

# SVERIGES ANGBÅTS FÖRENING SÅF-bladet

februari



1/26  
2012



## 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@jochnicks.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

# SÅF bakåt som framåt

**N**u har det gått 40 år sedan föreningen bildades och många möten och träffar har genomförts under åren. Många medlemmar har bidragit aktivt till föreningens väl och ve. En av grundarna och stöttepelare, allas vår Sven Jönsson, har hängt med och jobbat hela tiden, vilket är väldigt roligt och föreningen är självklart mycket tacksamma för det.

Dalarna, med Sveriges ångbåtsståtaste sjö – sjön Runn – har på något sätt alltid funnits på näthinnan, för där har ju ångbåtstraditionen bevarats hela tiden. Orsakerna till detta kan man ju fundera över. Kan det kanske vara arvet efter Gök-Harald, en konstruktör och tillverkare av främst ångpannor förr i Dalarna? Det finns naturligtvis fler i Dalarna som har bidragit!

Idag utgörs medlemmarna av en salig blandning av män, med varierande grad av "helikopterplatta" (= lite tunnhåriga alltså), men också ett ökande antal kvinnor och ungdomar. Det är en påtaglig skillnad mot situationen när föreningen bildades. Idag känner jag till namnen på många engagerade kvinnor i båtarnas besättningar och i verksamheten kring våra ångbåtar. Här finns också grupper av ungdomar. Ungdomarna får vara med och köra båtarna, vilket är viktigt om de skall föra vårt teknikhistoriska intresse och engagemang för ångbåtar vidare. Till och från så startar olika typer av ångtekniska utbildningar till from-

ma för oss i besättningarna på ångbåtarna. Nu senast fick vår förening ett bidrag från Riksantikvarie-ämbetet för att ta fram ett lättförståeligt studiematerial inför helgutbildningar i små ångpannors skötsel och säkerhet. Utbildningen är till för framförallt ångsluparnas tekniska utrustning. Förståelsen och intresset för teknik på slupar är dessutom en viktig grogrund till fromma för det lite större ångtonnaget. Jag vet att föreningens slupgrupp kommer att förvalta den erhållna summan på ett engagerat sätt och på detta sätt ta ansvar för att föra vårt tekniska arv vidare.

Som många andra ideella föreningar så har vi ibland vissa svårigheter att rekrytera en del viktiga funktioner i föreningsarbetet. Det blir alltmör uppenbart att det ideella arbetet är på väg att försvinna i föreningssammanhang. I dagsläget har vår redaktör – Per Lindén – aviserat att han kommer att avsluta sitt engagemang som redaktör för vårt medlemsblad. Därför behöver vi snarast knyta "någon" i föreningen till att medverka i framställningen av vår medlemstidning. Är du intresserad av detta, kontakta någon i styrelsen!

Vi ses under året...

*Kjell Nordeman ordförande*



---

## SÅF-bladet SVERIGES ÅNGBÅTSFÖRENINGIS MEDLEMSBLAD NR 4 2025

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

MEDLEMSAVGIFT FÖR 2026 ÄR: 275:- för enskild medlem,

325:- för familj, 50 :- för ungdom, Utlandsboende 350:-

Swish 123 679 0919 Bankgiro 354-2081

IBAN =SEI3 8000 0829 9070 4586 9901. BIC=SWED SESS



# Det är mycket som händer i SÅF 2026

*Välkomna till träffar med SÅF och det flytande kulturarvet*

TEXT OCH FOTO: PER SJÖBORG

## BÅTMÄSSAN I STOCKHOLM 5–8mars och 12–15 mars

Efter många diskussioner har nu de nya ägarna till Stockholms Mässan beslutat att vi som en del av Classic Boat show kommer få en plats till en rimlig kostnad, men som kräver mycket eget jobb. Vi kommer visa Rolf Hultbergs fina slup Emilia och hoppas många kommer och att vi träffas vid båten för samtal om framtiden för ångbåtar. Vi håller på och samlar funktionärer och kommer begränsa antalet.

Är du intresserad hör av dig till SÅF.



### ÅNGSLUPEN EMILIA

Till båtmässans Classicdel visar vi i år den lilla ångslupen Emilia.

Skrovet är från 1920 och av nitad aluminium 5,5 m lång och 1,5 bred. Ursprungligen var det en livbåt från tåg färjan Dan som gick mellan Helsingborg och Helsingör fram till år 1973.

Ångmaskinen är från 1871 har en effekt på ca 4-5 hkr. Maskinen, tidigare använd som hjälpmaskin i M/S Gurli fram till 1973. Gurli gick tidigare i kanaltrafik som S/S Åkers Kanal.

Ångpannan är av fabrikat Breding 35 kW från Forsvik.

Båten har haft flera ägare sedan den köptes efter skrotning av Öresunds färjan Dan i Ystad. Köptes för några år sedan av Rolf Hultberg. Han har gjort en omfattande upprustning och fick den i trafik senaste sommaren i Vaxholms omgivning.



### ÅNGMÖTE I ESKILSTUNA MED ÅRSMÖTE 21–22 mars

Vid ångmötet får du höra följande talare:

Ordförande Kjell Nordeman hälsar välkommen och ger kort beskrivning av händelser det gångna året.

Transportstyrelsens Fredrik Hellsberg svarar på några frågeställningar från SÅF-medlemmar.

SÅFs slupprojekt presenteras av Jonas Svantesson. Jonas berättar om handboken som tas fram för hantering och underhåll av mindre ångpannor. Lars Åke Persson, Wistrands Grupp, informerar om korrosionsproblem i ångpannor.





Vad händer nu med hjulångaren Eric Nordewall II? **Thorbjörn Odh** i Tibro, nuvarande ägare berättar om nutid för båten.



**Gert Ekström** fortsätter den historiska beskrivningen av vita slupar som han inte fick avsluta vid senaste Eskilstunamötet.

På lördag kväll har vi gemensam middag i anslutning till hotellet som betalas av var och en med möjlighet till utbyten av nostalgiminnen.

För anmälan till ångmötet och bokning av hotell i Eskilstuna se sid 6  
Rum enkel 895kr dubbel 995 kr finns reserverade på Strawberry hotell Hamngatan  
Telefon 016 177 800 som ni måste boka genom att kontakta dem före den 21 februari innan vår reservation upphör. Ange kod: ångbåt. Är du intresserad att komma med till ångträffen i Eskilstuna se separat mail till medlemmar i SÅF. Är du inte medlem så är det inte för sent att bli.

