

SVERIGES
ANGBÅTS
FÖRENING

SÅF-bladet

maj





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 Peter Lustig, Bryngelsbyn,
Heddåsen I 672 95 ÅRJÄNG
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 2026

ORDFÖRANDE Kjell Nordeman
RAMNÄS Tel 079-332 68 61
E-post: kjell.y.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 Peter Lustig
ÅRJÄNG Tel: 070-625 08 55
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

LEDAMOT Anders Svenson
HJO Tel 070-835 13 12
E-post: anders54431@gmail.com

SUPPLEANT Rolf Hultberg
Vaxholm, Tel: 070 957 45 32
rolf.motvind@gmail.com

SUPPLEANT Ove Nilsson
Klintehamn, 070 070 322 77 32
mr.eksta@gmail.com

REDAKTIONSKOMMITÉ
Peter Borg, Gunilla Hall, Conny Gunnarsson,
Harald Jochnick.

Nu längtar vi till sjösättningen och trafiken i sommar !

Nu så här på våren, innan vi kommer i sjön med våra flytetyg, så är det ett fasligt slipande, målande och kanske lackande, innan vi kan sjösätta. Våren kom tidigt i år fö och vi som har allergier mot tex pollen har det riktigt besvärligt just nu. Dock går det över och när regnet kommer, så mår i varje fall jag riktigt gott.

Googlar man på ångbåtar, och har riktig tur, så kan man hitta flera sånger med texten ångbåtar. Den mest kända är kanske Ångbåtssång skriven av lundensaren Otto Lindblad. Man tror att han och hans studenter övade på den under överfarten till Danmark år 1842, men om det är helt sant vet man egentligen inte. Sången börjar med orden ” Sätt maskinen i gång herr kapten ” och skall sjungas a capella av en manskör. Under de år jag varit aktiv i ångbåtssammanhang har jag tyvärr endast hört den framföras vid ett tillfälle och det känns väl lite skruttigt.

Om man skall få igång en ångmaskin, så bör man ha en fungerande ångpanna. Tyvärr så visar det sig vara åtskilliga ångpannor i vårt land som just nu behöver åtgärdas/repareras och vi har också uppfattat att SMMTF välvilligt har gett ett hyggligt stort antal ångbåtar bidrag för div åtgärder. Är det inte tuber som skall bytas eller stagbultar som skall ersättas så måste större eller mindre åtgärder genomföras. Det är väldigt mycket värt att det finns kompetens och praktiskt kunnande för att utföra dessa arbeten, men det gäller att tillvarata reparatörernas erfarenhet så att kommande generationer kan ”hålla igång” ånganläggningarna.

Var rädda om Er, så ses vi kanske vid något ångtillfälle !

Kjell Nordeman ordförande



SÅF-bladet SVERIGES ÅNGBÅTSFÖRENINGIS MEDLEMSBLAD NR 2 2026

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

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

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

Swish 123 679 0919 Bankgiro 354-2081

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



Ångslupen Emilia på Båtmässan

TEXT OCH FOTO: SVEN JÖNSSON.



På båtmässans Classicdel visade vi i år den lilla ångslupen Emilia.

Skrovet är från 1920 och av nitad aluminium 5,5 m lång och 1,9 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 cylindervoly m på 1 liter, 100 x 100 mm, med effekt ca 4-5 hkr. Maskinen, tidigare använd som hjälpmaskin i M/S Gurli fram till 1973. Gurli gick tidigare i kanaltrafik som Åkers Kanal. Ångpannan är nytillverkad av fabrikat Breeding, 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 upp rustning och fick den i trafik senaste sommaren i Vaxholms omgivning ar.



Ångpanna av fabrikat Breeding 35 kW.



DAN

Skrovet kommer på en av livbåtarna som fanns ombord på tåg färjan Dan, som byggdes 1920 och trafikerade Helsingör – Helsingborg fram till år 1973 varefter Gösta Wikander köpte en av livbåtarna. Gösta hade då skrov och maskin och lät tillverka en ångpanna och plockade ”ihop” Emilia i Stockholm där hon stod färdig i slutet av 1970-talet. Hon brukades sedan i ca 10 år med hemmahamn Högmarsö. Emilia såldes sedan, plockades isär och har därefter haft 3 olika ägare som tyvärr inte lyckats få ihop henne igen. Nu har hon kommit närmare än någonsin att få återuppleva ångvisslans tjut och havets vågor. Hon var ute på några turer på havet förra sommaren

GURLI

M/S Gurli byggdes 1871 på Bergsunds Mechaniska Verkstads AB. Hon fick ny ångmaskin installerad år 1905 och i samband med det monterades Emilias ångmaskin in som lysmaskin (generator för el). M/S Gurli byggdes sedan om 1963 och fick en dieselmaskin installerad, då köpte Gösta Wikander lysmaskinen tillsammans med många andra ångmaskinsdelar från båten. Lysmaskinen blev sen liggande i Göstas källare fram till år 1975 då han äntligen hittade ett skrov som passade maskinen. □



Ångmaskinen från 1871.

