alingsås tillsammans med Hamfri var med på kanalturen från sjön Foxen med slussning i en av Sveriges djupaste bassänger upp till nästa sjö. Sam-



manfattningsvis var detta sommarmöte ett riktigt bra exempel på hur trevligt vi medlemmar i SÅF kan ha det när vi träffas. Jag tycker att Peter och Conny skall vara mycket nöjda med sommarmötet och jag hoppas att resan till hemmahamnen med Hamfri blev lyckosam och i fint väder. □

fortsättning från sid. 15.

En annan svensk konstruktör konstruerade en styrning med en gänga på maskinaxeln. Den kallas därför för Carlsunds gänga. Finns på ångslupen David som gick i Forsvik några år, även kallad Tämaren.

Ångslupen Stimmaren har nu en Woolf-maskin med slidstyrningen som benämns Fink. Den har en båge som Stephenson, men denna sitter på en excenter på maskinaxeln. Originallet med denna slidstyrning sitter på en maskin i fartygsmuseet vid hamnen i Oskarshamn. Något annat fartyg med denna typ är inte känd.

Det finns ytterligare några typer främst för ånglok med benämningar efter konstruktören, t ex Allans, Heusinger von Waldeggs, Gooch.

Det sägs att elever som utbildades vid högskolor ofta, som examensuppgift, fick i uppdrag att konstruera en typ av slidstyrning som därmed fick elevens namn. Om den visade sig ha bra egenskaper.

Alla konstruktioner har mer eller mindre nackdelar, t ex med upphängningar i bågrörelser. De med en excenter ger fördelen att maskinen blir kortare. Ångfördelningen i Stephensons typ ger ogynnsam förändring vid inlänkning, men är konstant i övriga.

I Bergmans handbok om ångmaskiner kan man se bilder och mer omfattande beskrivning. Det finns enkla skisser där man ser bra hur rörelserna fungerar vid t ex omkastning. Kom ihåg, är sliden ansluten i änden på excenterarmen är det Klugs typ enligt Bergström! I Frykholms ånglära står det fel vid bild 139. □

S/S Primus 150 år

28 juni

TEXT: SVEN JÖNSSON

FOTO: PER SJÖBORG.

Födelsedagen firades vid kajen i Karlsvik på Alnö. Från SÅF överlämnade Per Sjöborg ett diplom gjort på en träskiva.

I medlemstidningen Lubrikatorn har Tore Olsson beskrivit fartygets historik och som vi plankar en del ur. Primus är byggd 1875 som nybygge nummer 106 vid Södra varvet i Stockholm. Beställare var ägaren Fredrich Bynsow till Skönviks sågverk. Längden var då 15,6 m och bredd 4 m. Senare förlängdes hon med 3 m.

Hon fick från början en 12 Hk maskin, antagligen som många andra på den tiden encylindrig. År 1903 byttes den mot en Hernösandsmaskin på 120 Ihk. Till den större maskinen krävdes också en större panna. Även den från Härnösands Verkstad & varv AB.

Primus verkade som bogserbåt för timmerhantering vid Skönviks sågverk i Sundsvalls omgivningar. Den fick även rycka in som passagerarfartyg när andra behövde underhållas. Man kunde även hyra Primus för lustturer i omgivningarna. Båten blev vid förlängningen försedd med isbrytarstäv och var en bra isbrytare som ibland hjälpte andra att ta sig fram. Försågs även med plåtäck och höjning av skrovet med ett stråk. och fick även styrhytt.

Fartyget var i drift vid sågverken till mitten av 50-talet då skicket var så dåligt att den lades upp 1959. Sålades till ett par personer som rev ut all inredning och satte in en dieselmotor. Nu blev hon kättingpråm som körde buntkätting mellan sorteringsverken



och sågverken. Lades så småningom upp i Svartvik. Primus skänktes 1984 till MSF, Medelpads Sjöhistoriska Förening under förutsättning att den skulle renoveras och återuppbyggas. Efter sju långa år med frivilliga kunde den lyftas i sjön vid Johannedal den 18 juni 1991. Den försågs med en ångmaskin från Sunds AB MV. Den hade tidigare suttit i Nocturnus och var deponerad till Sundsvalls Museum.

En begagnad ångpanna tillverkad 1974 i Sävsjö köptes och monterades i Primus. Två ångpumpar och en turbin från sjunkna bogseraren Uranus övertogs också. Man får



S/S Primus och elhybriden Movitz vid den andra kajen i Karlsvik.



Per Sjöborg överlämnar diplommet i trä till Bert Lökvist.