## SÅF 40-ÅRS JUBILEUM 7–9 augusti

i Mora med ångbåtar på Siljan. I samband med vårt jubileum ordnas ett sommarmöte i Mora där den 125 åriga ångbåten Laxen är medelpunkt tillsammans med tillresta ångbåtar. I samband med jubiléet finns möjlighet till ett besök i Leksand där det finns fler båtar. Alternativt besöka en ångbåtsförening, t ex Tomten i Venjan, eller titta på en ångsåg. Vi jobbar på ett program som kommer presenteras under våren men vi hoppas alla medlemmar kommer till Mora där det finns mycket att uppleva.



## STOCKHOLM STEAM 23 augusti

ordnas i år på Riddarholmen av Sjöhistoriska museet där ni får träffa och besöka 10 av de större skärgårdsbåtarna i Stockholmsområdet. Planeringen pågår med aktiviteter med musik på båtar och kajer där även SÅF kommer finnas med. □

# Program Eskilstuna SÅF-ångmöte 21 –22 mars

## Lördag i Stadsmuseets konferensrum

Intresserade att delta i lördagens program ska anmäla sig. Se nedan



- Intresserade anmäler deltagande genom att skicka mail till [anmalan@steamboatassociation.se](mailto:anmalan@steamboatassociation.se), Ange om du vill äta mat med på kvällen. Boka rum om nödvändigt.
- Betala anmälningsavgift 250 kr för deltagande i ångmötet. Märk med Eskilstuna, till Swish 123 679 0919 eller Bg 354–2081 är du inte medlem kostar medlemskap 275 kr + anmälningsavgift.
- Boka rum! Vi har reserverat rum på Strawberry (Comfort). Enkelrum 895 kr dubbel 955 kr. Ring 016–108850 eller maila [co.eskilstuna@strawberry.se](mailto:co.eskilstuna@strawberry.se) Vårt pris gäller till 21/2, ange kod: ångbåt. Först till kvarn gäller om rummen tar slut.

Välkomna/Per Sjöborg vid frågor  
ring mig 070 598 52 51

**12.00-12.15** Samling och välkommen  
**Kjell Nordeman**

**12.30-13.15** **Gert Ekström**, historikern som vet det mesta om vårt kulturarv fortsätter berättelsen om slupar som inte blev avslutad vid 2025 års möte

**13.15-14.00** **Fredrik Hellsberg**, Transportstyrelsen svarar på några frågor och informerar om vad som händer för oss med mindre ångbåtar.

**14.00-14.30** Fikapaus

**14.30-15.15** **Lars Åke Persson**, Wistrand Group som vet mycket om pannkemi beskriver problemet med korrosion och hur man gör åtgärder.

**15.15-16.00** **Thorbjörn Odh**, ny ägare till hjulångaren **Eric Nordevall II** berättar om vad som händer med arvet "Thaires-taurangen"

**16.00-18.00** Avslutning och **förflyttning till Strawberry hotell** där vi beställt lasagne med sallad och vatten á 145 kr, dryck och mat betalas av var och en på plats.

De som känner för det kan på kvällen umgås för spontana ångdiskussioner i baren.

**Söndag**

**7.30** Frukost för er som bor på hotellet.



## **Dags för årsmöte i Sveriges Ångbåtsförening**

**Medlemmar i SÅF hälsas välkomna  
till årsmötesförhandlingar  
söndagen den 22 mars kl 10.00  
i Stadsmuseets konferensrum.**

Vi har valt Eskilstuna som plats för årsmötet eftersom det finns goda kommunikationer med järnväg och landsväg. Årsmötet hålls i anslutning till SÅFs traditionella ångmöte i Eskilstuna, se program på sid. 6 härintill.

### **Program:**

- 10.00 Årsmöte för medlemmar  
och sedan konstituerande möte  
för styrelsen.
- 11.00 Avslutning.

***Om du bara detar i årsmötet behöver  
du inte betala någon avgift!***

**Besök gärna Stadsmuseet med  
ånghallen och Volvo BM museet!**

# Sveriges Ångbåtsförening firar

TEXT OCH FOTO: SVEN JÖNSSON.

Tänk att det gått så många år sedan vi på olika håll börjat diskutera att det borde bildas en förening för ångintresserade. En av dem var Per Fagerholm från s/s Ejdern, Det hade utvecklats några grupper som träffades och pratade om sina ånganläggningar, men det var Jarl Hedbom i Smedjebacken, med ångslupen Saga, som fick ihop en interimsstyrelse som sedan ledde till att föreningen bildades 1986.

Första träffen för interimsstyrelsen var hos Engströms med en båttur med s/s EWA på sjön Väsman. Några fler planeringsmöten ordnades i Dalarna. Jag och flera andra runt om i landet samlade in kontaktadresser till intresserade för inbjudan till konstitueringsmöte vid Faktorimuseet i Eskilstuna 1986-11-22.

Det kom ett 70-tal intresserade som beslöt att bilda föreningen Sveriges Ångbåtsförening och styrelse. Första ordförande blev Jarl Hedbom och till övriga i styrelsens valdes Per Montell, Jan Burell, Karl-Erik Engström, Bernt Breding och Bo Landgren. Styrelsemöten hölls på flera platser såsom i Sunnanö bystuga, Norberg, Stubbetorp, Torsång m fl.

Nästa medlemsmöte 1987 med ca 115 gäster och 8 ångbåtar organiserades med en tur på sjön Runn till Klippudden och samling i församlingshemmet i Torsång. Öppet styrelsemöte med 40 deltagare hölls på Tekniska museet 1987. Årsmöte hölls en period ofta på Faktorimuseet i Eskilstuna, numera Stads-museet, där ångmaskinerna i ånghallen förevisades i drift.

Intresset för föreningen ökade efterhand med ett par ångbåtsmöte per år såsom i Karlstad (1988), Eskilstuna, Karlberg, Hjälmare



Docka, Lidingö, Uppsala, Mariefred, Smedjebacken, Torshälla, ja, alla tänkbara platser runtomkring i Mälaren, Hjälmaren och Dalarna. Det organiserades gemensamma ångslupsturer efterhand som båtar rustades upp eller nytillverkades. Vi har genom åren försökt ordna något "ångkul" varje år med träffar under vår och höst. Oftast visas någon ånganläggning.