FAKTA EMILIA

Skrov från år 1920, aluminium.
 Längd: 5,5 m Bredd: 1,9 m
 Deplacement: 1150 kg
 Ursprungligen en livbåt från tåg färjan Dan, som gick mellan Helsingborg och Helsingör fram till år 1973. Ångmaskin från 1871.
 En cylinder, volym: 1 liter Effekt: 4-5 hk
 Varvtal: 100 varv/min
 Tidigare använd som hjälpmaskin i M/S Gurli fram till år 1963.
 Panna fabrikat Breeding 35 kW
 Propeller (diameter/stigning) 22" / 27"

Emila – från dröm till

En liten ångslup var alltid drömmen för min pappa Gösta Wikander. Drömmen började med en rejäl ångbogserare S/S Amphitrite.

TEXT OCH FOTO: SIGGE WIKANDER

Det var vännerna från Järnvägssällskapet och senare Östra Södermanlands Järnväg, Bengt, Olle, Göte och Gösta som bildade sitt rederi ”BOGG” och inköpte den lilla bogserbåten Tunadal i Sundsvall 1964. Tunadal omdöptes till Amphitrie. Den hade en compoundmaskin och skotsk ångpanna som eldades med stenkol. Ca en hektoliter (en säck) stenkol per timme vid full fart ca 7 knop. Första sommaren tuffade hon från Sundsvall via Öregrund, Österbåts på Blidö till Stocksund som blev första hemmahamn. Senare flyttade hon till Norr Mälärstrand.

Samtidigt var det dags för ångfartyget Gurli att byta ut sin ångmaskin till en dieselmotor. Ångpannan hade gjort sitt och fortsatt passagerardrift mm krävde nya krafter.

Men Gurli hade ju oljeeldning! Rederiet BOGG höll sig framme och kunde ta över brännare mm från Gurli och pappa kunde samtidigt ta över den lilla ångmaskinen som drev pumpen för kylvatten till kondensorn. Den lilla ångmaskinen från Gurli satte nu fart på drömmen om Ångslupen. Fattades nu bara skrov, panna, propeller...

Under 10 år stod maskinen välputsad nere i vår källare och beundrades av alla med samma intresse som oss.



VI HITTA SKROVET!

I samband med besök i Ystad 1975 så låg hon där. Dvs livräddningsbåten från tåg färjan DAN som trafikerat Helsingborg-Helsingör. Färjan skrotades på Persöner i Ystad men livbåten låg där bredvid resterna av tåg färjan. Det blev inköp och transport hem till vår tomt i Djursholm. Kontakt togs med Metalock som hjälpte till att ordna med propellerhylsa. Propellern fick vi från

verklighet



en propellerfirma som inte längre existerar. Fattades nu ångpanna. Pappa konstruerade en liten skotsk panna och lämpliga delar inhandlades. Tillsammans med yrkesskicklige Rolf Englund, aktiv i ÖSLJ (och idag Lennakatten) svetsades pannan samman.

1976 blev det sjösättning men draget i skorstenen var för dåligt. Det gjordes om och sommaren 1977 blev hennes första riktiga sommar.

En av de första turerna gick via Djurårdskanalen till Stockholms ström. Vi har en fin bild med Emilia som passerar vid S/S Waxholm som så tragiskt brann bara ett halvår senare. Emilia fick senare hemmahamn på Högmarsö söder om Furusund.

På vägen till Högmarsö första gången lossnade en bult i maskinen precis vid Siaröfortet norr om Ljusterö färja. På den tiden var det landstigning förbjuden på Siarö men vi behövde förtöja så vi styrde in till den då förfallna stora bryggan. Döm till vår förvåning. Precis vid bryggan låg ett stort, ganska sönderfruset förråd med stenkol från den tid Siarö var en viktig del i vårt försvar. Vi fyllde förråden och efter senare kontakt med Chefen för KA1 fick vi lov att hämta så mycket vi ville,

Högmarsöloppet är en årlig navigations-tävling med start i skolviken på Högmarsö. Vi anmälde Emilia som med en toppfart på 4,5 knop fick starta först och komma i mål sist. Men vi vann flera år i rad ångbåtsklassen!

Allt roligt har ett slut och efter ett par år fann vi ett nytt hem för Emilia. Men trots nya ägare och ett liv på land har hon alltid funnits i familjens hjärta!

Det är därför fantastiskt att få återuppleva Emilia i den glans hon nu lever med en ny ångpanna och ett skick som är så fint. Tack till Rolf som lagt ner kärlek, energi och säkert mycket pengar för att få Emilia i dagens skick. □

Ångans Dag i Mariefred 6 juni Högtryck i 40 år



Sommaren i Mariefred inleds som vanligt den första lördagen i juni. Då är det Ångans Dag, som i år fyller 40 år och dessutom infaller på själva Nationaldagen, 6 juni. Det ska vi fira!