Några som var med vid klubbhuset.

leta förnödenheter på olika ställen.

Den 4 juni 1993 återinvigdes båten. Gick sedan som passagerarfartyg i Sundsvalls omgivning. Bland annat ut till Tjuvholmen. Var godkänd för 50 passagerare.

Hon råkade ut för stormskador 2004 men reparerades och gick i trafik till 2007. Då inträffade ett pannhaveri vid Tjuvholmen och hon togs ur trafik. Bogserades till Dockstarvarvet för att byta panna när man fick ekonomi för detta. Det dröjde dock tio år innan sponsorer och medlemmar samlat ihop medel för anskaffning av begagnad panna.

Fartyget flyttades tillbaka till Karlsvik där pannan monterades. År 2020 kunde man göra de första provturerna. Nu hade dock andra problem tillkommit för att åter köra trafik. Tiden hade gjort att klassningen utgått för passagerartrafik. Nya krav på räddningsmaterial och besättning medförde att hon nu registrerats som fritidsfartyg 2024. Kan då bara ta 12 passagerare.

Fortsatt arbete pågår för att skaffa besättning och komma igång med lämplig trafik. I Lubrikatör nr 1 kan ni läsa lite mer detaljer om verksamheten. □

Kulturbåtsmöte i Ramnäs

TEXT OCH FOTO: SVEN, MAGGAN OCH ANDERS WINTER

Tre trevliga dagar i Ramnäs

med soligt väder, många båtar, gamla bilar och besökare.

Flera deltagare anlände på fredagen och samlades på Slussarbacken hos Mikael Eriksson som arrangerat hela tillställningen. Där blev det trevlig samvaro och bjöds på mat så vi deltagare blev mätta och nöjda. En trevlig slussvaktarbostad som de nyttjar. Under kvällen anlände **Nirvana** från Västerås och **Gerda** från Eskilstuna.

Tidigare hade **Jappe** anlänt med **Freden** från Borgåsund och Pelle Gunnarsson med **Wasa** från Dalarna. Även **Gösta** kom med **Smulan** på släp och sjösatte ovanför slussen i Ramnäs och tuffade sedan vidare till gästhamnen i Ramnäs. Där låg då redan **Svalungen**

Lidwallsbåtarna

Även två Lidwallsbåtar anlände under fredagen. Det var en tidig båt av typen BVV 10 medtillverknings nr 78 **Herkules** som redan 1950 levererades till Indalsälvens Flottningsförening. Nu var Stefan Axinge ägare. Den andra en sent tillverkad båt från Leksandsföretaget BVB 4 nr 707

Alänsia, byggd för järnvägsföretaget TGOJ men numer ägd av Tomas Blom.

Under lördagen anslöt ytterligare tre Lidwallsbåtar som kom på bilsläp från Leksand till hamnen i Ramnäs. De var alla av den minsta sorten av Lidwalls-tillverkade arbetsbåtar typ BVB 4, **Fina Lina** nr 232, ägare Ann-Britt Gudmundsson. Varp Båt 13 nr 293 ägd av hemsidan lidwallsbatar.se och **Forssjö Bruk** nr 468 med Anders Winter som ägare.



Lidwallsbåtarna VB 13 och Fina Lina.

Tillsammans med **Nirvana**, en ångifierad motorvarpbåt av typen BV 15 nr 85 var det totalt sex Lidwallsbyggen på plats. Den K-märkta VB13 har sin originalmotor - en Seffle på 5 hkr och fungerande varpspel i behåll.

Anslöt gjorde även **Sixten** på en kanalsresa med ett trevligt gäng Borlängebor som några dagar tidigare sjösatt sin tändkuledrivna



Sixten.

flottningsbåt i Söderbärke. Byggt av Dalälvarnas FF på Övermo Varv så sent som 1959. Noteras att Micke Erikssons egen BVV 5 nr 382 som är K-märkt låg på land.

Det strömmade till många besökare, fler än det brukar komma våra egna möten. På väg ner till hamnen var flera äldre bilar uppställda, det väckte nostalgiska minnen hos



Veteranbilar, T-Ford och A-Ford 1930.

många. Hembygdsföreningen ordnade med fika och korvförsäljning samt försäljning av hantverk.

Gerda gjorde flera passagerarturer ut på sjön Nadden. Även övriga deltagande båtar åkte ut med vänner och bekanta, det var en god stämning i strålende väder. Folk var väldigt nöjda. Även organisatören Micke



Svalungens maskin och panna.



S/S Gerdas panna.



Lidwallare vid slussning i Ramnäs.