Styrelsen tog fram medlemsvimplar, stickade märken, klistermärken att sätt på bilar, tröjor och skjortor med tryck, Sveriges ångbåtsförening eller SÅF. Även overaller anskaffades men blev senare för dyra att återanskaffa. Numera hänvisar vi till en firma



# 40 År



**Första styrelsen:**

**Från vänster  
Bernt Breding,  
Bo Landgren,  
Sven Jönsson,  
Jarl Hedbom,  
Peter Nelander,  
okänd,  
Jan Burell.**

**Midsommarträff.**



som kan leverera en del förnödenheter. Så småningom skaffades även kopior av äldre ångböcker med hjälp av Pertti Nuottimäki.

Intresset av mindre ångbåtar ökade. Många hittade lämpliga skrov att bygga om, medan det tillkom fler tillverkare såsom Bernt Breding som även tillverkade ånganläggningar liksom Hilding Flenmark, Lars Alfred Nilsson och andra.

Från att föreningen startade med ca 60 medlemmar så ökade det mot 500 medlemmar tidvis, vilket visar att föreningens ändamål att främja ångbåtsintresset redan från början varit lyckat.

Medlemsinformation var enkla A-4 sidor i början, sedan klippa och klistra till A-5 häften med grönt omslag. Numera utges 4 exemplar per år i färg. Finns nu även tillgängligt digitalt på webbsidan.

Även ägare till de större fartygen, varav ca 40 stycken som kör trafik, blev medlemmar. När ångfartygen på 1960-talet försvann blev det brist på utbildade besättningar. Detta på grund av att även sjöbefälsskolorna drog in sin utbildning. För att lösa detta startade Bengt "Cello" Persson på 1980-talet utbildning av ångmaskinister som kunde godkännas genom Chalmers försorg. Detta gällde för fartyg upp till 75 kW ångmaskiner. För de större startades utbildning så småningom i Kalmar och på andra platser.

Vi har även medverkat till att sprida kunskap om vilka ångfartyg som går i trafik och när. Under flera år framställdes Ångbåstidtabeller i flera tusen exemplar som spreds till deltagare, medlemmar, turistbyråer m fl. De fördelades även via Turistbyråshopen och en del via min bil runtom i landet. Det var svårigheter att få in körtider innan tryckdags så vi ändrade senare till broschyren Ångbåtar i Sverige. Den trycktes i 33 tusen exemplar, men är nu slut. Finns dock kvar digitalt, och uppdaterad, på föreningens webbsida. Den kan du hitta genom QR-kod som finns på olika ställen bland annat på ett infoblad som delas ut till medlemmar och intresserade.

På tal om webbsida så har vi ju en hel del där som kan vara av intresse. Mycket kommer alla åt men i detaljerade medlems- och fartygsregister är många uppgifter endast tillgängliga när man loggat in, delvis p g a lagkrav. Kolla gärna att allt är rätt med dina uppgifter.

Det saknas för många fartyg faktauppgifter, historik och bilder. Vi blir glada om ni kompletterar till medlem@steamboatassociation.se så ändrar Maggan Jönsson i registren.

SÅF är också tillgängligt på Facebook. SÅF har genom åren agerat och försökt påverka olika organisationer och myndigheter för att underlätta bevarandet av ångfartyg. Vi var medverkande i europeiskt samarbete där EMH bildades. Även möte i Stockholm. Detta ledde till att både T-fartygsklassen och helt nya behörigheter infördes i svensk författning, vilket förmodligen räddat driften av landets passagerarfartyg. T-fartygsklassen innebär möjlighet till bevarande, genom att fartygen skall vara lika säkra som moderna fartyg, men säkerheten kan uppnås med andra metoder. Den multilaterala överenskommelsen MoU Wilhelmshaven, från år 2000, gör det möjligt för T-klassade fartyg att besöka andra länder. Jens Pettersson och Tommy Asklund medverkade i arbetet i Europasamankomsterna.

SÅF har deltagit tillsammans med Skärgårdsredana / Sweref i flera överläggningar om TS föreskrifter. Särskilt med inriktningen att kunna bevara det kulturhistoriska arvet av ångfartyg.

Vi deltar även i Transporthistoriskt Nätverk, ThN för bevarandefrågor. Vi har även försökt med att kontakta politiker t ex under Almedalsveckan i Visby. Svårt att veta om det ger något resultat eftersom det ofta kommer in nya personer och andra beslutsfattare. Bidrag till kulturarvsarbete är statliga medel som Riksantikvarieämbetet, RAÄ, fördelar till insatser med syfte att bevara, använda och utveckla kulturarvet. Även Sjöhistoriska bidrar.

RAÄ, lämnar olika typer av bidrag för historiska ändamål. En del organisationer, inklusive SÅF, söker och får ett bidrag avsett för ideella organisationer som huvudsakligen verkar inom kulturmiljöområdet. Syftet är att stödja ideella organisationer som bidrar till människors möjlighet att uppleva, förstå och



ta ansvar för kulturmiljön och främjar att en mångfald av kulturmiljöer bevaras, används och utvecklas.

Organisationer kan söka medel för andra ändamål såsom ungdomsverksamhet. Att nå framgång hos den unga generationen är inte alltid så lätt för den som arbetar med att förvalta kulturarv och historia. Men i Alingsås finns en förening som går starkt mot strömmen. ”Vi låter dem vara med och lära sig”, säger Fredrik Wiberg i Mjörns ångbåtsförening.

Större fartyg kan söka och få bidrag för underhållsåtgärder för att bevara det flytande kulturhistoriska arvet.

SÅF har även sökt medel för att driva orienterande utbildning för ungdomar och ångslupsägare.

SÅF var med att bilda Båthistoriska Riks-



Träff vid Hjälmare kanal.

SÅF uppmärksammar medlemmar som har fartyg som fyller 100 eller 150 år. Då delar vi ut ett diplom och ett standår. Oftast i samband med en tillställning kring fartyget.

När Stimmaren blev klar 1993 organiserade vi varje år gemensamt med 8–10 andra ångslupar resor till alla hamnar runtom i Mälaren och Hjälmaren. Vid Hjälmare Docka ordnades under flera år tillställningar där många båtar deltog. Det samlade mycket publik. Vi har haft flera möten i Forsvik och sett när Eric Nordevall II byggdes upp.

Oftast presenterades vår medverkan i den lokala pressen. Under en period var vi vart femte året samlade i Smedjebacken.