TEXT OCH FOTO: BJÖRN SUNDFELDT

Angans Dag är en årlig högtidsdag och ett mycket omtyckt evenemang som firar Sveriges teknikhistoriska ångarv – med ångbåtar, ånglok, ångbilar, entusiastfordon och mycket nostalgi – mitt i idylliska Mariefred vid Mälaren.

Denna traditionsrika dag – lika gammal som Sveriges Ångbåtsförening – firas alltså alltid den första lördagen i juni och går helt i nostalgins tecken. Museijärnvägens ånglok pustar och frustar, ångvisslor ljuder över Gripsholmsviken innan båtarna lägger till i hamnen mitt emot slottet, Svenska Järnvägars musikkår marscherar och musicerar och gatorna runt hamnen är reserverade för entusiastfordon av alla de slag och årgångar. I centrum för firandet av Ångans Dag står

förstås s/s Mariefred, som i år fyller aktningssäsongens 123 år! "Maja" inleder numera alltid sin trafikssäsong på Ångans Dag och i år får hon dessutom äran att – tillsammans med kommunstyrelsens ordförande – inviga Mariefreds sprillans nya ångbåtsbrygga!

Ända sedan sjösättningen 1903 har s/s Mariefred trafikerat traden Stockholm – Mariefred och hon har gjort det med samma ångmaskin, är koleddad och hon ser i princip likadan ut nu som då: Hon är ett unikum i ångbåtsvärlden!

Förr om åren hade "Maja" alltid sällskap av flera andra ångbåtar på Ångans Dag, men det har blivit glesare med sådana de senaste åren. Ejdern från Södertälje har varit en trogen Ångans Dag-gäst, men i år har hon dess-



Bilar, orkester och tåg.



MG-klubbens bilar vid tåget.

värre fått förhinder i form av dålig ångpanna. Däremot tror och hoppas arrangörerna på s/s Blidösund, som liksom ett par mindre ångslupar aviserat intresse av att delta i år.

Uppe på land är det också högt ångtryck under Ångans Dag. Mariefreds fina museijärnväg ÖSIJ (Östra Södermanlands Järnväg) kör för fullt med flera gamla ånglok längs den smalspåriga järnvägen från ångbåtsbryggan via Mariefreds station och Läggesta och vidare längs Mälarens strand ända bort till Taxinge på andra sidan Gripsholmsviken.

Enstaka ångbilar brukar också pusta runt i hamnområdet, men det rör sig då om nybyggda replikor. Ångbilar i original från storhetstiden på 1800-talet är det ont om, men något modernare entusiastbilar i alla årgångar och utförande finns det desto fler av under Ångans dag; är det gynnsamt väder kan det komma uppåt 200 bilar som ställer upp på hamnplan och omkringliggande gator.

Ursprunget till denna rullande bilutställning är höljt i dunkel. Ingen tycks minnas hur det kom sig att Ångans Dag började locka ägare av entusiastbilar, men det accelererade under slutet av 90-talet och idag är den härliga blandningen av veteran-, sport- och gammalbilar ett bärande inslag i det ångande firandet.

Bakgrunden till Ångans Dag är också lite diffus, men det började i alla fall som ett initiativ från Östra Sörmlands Gruvföreningen i Skottvång för 40 år sedan och växte sedan snabbt till ett festligt evenemang med stor hantverksmarknad på torget, barnaktiviteter med bland annat käpphästhoppning i Lottenlund intill gästhamnen och ansiktsmålning och hoppborg på torget samt flera loppmarknader på gårdar och gränder.

För hela programmet och hålltider, se arrangerande företagarföreningens hemsida www.imariefred.nu, och för museijärnvägens tidtabell www.oslj.nu □

SÅF:s ångmöte 21 mars 2026 i Stadsmuseet

I ett soligt Eskilstuna hälsade ordförande Kjell Nordeman oss, ett 40-tal medlemmar välkomna till SÅF:s ångmöte.

Vad lockade så många att komma?

AV GUNILLA HALL FOTO: PER SJÖBORG

Kan det vara Gert Ekström, historiker och författare till boken Alla våra ångslupar, som äntligen fick berätta klart om vårt kulturarv, ångsluparna? Han bjöd på en fantastisk resa genom ångsluparnas historia, från 1850-tal till idag. Och tänk hur många ångslupar som har räddats till eftervärlden.

Transporttrafiken var ångsluparna, innan bilar och tåg tog över.

Ordet ångslup kommer från holländskan sloep, som kommer från franskans Chaloupe, som betyder skal eller snäcka.

Gert berättade engagerat och visade fina bilder på ångslupar i olika skick.

Kring 1900-talet blev ångbåtarna vitmålad, tidigare hade det varit olika färger på skroven. Vad är vackrare än en vit ångslup på glittrande sjö?

Fredrik Hellsberg från Transportstyrelsen var också en efterlängtd föreläsare som tidigare haft förhinder att delta på våra möten. Trots det började han att säga att hans föredrag kommer bli tråkigt jämfört med Gerts. Regelverk, förordningar och manualer kan vara nog så viktiga att känna till.