Smulan.

var nöjd när han tilldelades ett diplom från SÅF för sin insats. De som ville kunde besöka de gamla brukslokalerna och lyssna på lite historik. Det finns även en krog som tillhandahöll servering av mat.

Under kvällen anordnades grillar där deltagarna kunde lösa sin matfråga med medtagna förnödenheter. Det var en god stämning och många berättelser bland deltagarna.

När kvällen var till ända var det många som tog sig till hotellet Nadden belägen bortom gamla järnvägsstationen.

Under söndagen fortsatte evenemanget med flera båtturer, även om det var något färre besökare.

När evenemanget avslutades framåt 14-tiden packade deltagarna ihop sina saker och lastade båtarna på släpen. Gerda och Freden låg kvar för att slussa ner på måndagen. Wasa kommer att ligga kvar i Ramnäs en tid.

Det är en bra idé att samla olika kultur- och veteransaker med olika typer av båtar, gammelmotorer och andra lokala föremål. Området kring hamnen i Ramnäs är ett utmärkt ställe att samlas med evenemang. Även badmöjligheter. Alla var väldigt nöjda med tillställningen och kunde glada vända hemåt efter den trevliga helgen. □

Slidstyrningar

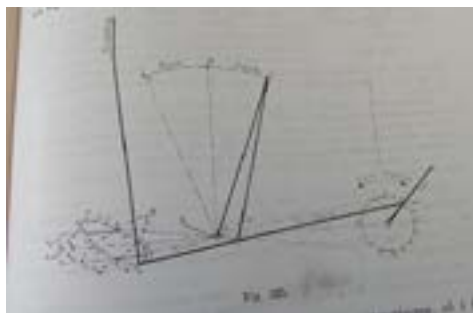
AV SVEN JÖNSSON

Ibland blir det lite diskussioner om vad olika sätt att styra sliderna på ångmaskiner benämns. De har vanligen fått namn efter den som konstruerat principen. Sliderna styrs så att ångmaskinen får lämplig fyllning av ånga och så att maskinen går i den riktning man för tillfället önskar.

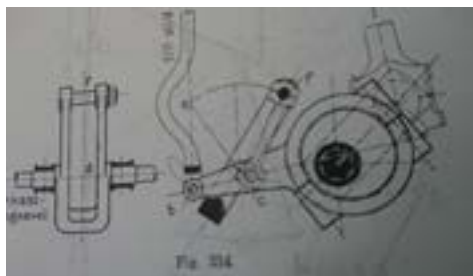
Den vanligaste principen är Stephenson. Den har två excentrar, en inställd för fram och en för back. Stängerna är förbundna via en båge. I denna löper en sk tärning som är kopplad till slidstången och därmed sliden. Med omkastarspaken i ena läget går maskinen för framåtdrift och i andra ändläget går maskinen back. När man förflyttar spaken mot mitten minskar fyllningen av ånga till cylindern och varvtalet minskar. I mittläget stannar maskinen.

Detta är, för mindre maskiner, ett användbart sätt vid tilläggsmanöver, att ha lite ånga pådraget och stoppa vid omkastarens mittläge för att sedan bestämma framåt- eller backgång. Maskinen stoppar förstås även vid strypning av ångan men stannar då, i en encylindrig maskin, med veven i 0 eller 180 grader. Behöver då baxas för att åter komma igång.

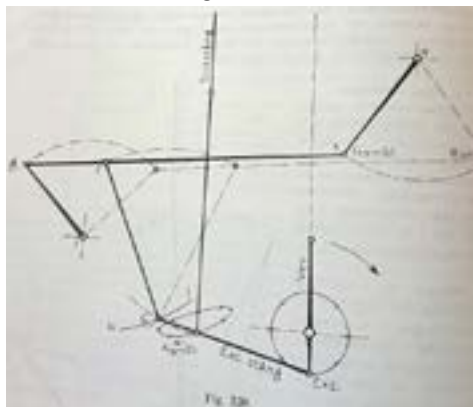
Det finns några olika typer av slidstyrning med bara en excenter per cylinder. Armen som är kopplad till excentern är i en typ upphängd i en mittpunkt och änden ansluten till slidstången. Genom att med omkastarspaken flytta fästet för excenterarmen till mittpunkten ändras slidläget för maski-



Klug slidstyrning.



Klug excentrer..



Flodman.

nens rotationsriktning. Denna är då av typen Klug. Maskinen i Engebret Soot i Örje är av denna typ. Även Orion har Klugtyp, med böjd slidstång.