Det var trevliga och uppskattade tillställningar även runtom i landet i övrigt där olika föreningar organiserade tillställningar med något ”ångkul”. Skulle säkert uppskattas om denna verksamhet kan fortsätta lite mer igen. Medlemmarna bör i större utsträckning försöka organisera detta.

För de större fartygen har det ordnats flera evenemang på Riddarfjärden, nu senaste åren med Stockholm Steam. Detta blir även 23 augusti 2026. 2025 års uppskattade träff med småbåtarna utanför Sjöhistoriska Museet får vi försöka göra om 2027. Det blev ett uppskattat evenemang där flera medlemmar deltog med sina ångslupar.

Genom åren har följande varit ordförande; Jarl Hedbom, Peter Nelander, Kjell Norde-man, Lars Jansson, och Håkan Johansson och sen Kjell igen.

Medlemskap i SÅF innebär bl a att man kan få hjälp med sin ånganläggning. □

förbundet, BHRF, för ca 20 år sedan. Förbundet jobbar mest med fritidsbåtar. Tar upp ärenden som medlemsföreningar framför. BHRF har påverkat ärenden om att ta hand om övergivna båtar, bevaranderätt av veteranbåtar, bottenfärger, bränsle för tvåtaktsmotorer, bevarandeärenden mm. Förbundet söker, liksom SÅF, efterhand mer kontakter med politiker och beslutsfattare med ärenden som påverkar bevarandet av båtar.

Genom Sjöhistoriska Museet kan intressanta veteranbåtar bli K-märkta, dvs kulturhistoriskt märkta med diplom och skylt att sätta på båten. Det finns lite olika regler för större och mindre fartyg. Det är ganska få ångslupar som sökt och fått utmärkelsen. Så fler ägare till ångslupar bör sända in ansökningar till Sjöhistoriska.

# *Två nya eldsjälar ångar ut på Siljan med Insjön 1*

TEXT OCH FOTO: TONY HEDSTRÖM.

**B**röderna har fram till för ett år sedan mestadels hållit sig på land. Men när chansen dök upp slog Tony och Glenn Hedström till. Nu axlar de ansvaret för den över 150 år gamla S/S Insjön 1.

– Vi fick höra om en båt som eventuellt var till salu och som var väldigt fin. Sedan ska man nog vara lite impulsiv och inte ha så bra omdöme, säger Tony skämtsamt om förvärvet.

Strax nedanför järnvägsbron i Leksand, där Siljan precis övergått till Österdalälven, ligger S/S Insjön 1. Den gamla ångbåten byggd 1873 är avställd för vintern och vilar efter en första säsong med nya ägare.

Bröderna Tony, 44 år, och Glenn Hedström, 38 år, kan se tillbaka på en intensiv sommar med många turer.

– De första fyra–fem turerna kan vi väl kalla ”övningskörning”, säger Tony.

Han och brodern har under säsongen haft Åke Danielsson, en av de tidigare ägarna, med vid alla viktiga moment från vårens uppstart till att i höstas blåsa pannan och ställa av för vintern.

– Vi har fått massor av hjälp av dels tidigare ägaren Åke Danielsson, Anders Bylon med besättning på S/S Flottisten, Sven Larsson på M/S Göran och alla andra vi har mött i Siljans fartygsförening.

Något Tony är tacksam för då brödernas tidigare sjövana till störst del handlat om att följa med på vänners båtar. Att det blev ett båt-förvärv handlar snarare om deras intresse för fordon, motorer och maskiner. Tillsammans



*Tony och Glenn Hedström.*



*Ångpannan.*

driver de youtubekanalen SwedishGeeks där de besöker personer med nischade intressen. Många av inslagen handlar om annorlunda fordonsbyggen och båtar men även andra eldsjälar kan få plats med sina projekt i programmen. Det var under inspelningen av ett inslag när Tony följde med S/S Flottisten från Mora





**Åke Danielsson hjälper bröderna.**



***Tvåcylindrig comoundmaskin från 1919.***

till Siljans fartygsförenings hösträff 2024, som han först fick höra talas om att det eventuellt fanns en ångbåt till salu på Siljan. Han tog kontakt med ägarna och några månader senare var köpet i hamn.

Insjön 1 togs i bruk 1873 i Sundsvall. 1913 kom hon till Siljan då hon förvärvades av In-

sjöns sågverk. 1918 förlängdes skrovet från 11,5 till 16,5 meter och hon byggdes om till varpbåt för timmerflottningen.

När de tidigare ägarna Åke Danielsson och Jan-Olov Liss köpte båten 1973 var hon ett tomt och rostigt plåtskrov.

– Den låg i Nusnäs på land när de köpte den så de fick gräva en ränna och putta ut den i sjön med hjälp av en grävmaskin. Då var den helt tom, jag tror att propelleraxeln satt kvar och ratten följde med, berättar Tony.

Dåvarande ägarna började renovera fartyget under 1975 och 1978 gick premiärturen. – Då var den inte färdiginredd under däck men den var klar så pass långt, säger Tony.

Insjön 1 drivs av en tvåcylindrig compound-maskin från Bobergs mekaniska i Umeå 1919. Maskinen kommer från numera dieselkonverterade M/S Erik som också är ett del av Siljans fartygsförenings flotta.

Till vardags arbetar Tony som bor i Borlänge som automationstekniker i stålindustrin. Brodern Glenn som bor i Gustafs strax utanför Borlänge arbetar med produktutprovning- och produktutveckling för samma stålföretag. Ombord har de dock andra arbetsuppgifter och hittills har Tony stått skeppare vid rodret och Glenn är maskinist. Till hjälp i maskinrummet har bröderna ofta också haft vännerna och kollegorna Anton Dahlberg och Anders Lindblom. – Glenn som person är så noga med allt han gör så det känns bra att ha honom i maskinrummet, säger Tony. Framåt våren väntar lite underhåll på Insjön 1 men sedan planerar bröderna att njuta av sommaren och ångbåtslivet.