TS föreskrifter och allmänna råd om fartyg i nationell sjöfart TSFS 2017:26 gäller alla svenska fartyg som har en skrovlängd av 15 meter och som används i yrkesmässig trafik och gäller även för fritidsfartyg med en skrovlängd större än 24 meter. På TS hemsida kan man ta del av mer information



Våra norska kollegor Arne Øistein Holm och Kjetil Sko

och vägledning. Ny handledning är på gång. Många frågor ställdes och det diskuterades om dispensförfarande för mindre ångslupar på insjöar. Vad gäller t ex livflotte ombord vid insjö eller räcker det med flytväst? Fredrik nämnde att man kan använda livflotte i bag vid max 12 passagerare. Vägledning och checklista delades ut under mötet. SÅF:s styrelse ska tillsätta en arbetsgrupp som kommer arbeta med frågor gällande mindre ångslupar, tillsammans med sektion Nationell sjöfart, Transportstyrelsen. Viktigt att det blir av och vi hoppas få höra mer om det vid kommande ångmöten.

Kaffe med dopp serverades under ett sorl av ångbåtssnack.

Lars Åke Persson, Wistrand Group, vet mycket om pannkemi och berättade på ett tydligt sätt om problemet med korrosion och hur man kan åtgärda det. ”Har man inga problem, gör ingenting” var en bra inledning på ämnet. Sverige är ett långt land och



Fredrik Hellsberg, TS. Foto: Per Sjöborg.

SÅF:s årsmöte avhölls den 22 mars. 24 medlemmar deltog i mötet och platsen var Eskilstuna Stadsmuseums mötessal.

AV HARALD JOCHNICK

Kjell Nordeman valdes till mötesordförande och årsmötet följde stadgarnas dagordning. Sedvanliga presentationer av verksamhetsberättelse, kassaberättelse och verksamhetsplan för kommande år genomfördes. Den avgående styrelsen beviljades ansvarsfrihet. Mötet beslutade också att medlemsavgiften för 2027 skulle vara oförändrad. Ny styrelse valdes:

Ordförande	Kjell Nordeman
Vice ordförande	Anders Lönn
Sekreterare	Harald Jochnick
Kassör, suppleant	Peter Lustig
Ledamot	Anders Svenson
Ledamot	Per Sjöborg
Ledamot	Jonas Svantesson
Ledamot	Bert Löfqvist
Suppleant	Rolf Hultberg
Suppleant	Ove Nilsson

Per Lindén och Boris Wall lämnar därmed styrelsen. SÅF tackar båda för alla fina insatser under tidigare år.

De nya medlemmarna presenteras på annan plats i detta SÅF-blad.

Det fullständiga årsmötesprotokollet finns att läsa på hemsidan, där finns även verksamhetsberättelse och verksamhetsplan.

www.steamboatassociation.se

har olika vattenkvaliteter som man måste ta hänsyn till. PH-värdet är viktigt enligt Lars Åke. Genom att behandla pannvattnet förlängs pannans livslängd och driftsäkerhet. Allt vatten måste behandlas med någon form av kemikalier.

Sist ut var Thorbjörn Odh en av delägarna till hjulångaren Eric Nordvall II som berättade om deras renoveringsarbete. Båda ägarna är uppväxta i Karlsborg och kände att det vore fint att ta hand om hjulångaren. De har haft kontakt med de tre tidigare ägarna för att få en uppfattning vad som är gjort tidigare. Det har varit tuff tid, med både med- och motgångar. Båten flyttades 2024 från Karlsborg till Askersund. Nu startar en renovering och samarbete med andra intressenter för att få igång projektet ”kliv ombord med en levande berättelse från 1836”.

Mötet avslutades, men pratstunder om ånga och om sommarens ångbåtsträffar fortsatte sedan under middagen. □

Ångbåtar i Norska Örje

TEXT OCH FOTO: SVEN JÖNSSON



Vi var ca 25 deltagare som i samband med sommarmötet i Töcksfors åkte en tur med Engebret Soot, byggd 1862. Hon har genomgått en omfattande restaurering för några år sen. På kanalen Haldenvassdraget åkte vi några kilometer söderut och vände vid Öymarks kyrka. Även om det var regnväder är det trevliga omgivningar längs kanalen.

Flera gånger har en del ångfolk från Sverige varit på besök i Örje och följt deras restaurering av Engebret Soot, som var klart 1995. År 2012 överlämnade vi ett 150-årsdiplom.

Det finns flera ångbåtar i Örje med svenskt ursprung. En som heter Ara, ex Alster i Sverige, kommer från Wennbergs varv i Karlstad, byggd 1910. Den har vi också åkt med i

kanalens övre del. Den har på senare år legat på land någon mil söder om Örje i Strömsfoss för renovering. Nu är den skickad till ett varv för fortsatt arbete.