Om upphängningen flyttas till excenterarmens ändläge och sliden ansluts på mitten är det av typen Marshall. Övriga typer med en excenter är av typ Marshall men med



Marshall i Smulan.



Klug.



Marshall och Telanders patent.



Hackworth glidsko fram-back lutning



Sankt Erik, Omkastningsbommen för Flodmans slidrörelse.

olika sätt att hänga upp excenterarmen och styra slidläget. De har då fått namn efter konstruktören.

En variant med upphängningen, som i stället för upphäng så att den rör sig i en båge, har en rak glidsko i en bädd. Denna kan vridas för omkastning av maskinen. Är av Hackworts typ.

Den svenske konstruktören Flodmans slidstyrning finns bl a på isbrytaren Sankt Erik. Här är upphängningsstängens ansluten till en bom som i sin tur är upphängd i en länk i vardera änden. Den ena uppåt och den andra neråt, vilket gör att upphängningspunkten rör sig i det närmaste horisontellt. I övrigt är den lika som Marshall. Anses var en bra konstruktion.

Alla typer har vissa bra eller mindre bra egenskaper. Stephenssons sitter i maski-

nens längdriktning medan de med en excenter har sliden på sidan och maskinen blir kortare. På maskiner från Ljunggrens i Kristianstad sitter slidskåpet i 45 grader. I slidstyrning av typen Joy sitter också sliden på sidan. Det finns ingen excenter. Här tar man ut rörelsen via kolvstången. Armen som påverkar slidstången är ibland upphängd i en glidsko. Denna rör sig i en bädd som kan vridas med omkastningsspaken och därmed ändra fyllning av cylindern för backgång. Tvillingmaskinen som var avsedd för Stimmaren har denna typ. Även flera av Flottans ångslupar hade denna typ. Även Norrtälje sägs ha Joy system.

Flodman har även en modifierad typ av Joy i en maskin som Stiftelsen Skärgårdsbåten brukade ha på båtmässan. Rörelsens uttag sitter på en plåt i anslutning till veven.

fortsättning på sid. 7.

S/S Polstjärnans ångpanna

– Fel på stagbultar mellan
bakgavel och flamugnarna,
– Hur åtgärdar vi det?

TEXT; PER LINDÉN OCH LEIF HASSEL.

FOTO; ÅNGBÅTSSÄLLSKAPET
POLSTJÄRNAN

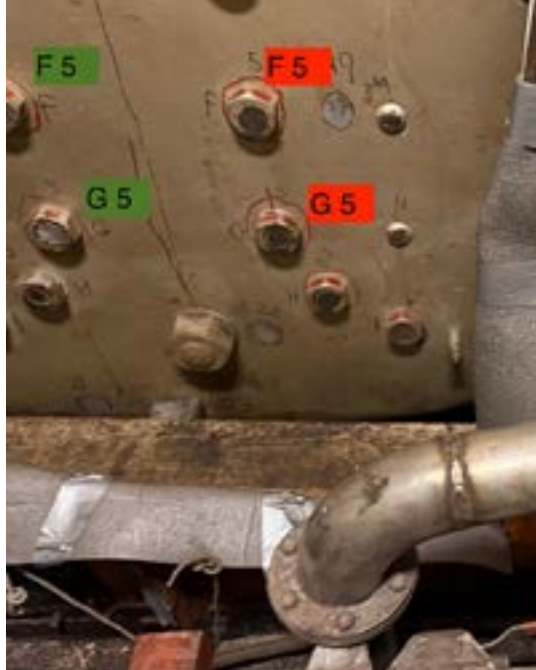
Polstjärnan har legat still denna sommar för att åtgärda stagbultar som gått av mellan pannans bakgavel och flamugnsgavlarna. Det har medfört att det planerade varvsbesöket under våren 2025 har ställts in. En stor del av våren och sommaren har använts för att ta bort de skadade bultarna. Målet är att vi under hösten kan få nya bultar gjorda och återställa pannan. Totalt ett stort, svårt och krävande jobb skulle det visa sig. Vi vill med den här artikeln dela med oss av det vi lärt oss under jobbet gång från starten i oktober 2024 tills där vi står nu.

Först lite om ångpannan vi har ombord och sedan stagbultproblemen, hur problemen skall åtgärdas och möjliga konsekvenser.

Ångpannan

Ångpannan i S/S Polstjärnan tillverkades 1929 av Motala Verkstad och installerades när fartyget färdigställdes för leverans till Vänerens Seglationsstyrelse samma år.