– De kortsiktiga planerna är väl att vi ska måla däck och bättra på relingen men sedan ska den bara brukas som fritidsbåt, avslutar Tony Hedström som även producerat presentationer på Youtube med ångbåtar på Siljan

Till 40 års jubileet finns möjlighet täffa ägarna och besöka båten. □



## Att deltaga i Almedalen eller inte, det är frågan?

TEXT: KJELL NORDEMAN

Vår förening ingår sedan en tid i nätverket "Transporthistoriskt Nätverk ThN", där vi tillsammans med 11 andra organisationer försöker skapa förståelse och respekt för vårt transporthistoriska arv. Gruppen består av representanter från veteranfordonssidan, veteranjärnvägssidan, veteranflyget, segelfartygssidan m fl. organisationer, där man söker samarbete med beslutsfattare och myndigheter för en lagstiftningsjustering avseende "det rörliga kulturarvet". Ett äldre fartyg blir till exempel inte skyddat förrän det hamnar på havets botten och då kommer att klassas som en fornlämning, men dessförinnan finns inget formellt lagmässigt skydd för bland annat äldre fartyg och andra fordon. Denna fråga och andra näraliggande "problem" är arbetsuppgifter som diskuteras i nätverket och där man, fram till nu, mötts av respekt och förståelse, men där inga beslut har tagits. Riksantikvarieämbetet har också gjort en genomlysning av frågor kring det rörliga kulturarvet, som presenterats för nuvarande regering, men där heller inga beslut hittills tagits – tyvärr.

SÅF har främst representerats av vår kassör Anders Svenson och han har på ett förtjänstfullt sätt bidragit till arbetet i denna grupp, ett arbete som pågått under ett flertal år och där vår förening bidragit med såväl ekonomiska resurser som engagemang. Övriga organisationer har bidragit i kraft av sin förmåga, där vissa föreningar varit synnerligen aktiva.



Vi har alltså satt av en hel del ekonomiska resurser av den begränsade budget vi har, med huvudsakligen två slags huvudintäkter i medlemsavgifter samt ett årligt bidrag från Riksantikvarieämbetet, vilket innebär att föreningen inte har möjlighet att tillåta oss några större ekonomiska utsvävningar.

Deltagandet i Nätverket är viktigt - en väsentlig markering och prioritering i gemensamma och solidariska frågor – men har vi egentligen råd att deltaga i "politikerträffen på Gotland" och vad får vi ut av detta som också gynnar föreningens syften?

Inför valåret 2026 års manifestation i Almedalen, har styrelsen därför poängterat det värdefulla i att deltaga som en kugge i Nätverkets arbeten, men där vi också måste vara ekonomiskt återhållsamma.

Styrelsen ser fram emot synpunkter från er medlemmar i denna viktiga fråga, så hör av er till någon av oss i styrelsen med era funderingar! □

# Slupgruppen i SÅF

TEXT: JONAS SVANTESSON

**M**ånga av er har kanske hört talas om Slupgruppen inom SÅF och funderat på vad det egentligen är vi håller på med. Kort sagt handlar det om att vi vill ge lite extra kärlek till de mindre ångsluparna.

Flera medlemmar har nämligen hört av sig och önskat mer stöd och kunskap kring just mindre slupar. Det tog vi fasta på och startade därför Slupgruppen. I gruppen finns både personer från styrelsen och engagerade medlemmar utanför styrelsen som tillsammans driver arbetet framåt.

Vårt arbete går ut på att ta fram lättförståeligt studiematerial inför helgutbildningar i små ångpannors skötsel och säkerhet. Vi jobbar bland annat med en bok om säkerhet ombord, en särskild Pannbok och en egenkontrollista som man kan använda som grund och sedan anpassa efter sin egen slup. Här pratar vi inte bara säkerhet, utan också praktiska tips och sådant som pannkemi och hur man undviker att pannan rostar i förtid. Allt detta riktar sig till privatägda ångslupar för eget bruk, utan passagerartillstånd, upp till 12 meters längd och 4 meters bredd.

Vi planerar att ordna utbildningar runt om i landet. Tanken är att du ska kunna lära dig mer om hur man sköter sin ångpanna på ett säkert sätt enligt SÅF:s rekommendationer – men också att få träffa andra ångslupsentusiaster, utbyta erfarenheter, skapa kontakter och ha trevligt tillsammans. Efter genomförd utbildning får man ett kursintyg. Det är ingen formell behörighet, men

ett kvitto på att man har god kunskap om hur man utrustar och sköter sin pannanläggning. Vi kommer även att föra ett register över dem som gått utbildningen. Slupgruppen består av Jonas Svantesson, Per Sjöborg, Harald Jochnick, Anders Lönn och Agne Karlander. När det gäller pannkemi och korrosion får vi värdefull experthjälp av Lars-Åke Persson från Wistrand. Pannkemi är ett ämne där åsikterna ofta går isär, så vi försöker reda ut vad som är rimligt och praktiskt – och förklara varför vi rekommenderar vissa lösningar.

Alla får naturligtvis göra som de vill med sin egen panna, men vi vill dela med oss av kunskap och erfarenhet som kan hjälpa till att undvika onödiga problem.

För att göra utbildningarna lättillgängliga har vi delat in landet i regioner med kontaktpersoner som också kan hålla utbildningar i respektive region:

- Västra regionen: Jonas Svantesson
- Södra regionen: Harald Jochnick
- Östra regionen: Anders Lönn
- Norra regionen: Agne Karlander

Arbetet stöds av ett bidrag på 75 000 kronor från Riksantikvarieämbetet (RAÄ). Projektet ska redovisas till RAÄ senast augusti 2026, hur medlen använts och vilka resultat som uppnåtts.

Vi i projektgruppen har möten ungefär en gång i månaden, oftast via Teams, och ses även fysiskt då och då. Arbetet rullar på – och vi ser fram emot att träffa er ute i landet framöver! □

# Om ångmaskiners tillsyn

## Cylinderoljors typ och kvalitet

AV JENS PETTERSSON

**G**rundat på egna iakttagelser har jag kommit till insikten att cylindermörjning inte sker på varken ett optimalt eller traditionellt, välbeprövat sätt i många ångfartyg idag. Därför ser jag det som lämpligt att beskriva fundamenta, rörande cylinderoljor.

När ångmaskinscylindrar historiskt började smörjas, skedde detta med djurfett, talg. I mitten av 1800-talet började bergolja (mineralolja) utvinnas och destilleras. Lysfotogen var inledningsvis en stor produkt. De tyngre fraktionerna från destillationen började snart saluföras som substitut för talg, till det växande antalet ångmaskiner. Dessa tunga restoljor från destillationen fungerade sämre än talgen som smörjmedel i ångmaskinscylindrar. Cylinderoljeförbrukningen blev högre och smörjningen ändå i allmänhet sämre. Snart upptäcktes att en liten inblandning av talg förbättrade mineraloljans smörjegenskaper. En sådan olja, bestående av en mineralolja med tillsats av talg benämns ”compounderad” olja.