I hamnen låg även lilla ångslupen Hans som på sin tid i Karlstad hette Klara. Ägdes då av Börje Jonasson. På land låg även Lelång af Ed som närmast kom från järnvägsområdet vid Gräfsnäs för ett tiotal år sedan. Har gått med timmertransport på Stora Le

I Örje fanns det tidigare även ångslupen Stampe som gått i Huskvarna, med flera orter i Sverige, men som nu flyttat till västkusten i Norge.

På båtturen såg vi även passagerarbåten Hebe som varit en gammal Vaxholmsbåt i Stockholmsområdet. I Norge påbyggd med



Ångslupen Hans.

en extra våning. På en gård i trakten (Asbjörns) låg det ytterligare en från Sverige som heter Bellman.

Ett par mil söderut i Strömsfoss ligger en liten ångslup Ture 2 med Breding maskin och panna. Besökte den 2018.

Det finns ytterligare några fartyg i hamnen och i en verkstadslokal låg Pasop från 1908. Där pågår restaurering.

I hamnen låg Trafik som efter sänkning i Femsjön 1967 låg där i 30 år. Bärgades sedan och återställdes i Tistedal 2009 som passagerarångfartyg.

Vid årsmötet i Eskilstuna var Arne Öistein Holm och berättade om fler fartyg med svensk anknytning. Det finns således mycket att se i Örjetrakten och andra platser i Norge så att planera in rundresor är lämpligt. □



Lelång i Örje.



Hebe vid serveringen.

Reparation av S/S Polstjärnans panna del 3

TEXT: LEIF HASSEL OCH PER LINDÉN. FOTO: ÅNGBÅTSSÄLLSKAPET POLSTJÄRNAN

Lväntan på att den i England av VEÅ beställda gängtappen till att fräscha upp hålen för de nya stagbultarna i pannan har det varit en hel del aktiviteter på gång. Eldrören i pannan har kontrollerats för plättjocklek och sprickbildning med godkänt resultat.

Montering av stagbultarna

Den 10 november kom Jonas från VEÅ med den efterlängtrade gängtappen (se bild 1) tillsammans med de 6 nya stagbultarna. Stagbultarna var specialgjorda för varje position och märkta för varje hål samt försedda med skvallerhål i båda ändar.

Jonas hade förberett följande procedur för montering av stagbultarna:

S/S Polstjärnan – montering av stagbultar

- Markera starten på första gängvarvet på gängtappen med tuschpenna.
- Rensa gängorna i pannan med gängtappen uppifrån och ner. Var noga med att borsta rent tappen som sticker in i flamugnen innan den skruvas tillbaka.
- Rengör gängorna med Locktite spray.
- Smörj gänggångarna med rå linolja.
- Skruva in stagbultarna med indragningsverktyget.
- Mät utsticken – skall vara lika i båda ändar
- Rengör stagbultsändarna med Locktite spray
- Smörj gängor och brickor med rå linolja.
- Lägg på brickor och dra på muttrarna med handkraft, se noga till att brickorna lägger sig rätt
- Dra åt med mutterknack
- Täthetsprovning



Indragning av gängtapp.



Stagbult med verktyg.



Indragning av första stagbulten.



Diktning av stagbult.



Lockticht, rå linolja samt skärpasta för rengöring och smörjning.



Stagbultar ingångade mellan gavel och flamugn.

Det var trångt mellan skott och gaveln vilket gjorde det svårt att skruva in gängtappen på gavelnsida. För ett lyckat resultat var det mycket viktigt att följa proceduren för rengöring av gängtapp och gängorna i hålen för att undvika problem vid indragning av stagbultarna. Efter kontroll att utsticken var lika i båda ändar diktades plåten runtom stagbultarnas ändar. För skydd av gängorna trädde man på kopparhylsor över ändarna.

Montering av brickor och muttrar blev ett pussel att få brickorna ligga i rätt position så att man fick en bra tätning. Täthetsprovningen med kallt vatten avslöjade hur man lyckats med diktning och montering av stagbultarna. För trycksättning av pannan användes matarvattenpumpen som gav ett tillräckligt tryck. Det blev en del justeringar av monteringen innan man var nöjd med resultatet.

Ytterligare tryckprovning, med varmt vatten, kommer att göras tillsammans med inspektör till kommande vår. Därefter kommer den lagstadgade årliga in-utvändiga besiktningen och driftprovet som görs tillsammans med och skall godkännas av inspektör från Kiwa eller Dekra inför varje års idrifttagande av pannan.

Nu är pannan tömd på vatten och torkaggregat inkopplat för att få pannan torr så fort som möjligt vilket minskar risken för rost att utvecklas under vinterpehållet.

Därefter börjar arbetet med att återställa allt som demonteras inför stagbultsbytet.

Bortskurna delar av skottet mellan panna och lastrum ska återställas och svetsas ihop.

Smide och murverk mellan eldrör och flamugnar återställs.

Luck-karmar, bärjárn och roster monteras.

Demonterade rörledningar och ventiler återställs.

Panngaveln mot lastrummet isoleras efter besiktning och provtryckning till våren.