Panntypen är en cylindrisk eldrörspanna, helnitad med återgående tuber utan ångdom med invändig vattenavskiljare för huvudånguttag. Det är en panna som allmänt går under benämningen ”Skotsk sjöångpanna”. Utvändig diameter 2670 mm och utvändig längd 2520 mm



Märkning av skadade bultar.



Stagbult.

Eldrör

Pannan är försedd med 2 st. eldrör. I bakre änden på varje eldrör finns en flamugn där slutförbränningen sker. Därifrån går den heta gasen genom tuberna och hettar upp vattnet och genererar ånga. Både eldrören och flamugnarna är kylda av pannvatten och bidrar till ångbildningen. Det finns 72 ståltuber med 76,2 mm utvändig diameter som valsas fast. I tillägg 30 st stagtuber som skruvas fast och bidrar till att hålla ihop tubpaketet mellan flamugn och panngavel, (se bild 2) 6 st långstag mellan pannans gavlar över tubsatser och flamugnstak och 1 st. under och mellan eldrören.



4 st stagbultar som via stagbyglar stagar upp flamugnstaket på varje flamugn, totalt 8 st.

Manhåll

Det finns ett på toppen nära bakgaveln och ett i nederkant av framgaveln mellan eldrören.

Max ångtryck

Max ångtryck 9,5 kp/cm² (0,93 Mp)

Provtryckning max med varmvatten 14,25 kp/cm² (1,4 Mp)

Eldrör och flamugnar – Eldstsadsinredning och rökupptag

Pannan är koleldad och innebär att i eldrören finns monterad en roster där förbränningen av kolet sker. Rosten delar eldröret i höjddled så att aska och lufttillförsel får plats under och ansluter till eldbryggan i flamugnen som delar flamugnen i ett övre och nedre rum. Hyllan i flamugnen är klädd på översidan med eldfast tegel. Tre pipor med sekundärluft finns i ytterkant och skyddade av eldfast stammasa som bildar en strypning vid övergång från eldrör till flamugn.



Stagbult med skvallerhål.

Stagbult problemet

Som en del av besiktningen av pannan påbörjades i oktober 2024 tjockleksmätning med ultraljud av olika delar av pannan. Problemen med stagbultar upptäcktes i samband med tjockleksmätning av pannans bakgavel och kontrollmätning av stagbultar mellan flamugnarnas bakgavlar och pannans bakgavel. Ultraljudsmätningen av längd på 88 st stagbultar mellan flamugnarnas bakgavlar och pannans bakgavel visade tveksamma resultat på 2 positioner i styrbords ugn och 4 positioner i babords. För att säkerställa resultatet gjordes nya mätningar från båda ändar av de 6 stagbultarna och det fastställdes att bultarna har sprickor/ brott, ca.50 mm från bakgaveln. Följande stagbultar måste bytas: Babords flamugn F5, G5, H2 och I2 (se bild 3). Styrbords flamugn F5 och G5.

Stagbultar

44 st. mellan varje flamugngavel och pannans bakgavel. Det är här problemen finns. Totalt finns det alltså totalt 88 st stagbultar mellan pannans bakgavel och flamugnarnas bakgavlar.

Vidare finns det 7 stagbultar mellan flamugnarnas innersvep samt 9 st mellan flamugnens yttre sidosvep och pannans mantel (se bild 2). Dessa stagbultar håller flamugn, tubpaket och eldrör på plats och styvar upp gavlarna på flamugnarna så att de motstår panntrycket samma funktion har stagbultarna mellan pannans bakgavel och flamugnarnas bakgavlar. Dessutom finns det

Totalt mättes samtliga 121 st. stagbultar i pannan.KIWA, som skall godkänna pannan, har satt som krav att de defekta stagbultarna måste förnyas innan ett godkännande kan ges.

Åtkomst

Åtkomst till pannans bakgavel sker genom att man öppnat maskinrumsskottet in till lastrummet och avlägsnar isoleringen från panngaveln. För att få tillräcklig åtkomst till området där bultarna, som skall bytas, sitter så har man fått göra en större öppning (se bild 3). För att komma åt att se bultarna från vattensidan finns det ett manhål mellan eldrören och där kan man (en mycket smal person) krypa in och ta sig fram till bakgaveln. Utrymmet är mycket begränsat och det är tveksamt om man kan utföra något arbete där.

Styrbords och babords eldrör har tömts på roster och bärjárn. I flamugnen har allt eldfast bruk samt tegel bilats bort och all smidesinredning avlägsnats. Ett bultat vinkeljärn i bakre flamugnsgaveln hindrar åtkomsten till de lägst liggande stagbultarna och måste bort.