Liksom så mycket annat som rör ångmaskiner finns det olika åsikter om vad som utmärker en bra cylinderolja. Vissa menar att den skall vara grön till färgen, somliga påstår att den skall vara mycket trögfluten, medan andra anser att en tunnare olja är att föredra, någon menar att en bra cylinderolja känns igen på lukten, och så vidare.

I detta sammanhang måste jag begränsa beskrivningarna till att omfatta traditionella



smörjoljor, alltså mineraloljor, och helt utelämnat de moderna syntetoljorna, polymer-teknik, och det senaste inom nanoteknik, additiver etcetera. Den allra största mängden smörjolja idag utgörs också av traditionella mineraloljor, även om man kan bibringas en annan uppfattning när man som privatperson skall inhandla smörjolja till motorn i en bil eller båt idag.

Smörjolja framställs genom att utgå från en lämplig tung olja efter en destillation, en så kallad basolja, och eventuellt blanda denna med andra oljor, samt tillsätta lämpliga ämnen, additiv. Den resulterande blandningen skall ha sådana egenskaper som gör den lämplig till sin tänkta användning.

Basoljan erhålls vanligen från vakuum-

destillation och har olika egenskaper, inte bara beroende på vilken fraktion som valts från destillationen, utan också från vilket oljefält den ursprungliga bergoljan, råoljan (feedstock), härstammade. Exempelvis ger olja från Pennsylvania i U.S.A. basoljor med en tydligt grön färg, och dessa basoljor har förutsättningar för att ge goda cylinderoljor. Detta var tidigare allmänt känt, och basoljorna därifrån benämndes "Pennsylvania green", ett begrepp som ansågs borga för goda cylinderoljor.

Oljans smörjande egenskaper är inte lätta att definiera, men oljans trögflutenhet, viskositet, ger en viss ledning. Oljan får inte vara för tunn, eftersom den då sannolikt också har en låg lastbärande förmåga, alltså förmåga att hålla isär två metallytor utan direkt kontakt med varandra, eller med bara obetydlig kontakt. Denna egenskap är nödvändig för att hindra iskörning av exempelvis slider i slidplan, men har också avgörande betydelse för hur hög slitagehastigheten blir.

En oljas egenskaper är alltså svårbedömda. Inte ens viskositeten på oljan är någon enkel sak att få en uppfattning om. Viskositeten minskar med temperaturen. Hur stor viskositetsminskningen blir vid en temperaturhöjning benämns viskositetsindex, och viskositetsindexet är olika för olika oljor. Om en olja alltså vid rumstemperatur är tjockare än en annan olja, kan förhållandet vara det omvända under drift, inne i maskinen, vid den där rådande, högre temperaturen. Moderna oljespecifikationer anger ibland viskositetsindexet, och ibland viskositeten vid två olika temperaturer, till exempel 40 och 100 °C, vilket underlättar bedömningen av viskositeten vid aktuell arbetstemperatur. Ofta anges dock bara viskositeten vid 40 °C, och denna viskositet används också ofta som en del av cylinderoljans beteckning. En olja med exempelvis 220 i beteckningen har

alltså förmodligen viskositeten 220 cSt vid temperaturen 40 °C.

Kunskapen om cylinderolja för ångmaskiner är av naturliga skäl över tid vikande hos många oljeleverantörer. Det är därför bra att veta att kraven på cylinderolja; att åstadkomma god smörjning vid höga tryck och höga temperaturer, samt att oljan skall vara emulgerande ("blandbar" med vatten), är samma egenskaper som krävs av oljor till hårt belastade växlar. Av det skälet har smörjoljeleverantörer, under flera decennier från sekelskiftet 1900 och fram i modern tid, sålt oljor för hårt belastade växlar, så kallade "spindeloljor", som cylinderoljor. Det har fungerat bra tidigare, men det är inte säkert att en modern växelolja har samma egenskaper som en äldre, och därför saknar de egenskaper som en cylinderolja för ångmaskiner kräver.

Oljeleverantörernas förteckningar över nya oljors motsvarighet mot äldre typer och beteckningar tar inte hänsyn till att "spindeloljor" även har använts som cylinderoljor för ångmaskiner. Det finns således en risk att man oavsiktligt blir missledd, när man idag efterfrågar en cylinderolja, och får rekommenderat en modern, troligen olämplig växelolja, istället för en traditionell "spindelolja". Moderna oljor har nämligen utvecklats och förbättrats för sina specifika ändamål. Utöver basoljor av naturligt ursprung, kan de innehålla olika syntetiska polymerer, samt tillsatser, som ger dem andra egenskaper än traditionella oljor. Samtidigt som väsentliga egenskaper, som cylinderoljor för ångmaskiner bör ha, gått förlorade.

Det är sedan länge känt att olja på en cylindervägg lätt tvättas bort av vatten. Moderna marina motorer har idag i regel fuktavskiljare efter ladd- eller spilluftkylaren, för att hindra vattendroppar att följa med luften och sedan slå emot cylinderväggen



och tvätta bort smörjoljan. I en ångmaskin sker alltid denna borttvättning av olja med vatten, eftersom ångan kondenserar och då bildar vatten, i synnerhet vid drift på mättad ånga. Den i compounderad cylinderolja förekommande talgen ger oljan den egenskapen att den inte tvättas bort av vatten, utan stannar kvar på de ytor som behöver smörjas, till exempel slidplan och cylinderväggar.

När överhettad ånga infördes, uppmärksammades att compounderad cylinderolja inte fungerade lika bra som tidigare. Det beror på att talgen sönderdelas vid de högre temperaturer som blev följden av drift på överhettad ånga. Att talgen sönderdelas vid höga temperaturer får till följd att man vid drift på överhettad ånga nödgas använda särskilda oljor, utan talg. För att skilja de två grundtyperna av cylinderolja kallas olja för överhettad ånga ofta "straight". Den oljan har alltså ingen talg, är inte emulgerande, och fungerar inte bra tillsammans med mättad ånga, på grund av vattnet tvättar bort den från de ytor som behöver smörjas. En cylinderolja med beteckningen "straight" är alltså inte lämplig för drift med mättad ånga. Det går inte att kompensera en "straight" oljas brister, genom att välja en högre viskositet. Oljan tvättas alltid bort, och kan därför inte fylla sin uppgift.