Leif Hassel och Rickard Andersson har med hjälp av övrig arbetande besättning gjort ett jättejobb och kan börja sänka axlarna nu när de nya stagbultarna är på plats. □

Ångmaskinsutveckling WOOLF

AV SVEN JÖNSSON

Ångbåtsföreningen tog reda på en övergiven ångmaskin i Sjötorp genom Puh Gadds försorg. Den var av typ Woolf. Vad innebär det?

Angmaskinutvecklingen i Sverige började med balansmaskiner som Samuel Owen satte upp vid fabriker och gruvor på 1800-talet. Det byggdes vidare hjulångare på olika ställen där cylindrarna pekade neråt eller liggande. Sedan kom maskiner byggda upp och nervända, innebärande det vi nu ser mest i våra fartyg med propelleraxel och med cylindrarna uppåt, vilket en period kallades omvända. Watts patent med bl a separat kondensor utvecklades också.

Ofta var det i början encylindriga maskiner och med pannor som levererade endast något bars tryck. Pannorna gjordes med olika teknik, exempelvis gjutna delar, kopparplåt eller nitad plåt. Det skedde en gradvis tryckökning. Maskinerna var först atmosfäriska. Högtrycksmaskiner tillkom i början av 1800-talet.

När man kunde bygga pannor med högre tryck gick det inte så bra att expandera ångan i en cylinder. När trycket sjunker sänks även temperaturen och cylinderväggarna kyls av den allt ”kallare” ångan. Det innebär att då ny ånga inströmmar kondenseras den mot de relativt svala cylinderväggarna, som ger vattendroppar i cylindern. Effekten sjunker då. Då listade engelsmannen Arthur Woolf (1766-1837) ut att det är bättre att dela upp



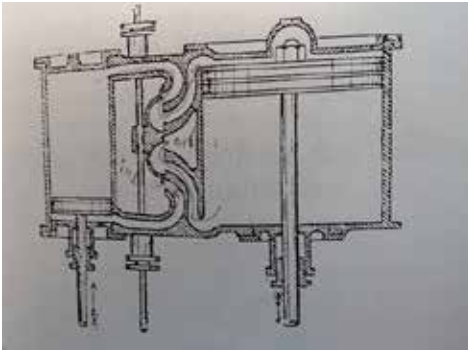
Woolfmaskin i Oskarshamns museum.

expansionen i två steg med en högtryckcylinder och en lågtryckcylinder. När ångan expanderar i högtryckaren så ökar volymen. Därför görs lågtryckcylindern större för att ånga skall få plats. Avloppsångan kyls ner genom Watts patent med kondensor, vilket innebär att man får undertryck på utsidan av kolven och bättre verkan. Benämns compoundmaskin.

Det vi kallar Woolfmaskiner har 180 grader mellan vevslängarna som var vanligt i de första compoundmaskinerna. Då kan ångan gå direkt från högtryckarens avlopp till lågtryckarens cylinder, som då har öppet inlopp, via en gemensam slid. En anledning till denna konstruktion är nog att man började med att bygga på med ytterligare en cylinder på befintlig encylindrigen maskin, antingen ovanpå befintlig eller kompletteras med en



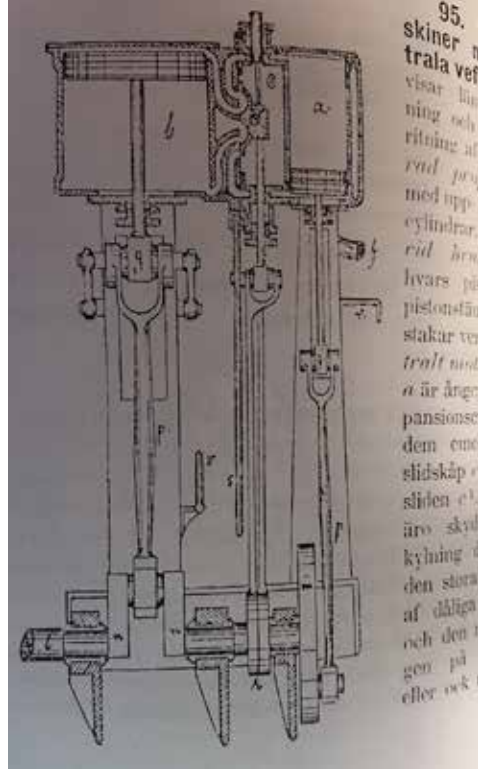
Länkarmar håller excenter i rätt läge.



cylinder som kopplades till en vevtapp på svänghjulet.

En nackdel med Woolfmaskiner är att de gärna stannar i dödläget och behöver baxas för att komma igång fram eller back. Eller att maskinisten lärt sig tekniken. Maskinens kraft var även ojämn varvet runt.