Reparationsmetod och återställning

Stagbultarna är gängade i båda ändar och därför skruvade genom först panngavel och sedan genom flamugnsgaveln och låses i båda ändar med en bricka och mutter. Då gaveln lutar något föröver, för att bildade ångblåsor lättare skall kunna stiga upp, måste brickan anpassas (tjockare i underkant) så att muttern får jämn anliggning. Längden på stagbultarna varierar också beroende på placering. Diameter på stagbultarna är 35 mm i ändarna.

Stegl. Borttagning av skadade stagbultar.

Man måste borra ut bultarna i båda ändar. Det kräver stor precision, så att man inte

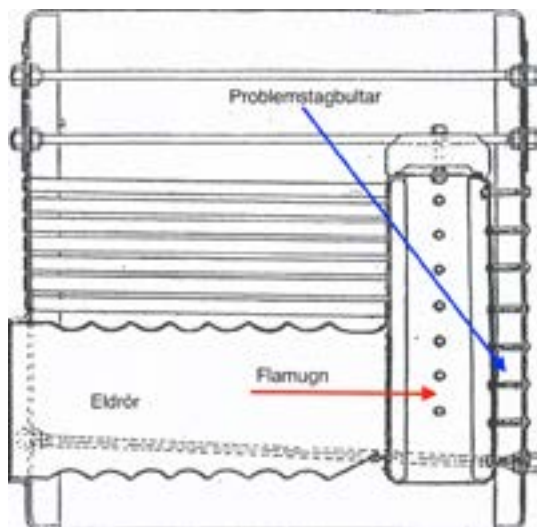


Bild nr 2

Placering av skadade stagbultar.

skadar gängorna i bakgaveln eller flamugnsgaveln och dessutom har en kraftig magnetbormaskin. Maskinen måste kunna riktas och stagas med tillräcklig precision. Man börjar borra med en mindre borrar för att sedan gå upp i borrdiametern så långt man vågar och till ett djup i detta fall av 55mm så att man är innanför bak- och flamugnsgavel. Nu har man provat på ett par bultar och gått upp till 25 mm borrdiameter. Därefter gäller det att deformera den kvarvarande "hylsan" så att man får bort bulten. Vi har fått hjälp av en man från VEÅ, som är expert på jobb som detta, att ta bort en del av en bult från flamugnen. Han borrade, använde skärbrännare och lyckade få bort bultändan., (se bild 3). Gängorna såg förhållandevis bra ut i detta hål. För att de nya stagbultarna ska bli täta så måste gängorna fräschas upp med en specialtillverkad gängtapp. Gängstigningen i hålet och även bulten samt i muttrarna mät-

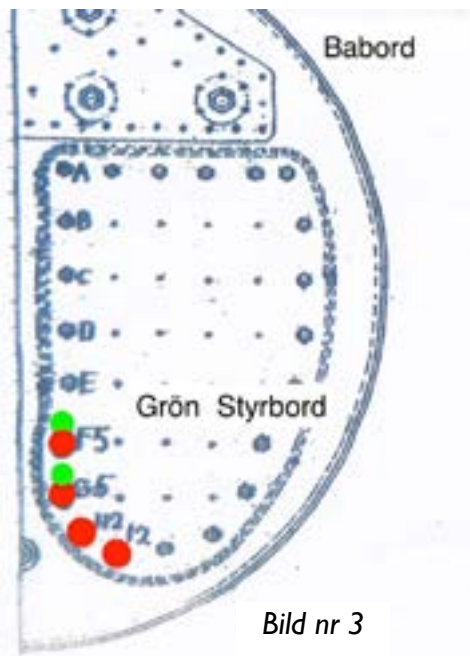


Bild nr 3

Placering av skadade stagbultar.

tes till 10 gängor/tum.

Gängtypen är Whitworth 55°. Det tog honom en dag. Vi lärde oss mycket och funderar på hur vi kan förbereda för hans nästa besök. Från Kiwa och andra företag i omgivningen har vi fått mycket stöd, goda råd samt lån av maskiner och verktyg vilket vi är så tacksamma för. Detta gör att vi känner oss rustade att kunna gå vidare med jobbet.

Jonas från VEÅ har efter jobbet ombord diskuterat tillvägagångssätt för reparationen och vi kom fram till följande:

- Ångbåtssällskapet Polstjärnan borrar ur stagbultsändarna på bultarna som skall bytas. Borrar med minst 28 mm borr till ca 20 mm innanför plåten.
- VEÅ skär ur stagbultarna.
- VEÅ mäter och bestämmer i samråd med Polstjärnan dimensioner på gängtapp

pen, (Se Note 1 nedan).