Det framförs ibland som en sanning att maskiner i drift på mättad ånga inte behöver smörjas, eftersom det myckna kondensvattnet smörjer tillräckligt. Riktigheten i påståendet beror av vad man anser vara en tillräckligt god smörjning. Alla, som har erfarenhet av saken, har iakttagit de höga slitagehastigheter som blir följden av att köra en maskin utan smörjning, i drift med mättad ånga. Möjligheten finns att påföra något fast smörjmedel, till exempel grafit, i maskinens

## Description

The Castrol Cresta VA range is formulated with high quality modifiers to increase the film strength and reduce friction. Wax modifiers resist wash-off from metal surfaces, helping to prevent corrosion.

## Application

- Cylinder and Packing lubrication on reciprocating gas engines
- Cylinder lubricant for reciprocating steam engines operating at low speeds
- Higher viscosity products from Cresta VA range can also be used for other applications

## Technical Data

| Name                         | Method     | Units              | Cresta VA 150        | Cresta VA 220        |
|------------------------------|------------|--------------------|----------------------|----------------------|
| Appearance                   | Visual     | -                  | Straw Viscous Liquid | Brown Viscous Liquid |
| Flash Point, COC             | ASTM D92   | °C                 | 243                  | 255                  |
| Kinematic Viscosity at 40°C  | ASTM D445  | mm <sup>2</sup> /s | 150                  | 220                  |
| Kinematic Viscosity at 100°C | ASTM D445  | mm <sup>2</sup> /s | 13.6                 | 17.7                 |
| Pour Point                   | ASTM 97    | °C                 | -9                   | -9                   |
| Viscosity Index              | ASTM D2270 | -                  | 83                   | 86                   |
| Relative Density at 29.5°C   | ASTM D1298 | g/ml               | 0.889                | 0.889                |

The above figures are typical of those obtained with normal test procedures.

inre. Det förbättrar naturligtvis situationen, men skall man uttala sig om lämpligheten av att köra utan smörjning med cylinderolja, behöver slitagehastigheten kvantifieras, och en gräns för vad som är godtagbart behöver definieras.

Eftersom många ångmaskiner, enligt egna iakttagelser, idag inte smörjs med compounderad cylinderolja, har de onödigt stora slitagehastigheterna, och därmed onödigt höga underhållskostnader. Detta faktum döljs av att ångmaskinerna idag dels har en lägre nyttjandegrad än de haft under ångans glansdagar, och dels av att slitagehastigheter inte kvantifieras på samma sätt som de tidigare.

mineral base oils, with the addition of friction and lubricity  
water is thoroughly emulsified by the additives in Cresta VA to  
sion and wear when moisture is present.

compressors when compressing natural gas below its dew

erating with wet (non-superheated) steam  
also be used in worm gearboxes

| VA | Cresta VA<br>320           | Cresta VA<br>460          | Cresta VA<br>680          |
|----|----------------------------|---------------------------|---------------------------|
| is | Brown<br>Viscous<br>Liquid | Dark<br>Viscous<br>Liquid | Dark<br>Viscous<br>Liquid |
|    | 261                        | 267                       | 267                       |
|    | 320                        | 460                       | 680                       |
|    | 23.2                       | 28.7                      | 35.2                      |
|    | -6                         | -3                        | -3                        |
|    | 86                         | 88                        | 83                        |
|    | 0.900                      | 0.910                     | 0.920                     |

roduction tolerance and do not constitute a specification.

gare gjorts, och fortfarande görs vid profes-  
sionell drift av motorer.

Efter att oljan passerat maskinen hamnar  
den oundvikligen i avloppsången, För ma-  
skiner med ytkondensor är det då viktigt  
att väl efterse kaskadtankens och eventuella  
filters funktion, så att ingen olja följer med  
in i ångpannan. Traditionellt har kokosfiber  
varit vanligt, och det har fungerat i mer än  
hundra år. Det har dock på senare tid föreko-  
mit att olja inkommit i ångpannan fastnat på  
eldytor och därmed försämrat värmeöverfö-  
ringen. Den försämrade värmeöverföringen  
från eldytorna har medfört att materialtem-  
peraturen ökat och materialet därigenom

försvagats och deformerats. Sådana pann-  
skador är inte primärt orsakade av cylin-  
deroljans kvalitet, utan av att kaskadtanken  
inte eftersetts. Att, som förekommit, ersätta  
en compounderad olja med en "straight" (ej  
innehållande talg, alltså ej emulgerande), i  
syfte att förbättra oljeavskiljningen i kas-  
kadtanken och därigenom förekomma pann-  
skador får till följd att cylindersmörjningen  
försämrats. Förhållandet påverkas inte av att  
vissa leverantörer av cylinderolja i sina da-  
tablad avråder från användning av emulge-  
rande olja vid drift med ytkondensor. Sådant  
får nog betecknas som ett utslag av modern  
okunskap om gammal teknik, eller möjligen  
ett sätt att skydda egna, kommersiella intres-  
sen, utan hänsyn till ångmaskinens behov,  
eller brukarens underhållskostnader. Den  
resulterande, bristfälliga smörjningen ger  
ökade slitagehastigheter, alltså ökade kost-  
nader, och ökar samtidigt risken för skador  
eller haverier i form av iskäringar.

Min egen erfarenhet av att använda com-  
pounderad cylinderolja vid drift med yt-  
kondensor är goda, inga skador i ångpannan  
efter flera års drift. Detta är i linje med äld-  
re erfarenhet. Med en välskött kaskadtank  
uppstår inga problem. Här kan även påpe-  
kas att pannsten lätt suger upp förekom-  
mande olja, vilket resulterar i att pannste-  
nens förmåga att hindra värmeöverföring  
ökar. Samtidigt slarv med kaskadtank och  
pannvattenbehandling är alltså en farlig  
kombination. Motmedlet är kunskap och en  
välskött drift. Att byta till en "straight" typ  
av cylinderolja är ingen lösning, utan bara  
att byta potentiella problem i ångpannan,  
mot verkliga ökade underhållskostnader  
och potentiella haverier på maskinen. Vid  
drift med mättad ånga behöver maskinen en  
"compounderad" cylinderolja, det har man  
känt till i över 150 år, och fysikens lagar är  
desamma nu som då.

För det fall en maskin används med strålkondensor, är förhållandet det, att avloppsånga vid kondensationen blandas med kylvattnet. Mer än 95 % av kondensatet följer med kylvattnet ut i sjön. Ångpannan matas därför nästan uteslutande med sjövattnet, och endast en liten del av matarvattnet utgör kondensat från avloppsånga. I ett sådant fall är risken obefintlig, för att cylinderolja i skadlig mängd skall inkomma i ångpannan. Denna typ av maskiner har därför normalt varken kaskadtank eller några andra filter i matarvattenssystemet, eftersom det inte finns någon olja att avskilja från matarvattnet.