I Stimmaren sitter nu en Woolfmaskin dvs med vevarna i 180 grader. Det är en gemensam slidanordning mellan cylindrarna. Dessutom finns en justeringsmöjlighet liknande som med en expansionslid. Slidstyrning enligt Finks system. Med båge liknande Stepenssons typ men den sitter på excentern på vevaxeln. En liknande maskin finns på Oskarshamns Museum vid hamnen. Konstruktionen var modell till Stimmarens maskin. Ursprunglig konstruktör vet vi inte. Det blev senare vanligt med vevarna i 90



Sammanbyggda ångkanaler för båda cylindrarna.

graders läge. Även dessa kan stanna i dödlägen men kan då lätt startas genom direktånga till lågtryckaren. Kraften blir jämnare varvet runt än i Woolfmaskiner. Dimensioneras så att effekten blir ungefär lika i båda cylindrarna. I dess behövs en behållare, benämnd receiver, mellan hög- och lågtryckcylindern eftersom ångan inte kan matas direkt mellan cylindrarna.

SÅFs maskin, som är en tidig maskin av Woolftyp, finns nu i Gustavs i Dalarna hos Jan Gustavsson. Om någon vill fortsätta att restaurera den.

Det finns en ångbok av P. Svensson skriven 1888 som beskriver utveckling av ångmaskiner av typ Woolf m fl. (sidorna 88-92 och 104-125). SÅF har sålt den i faksimilutgåva från Edicom förlag i Söderbärke.

Mobilnr 0240-65 04 07.

□

Vi firar SÅF:s 40-årsjubileum



Som ni kanske redan har sett körs Cykelvasan samma helg som vi tänkte hålla SÅF:s 40-årsjubileum i Mora. Cykelvasan är ett stort arrangemang med många deltagare, publik och olika sidoevenemang. Vi flyttar därför vårt jubileum till Leksand.

Eftersom det är en del andra arrangemang även i Leksands omgivning, har olika resesajter börjat boka upp hotellrum i närområdet.

Vi har därför reserverat några rum på olika hotell till er som hade tänkt resa till vårt jubileum. Ni som är intresserade bör ta kontakt med något av nedanstående hotell för att boka rum.

Prisvärda boenden som måste bokas snarast.

Leksands Folkhögskola 0247-648 16

Insjöns Hotell (ej inne i Leksand),
0247-410 50 eller info@insjonshotell.se

Boende med lite högre pris som måste bokas snarast

Leksands Hotell 0247-14570

I samband med bokning ange:
Ångbåt för dessa boenden.

Skulle de här ställena vara fullbokade kan ni kolla direkt med andra boenden om de har lämpliga rum lediga. Ett annat alternativ, om ni är flera, är att söka andrahandsuthyrning t ex på Airbnb.

Det finns även ställplatser för husbil i Leksand. Några av dem bokningsbara i förväg.

Komplett program och inbjudan kommer i särskilt mejl. Det preliminära programmet ser ut så här:

i Leksand den 7-10 augusti



Den 7 augusti

Räckryssning med 150-åriga M/S Gustaf Wasa på eftermiddagen. Rutten går från Leksand till Rättvik och åter.

Den 8 augusti

Ångbåtsturer och besök på båtar i Leksand 11:00-15:00

Det blir en utflykt med S/S Engelbrekt till Övermo Varv. Anders Winter visar och beskriver verksamheten. På kvällen fortsatt båttur med middag och 40-årsfirande. Avslutning i Leksand.

Den 9 augusti

Båtturer i Leksand. Det finns också möjlighet, för de som vill, att besöka S/S Domnarfvet eller alternativt besöka S/S Tomten i Venjan.

Den 10 augusti

Visning av Siljanfors museum med ånglokomobil och timmerflottning.

Observera att detta är det preliminära programmet och kan komma att ändras! Programmet finns också på SÅF:s hemsida och kommer att uppdateras efter hand.

Välkomna till dagar med ånga vid Siljan!

Är du intresserad gör en preliminär anmälan redan idag, eller har du frågor gällande arrangemanget? Skicka ett mejl till anmalan@steamboatassociation.se

Med vänlig hälsning

Vännerna i SÅF

Per Sjöborg, Harald Jochnick

Jan Erik Gullback och Agne Karlander

Ny i styrelsen Peter Lustig

Vid senaste årsmötet blev jag invald i SÅF styrelse. Hur hamnade jag här? Varken jag eller min familj har någon större erfarenhet av båtar. En farbor hade en segelbåt som jag följde med en gång. Och jag gjorde en helgtur med en kompis på 80-talet i hans Nep-tunkryssare.

Jag är född i Norrahammar, Småland. Flyttade till Uppsala 1964 och bodde där till 1979. Sen började jag flytta runt för studier och jobb. Först lite vattenvana med kanoter i skärgården som kustjägare 1979–80. Sen blev det skidåkning och jordbruksstudier i Storlien, Ås utanför Östersund och Rättvik. Sen jobbade jag en säsong i Kanada som trainee på en stor spannmålsgård. När det blev vinter vidare till Australien och jobb som fårklippare och dräng på en ännu större spannmåls- och fårgård.