- VEÅ beställer nytillverkad gängtapp från T-tech, England.
- När gängtappen anlänt åker VEÅ till Karlstad och gängar om hålen i pannan samt gängar om samtliga muttrar.
- VEÅ tillverkar nya stagbultar av tryckkärlsaxel i kvalitet P250GH med skvallerhål i båda ändar, (se Note 1b,1c).
- VEÅ tillverkar idragningsverktyg för stagbultar
- VEÅ monterar de nya bultarna i pannan
- Polstjärnan gör provtryckning kallt och varmt och åtgärdar eventuella läckor.

Note 1.

a) Det är viktigt att säkerhetsställa att gängorna i flamugngavel och bakgavel för stagbulten inte är skadade. Om så är fallet måste man gå upp i dimension och ha en gängtapp i den dimensionen för att göra nya gängor. Detta görs först när alla bultar är ute.

b) Uppmätning av längd och dimension för tillverkning av ny stagbult. Mutttrar och brickor efter behov.

c) Skvallerhål; är ett litet hål 6-8 mm diameter som borrar i center av bultänden förbi det djup där sprickor tidigare skett. Om spricka/ brott uppstår får man en indikering att bulten är skadad då vatten kommer ut genom hålet.

Steg 2. Klargöra pannan för slutbesiktning och godkännande av pannan.

Steg 3. Återställning av isolering på panngaveln, återmontering av maskinrumsskottet och inredning i flamugnar och eldrör.

När kommer vi bli klara med pannan?

Vi återkommer i nästa nummer. ☐



Vår hemsida!

Vi vet inte hur många som är inne och tittar på vår hemsida (www.steamboatassociation.se), men det verkar vara relativt få. Vi har många fler som tittar på vår sida på Facebook och där delar information. Behöver vi göra något för att få fler att använda hemsidan? Eller är det ok som det är?

På hemsidan samlar vi relativt statistiskt material, dokument om att skaffa ångbåt, tips och trix om bygge, inköpsställen mm samt, stadgar, SÅF-blad, info om vad som har stått i olika SÅF-blad och en massa annat. Dessutom annonser på båtar, maskiner, pannor mm.

Som medlem kan man logga in och då komma åt medlemsregistret för att hitta andra medlemmar i närheten, någons mejl eller telefon. Samt vårt fartygsregister med information om de olika ångare vi har fått någon info om. För en del har vi bilder, teknisk information och historik, men för andra har vi kanske bara namnet. Allt beroende på vad ägaren har lagt in eller skickat till oss för att lägga in. Ju fler som bidrar med info desto mer komplett blir registret.

Inloggad kan man även hitta protokoll från styrelse- och årsmöten, verksamhetsplaner och verksamhetsberättelser, de senaste SÅF-bladen och kontaktuppgifter till alla i styrelsen.

Vi har ett Forum på hemsidan, där inloggade medlemmar kan skapa inlägg/trådar. Man kan läsa utan att logga in. Här händer det inte mycket. Fyller forumet någon funktion eller ska vi ta bort det?

Jag har nyligen upptäckt att många medlemmar har ramlat ur det register som gör att man kan logga in, jag håller på att beta av listan så att alla kommer med igen. Har du problem att logga in, mejla eller ring.

Har du synpunkter, idéer på hur vi kan göra hemsidan bättre, mejla dem eller ring så får vi diskutera vad som kan göras.

Om fler engagerar sig kan vi få till en bättre hemsida!

Maggan Jönsson
medlem@steamboatassociation.se
eller ring 073 321 44 83

Prylmarknad Säljes

Diverse tillbehör till maskin o panna



OBS! Fler bilder på SÄF:s hemsida

För mer information kontakta säljaren

- Två olika vattenståndsglas. Prisidé SEK 2500 per styck.
- Tre kranar och vad jag tror är en ventil för provtagning av pannvatten samt en ventil för kontrollmanometer. Prisidé SEK 200–500.
- Två bakplattor för glasplåt vattenståndsglas. Framsidan måste tillverkas. Prisidé SEK 600 per styck.
- Trevägskranar och två skjutventiler. Prisidé SEK 300 per styck.
- Ångcylindersmörjare av förträngningstyp. Prisidé SEK 3000.

Jag tar gärna emot rimliga erbjudanden samt betalning för leverans av föremålen till den lycklige nye ägaren.