Vi behöver alla hjälpas åt att bevara kunskap och kompetens om ångtekniken, för att bevara och bruka våra ångfartyg på ett säkert sätt, och med de metoder som speglar den tid som ångfartygen stammar från. Driften bör skötas så att maskinhanterier inte uppkommer, slitagehastigheterna hålls låga och ångpannan hålls fri från både pannsten och olja. Avvikelser från sådan god praxis leder till ökade kostnader, vilka kan urholka ekonomin och på så sätt hota en fortsatt drift. Låt oss alltid ta oss an vårt arv med sakkunskap och engagemang! □

## UPPLEVELSER FÖR HELA FAMILJEN!

Vägar till nya resmål, vardag som helg. Möt engagerade entusiaster på landets arbetslivsmuseer och ta del av berättelser från förr. Hitta till spännande platser och roliga upplevelser i hela Sverige! Ångbåtar i Sverige finns enbart digitalt, och Museiguiden finns även som app.

Beställ kostnadsfritt  
på [tbshopen.se](https://tbshopen.se)



Besök hemsidan för  
Sveriges Ångbåtsförening



Besök hemsidan för  
Museiguide



Besök hemsidan  
för Tågssommar



## Prylmarknad Säljes



### Möckelns drottning

är byggd 1979-1985.

Glasfiberarmerat skrov 8x2,1 m.  
Compoundmaskin, ytkondensor,  
vänstergående trebladig propeller  
Stående eldrörspanna på 23 liter 85 tuber  
Se mer info på SÅFs hemsida..  
Säljare Lars Åke Axelsson  
larsakeaxelsson1@gmail.com  
070 595 03 05



### Eldstad

Eldstad som suttit under en ångpanna av typ Vaporcita, avsedd för vedeldning. Konstruerad av Jens Pettersson. Eldstaden har gängade hål längs kanten på oversidan där ångpannan skruvas fast. Eldstaden är isolerad med murade stenar och har en löstagbar asklåda. Klarar 50 cm vedträn. Den lutande fronten gör att luckan inte svänger omkring vid sjögång om den står på glänt. Luckan till asklådan har reglerbar öppning. Målad med järnmönja och eldfast svart, lätt ytrost, annars i gott skick. Några av stenarna på insidan behöver muras fast. Höjd 50 cm, bredd 60,5 cm, längd 76 cm. Fler bilder på hemsidan.  
Pris: 1000:-

Ottar Magnus, ottar.magnus@telia.com



### 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 Wennbergsbyggd compound ångmaskin med stålcondensor 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.tugboatlars.se](http://www.tugboatlars.se)

Dennis Kingsvik

[dennis.kingsvik@bahnhof.se](mailto:dennis.kingsvik@bahnhof.se)



### Propeller

Vänstergående ångslupspropeller av brons, 23×30 tum. Navlängd 70 mm, förliga hålet 36 mm, akter hålet 30 mm. 2000:-

Ottar Magnus, [ottar.magnus@telia.com](mailto:ottar.magnus@telia.com)



### Rep från 50 talet oanvända.

20 – 25 – 30 mm L tot. cirka 70 m.

Pris 900 kr

Yngve Ström 070 377 37 70



## Aktiviteter

### MARS

- 5-8 Båtmässa i Älvsjö, Stockholm  
10 SÅF styrelsemöte  
12-15 Båtmässa Älvsjö  
21-22 SÅF Ång- och årsmöte i Eskilstuna  
22 Stiftelsen Skärgårdsbåten årsmöte

### APRIL

- 15 Skärgårdsbåten film på Sjöhistoriska  
17-18 ArbetSam Museidagar i Trelleborg.  
24-25 Sjöhistoriska Forum i Lidköping.

### MAJ

- 8-9 Sjöhistoriska m fl Fyrforum i Ystad.  
30 Säfte motordag i Säfte

### JUNI

- 3 Skärgårdsbåtens dag Sth-Vaxholm  
14 Fören Stiftelsen Skärgården ordnar resa med M/S Rödlöga till Lagnö och Klintsundet.

### JULI

- 1 Flygvapnet 100 år firas i Stockholm  
9 Svensksunddagen, Sprängaren på kajen  
18 Flottningsbåttag i Karlstad.

### AUGUSTI

- 2-3 Stiftelsen Skärgårdsbåten resa till Lidwallsbåtens dag i Leksand.  
5-9 Fjordsteam i Bergen  
7-9 SÅF 40-årsjubileum i Mora  
22-23 Flygvapnet 100 år i Linköping  
23 Stockholm Steam, fartyg vid kaj.  
23-27 Långresa 1 med Stift. Skärgårdsbåten till Västergötland, Västkusten, Dalarna, Värmland. Bokning 070-415 82 88 Åsa N  
30-31 Båtklubbarnas Dag organiseras av Heleneborgs båtklubb i Stockholm  
30-3 Sept Långresa 2 om det blir många anmällda. Samma program som resa 1.

Känner ni till några fler trevliga evenemang som ni vill delge andra så meddela detta till sven.jon88@gmail.com

# SÅF-bladet

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 20 april  
för material till nr 2/2026**

som utkommer ca 20 maj.

Redaktionen tar gärna emot synpunkter på tidningens inriktning och utformning samt förslag till artiklar eller händelser som förtjänar att bevakas.

Redaktionen förbehåller sig rätten att avgöra vad som skall publiceras och vid behov redigera innehållet.

Författarna ansvarar själva för innehållet i sina artiklar.

Källhänvisningar anges ofta inte på grund av utrymmesskäl.

Vid behov av information kontakta artikelförfattaren eller redaktionen.

Återgivande, helt eller delvis, av artiklar i SÅF-bladet är tillåtet om källan anges och författaren tillfrågats.

Redaktionen tar inget ansvar för inskickat material som ej beställts.

Omslag: Slupar på Hjälmare kanal.

Foto: Bingo Rimér.

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

**SE HIT**

Under Båtmässan den 5-8 och 15-16 mars rear vi ut hela lagret av Kläder med ångbåtstryck

Priset är så lågt att du måste huka dej när du betalar !

**TILLBUD**

<https://www.netskirt.se/foreningsklader/saf>