Säljare: Lars Hansen
lars@hjem-hansen.dk



Ångbogserslupen HARGE

K-märkt ångbogserslup

Ångbogserslupen Harge byggd 1907 på C J Wennbergs Mekaniska Verkstad i Karlstad.

Längd 15,9 m, Bredd 3,3 m, Djupgående 1,2 m Vikt 20 ton. Original Wennbergs-byggd compound ångmaskin med stålkondensor 2 cyl ca. 50 ihkr. Fart ca. 7 knop. Returtubpanna, samtliga tuber, stagtuber samt stagjärn nya 2010.

I förliga skansen finns 2 kojor eller bänkar med bord. Vedspis/kamin.

I akterskansen finns 2 kojplatser.

Båten står på land i Karlstad.

Båten är körklar och säljes endast till köpare som vill försätta att bevara båten för framtiden.

Läs mer om båtens historia på www.tug-boatlars.se

Dennis Kingsvik
dennis.kingsvik@bahnhof.se

Prylmarknad Säljes



SÅF Webshop
www.netshirt.se/foreningsklader/saf

SÅF:s WEBBSHOP – kläder

Ovan ser du några produkter. Det finns T-skirt, collegetröjor, hoodjackor kepsar och ryggsäck. De flesta finns i marinblå och svart. Via den här länken hittar du det som finns att handla

www.netshirt.se/foreningsklader/saf

Vilka produkter som finns kan variera över tid, hör av dig om du tycker att något saknas. Är det något som inte efterfrågas tar vi förmodligen bort det.



Ny rågodssats till "Ingmar Kvarnsjös ångmaskin"

Ny rågodssats: 8340,- kr inkl. moms.
"Ingmar Kvarnsjös ångmaskin" cylinderdiameter 65-90 mm, slaglängd 114 mm, även reservdelar finns.

Mats Lind, Lindsätra gård I,
673 96 Åmotsfors
Tel: 076 145 84 68



Flenmarkmaskiner

Maskiner byggda av Hilding Flenmark finns nu till salu. Finns i Stockholmsområdet

Kontakta Jonny Flenmark för mer info
jonnyflenmark@gmail.com

tel 072 721 9007

SEPTEMBER

20 Sjöhistoriskas vänner gör en heldagsutflykt till Muskö Örlogsbas, Bussresa.

26 M/S Strömma Kanal 50 år. Jubileumsresa med aktuellt fartyg till Strömma.

27 Arbetsdag på Beckholmen kl 10 med målning och städning på ångfartygen.

27 Ångslupen Moa i Norrköping kör turer på Motala Ström. Ångbåtsföreningen NÅF.

27 SKÅJ kör till Jv-museet i Gävle kl 08,56 från Stockholm och kl 18,38 från Gävle

27-28 Ångtågshelg vid Järnvägmuseet i Gävle kl 11-17. Allt öppet. Körning med ångtåg till fordonsmagasinet.

29 Kvällsöppet på Stiftelsen Skärgårdsbåtens expedition på Nybrogatan 76.

OKTOBER

4-5 Sjöhistoriskas Vänner bjuder in barn till Sankt Erik för spännande verksamhet. Kl 10-13 och 13-16. Föräldrar får vänta på särskild plats.

4 Arbetsdag på Beckholmen kl 10 med målning och städning på ångfartygen.

7 SJK kl 18 visar Kenneth Landgren bilder från Nynäshamns äldre dagar och Gullbacka Järnväg. Zoom eller Västerhaningelokalerna.

9 Stiftelsen Skärgårdsbåten Klubbafton kl 18 med kartografen Lars Granath.

10-12 Båtmagasinet Rindö öppet kl 10-16.

11 Höstutfärd med Djurgården 3 till Lamberön i Mälaren.

14 Klubb Maritim Sth kl 18 berättar Tommas Blomström om fartygsrenovering..

18 Arbetsdag på Beckholmen kl 10 med målning och städning på ångfartygen.

18 Fyndlördag kl 11-15 på Stiftelsen Skärgårdsbåtens expedition på Nybrogatan 76. Antikvariska böcker säljs till halva ordinarie priser.

18 Sjöhistoriskas Vänner kl 15-17, helföredrag om fregatten Eugénias världsomsegling med Ulf

Redaktion: Per Lindén 070-262 04 87

E-post: peolinden@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 4/2025**

som utkommer ca 15 december.

Omslag: Ångaren GERDA i Ramnäs.
Foto: Sven Jönsson.

Baksida: Slussning i Töcksfors nedre.
Foto: Per Sjöborg.

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

SVERIGE



PORTO BETALT

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