Väl hemma igen 1984 började jag på Agonomutbildningen i Uppsala. Hann även med ett utbytesår i USA på Cornell University. När jag var färdig agronom 1989 så fick jag mitt första jobb som lärare på Lövsta på Gotland. Där blev jag sen upprind och erbjuden jobb på KRAV som skulle växa och behövde folk. På KRAV var jag först kontrollchef, företaget och sen VD fram till 1998.

Därefter jobbade jag som internationell konsult inom ekologisk produktion med uppdrag på Balkan, Östafrika och Asien. Det blev väldigt mycket resor och hotell, så när jag fick ett erbjudande att bli projektledare för Vi-skogen i Uganda flyttade vi dit. Där blev



vi sen kvar till 2008. Väl hemma i Sverige igen blev det lite olika jobb innan vi 2012 flyttade till min frus släktgård i Årjäng. Sen i augusti 2012 blev jag tillfrågad om jag ville följa med och titta på en ångbåt i Upperud. En månad senare var jag en av åtta delägare i ångbåten Hamfri och på den vägen är det. Jag älskar att tuffa fram i våra fina vatten här i Årjäng med Hamfri. Och den blir finare och finare för var år. Därför känns det som ett naturligt steg att engagera mig mer i SÅF och bidra till att sprida information om ångbåtar samt att bjuda vänner och bekanta på en fin båttur. /

Peter Lustig

Bryngelsbyn Heddåsen

672 95 Årjäng

070-625 08 55

kassor@steamboatassociation.se

Ångsbrytaren S/S Bore i Malmö

är öppen för besökare vid Skeppsbron 10 på lördagar och söndagar kl 12-17.

hela sommaren. Välkomna!

www.ssbo.se

Veteranskibet S/S Bjørn i Helsingør

gör turer i sundet första söndagen i juni, juli, augusti och september.

Man seglar två turen, kl 13 och 15.

www.ss-bjoern.dk

Bevarande av det flytande kulturarvet

AV SVEN JÖNSSON

Det är många som vill hjälpa till att bevara våra ångfartyg. Det är dock begränsad tillgång på personer med tillräcklig kunskap om underhållsfrågor mm.

Det händer ju någon gång att man når sin kunskapsnivå och kanske gör något misstag eller slarvar med väsentliga åtgärder inom aktuellt område. Det är då lätt att bli anklagad för att man gjort något fel. Ofta sker klagan på Facebook eller andra offentliga ställen.

Bättre kan vara att försöka hjälpa varandra med information om hur man borde jobba med en viss sak. Det kan vara behov av att utbilda fler personer inom olika områden. Det finns ju många föreskrifter som är näst intill omöjliga att känna till alla. Hur man underhåller och driver en ånganläggnings maskin och panna är till synes enkelt, men det finns många saker man behöver särskild kunskap om. Är man nybörjare så tar det tid att lära sig många saker. Vi har ju genom åren sett en del brister som kan behöva orienteras om

eller utbilda personer. SÅF håller på att sammanställa underlag för att driva utbildning av väsentliga områden för ägare av ångslupar. Tanken är att driva denna information under ett par helger och på olika ställen i landet.

För större fartyg som bedriver trafik är det nyttigt att göra något motsvarande för olika teknikområden. För några år sedan när Jens hade en del arbeten i Stockholm ordnades samlingar några kvällar ombord på något fartyg för diskussion om olika frågor. Det var tänkt att fortsätta men stannade av. Kan vara lämpligt att återstarta igen för att ta upp vissa frågor. Kan vara nyttigt för att kunna behålla den personal som är anställd eller jobbar på ideel basis.

Tänk på att vi behöver alla som är villiga att bevara historiska fartyg, men kanske saknar viss kunskap. Om du är sakkunnig så hjälp gärna till med att förmedla hur de som vill medverka skall jobba vidare. □

SÅF:s WEBBSHOP – kläder



Nu kan du beställa kläder med SÅF-loggan på nätet.

På ryggen på alla står det **ÅK ÅNGBÅT.**

Här ser du några produkter. De flesta finns i marinblå och svart.

Följ länken så hittar du det som finns att handla:

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



FLENMARKSPANNA mm

omtubad och provtryckt av Hilding Flenmark säljes. Finns även manuell vattenpump och ångvissla. Allt var köpt från Hilding Flenmark runt 2009. Aldrig monterat i någon ångbåt endast lagrat inomhus. Manometrar, Ratt mm

Robinbjork87@gmail.com



MEKANISK NIVÅREGLERING

Maxtryck 20LBS=9 kg/cm².
Ej provad men fungerade när den demonterades från panna. Hämtas
Pris 500:-

Rune Eliasson, 070-261 78 18

UPPROP

Ångslupen Munter i Vrena behöver ny Panna
Ny eller begagnad är intressant
Även ritning på ny panna kan hjälpa.
Höjd 1400-1500 mm
700-800 mm diameter
kapacitet minst 90 kg/h
max tryck 9 kgf/cm²
Vedeldad

Aktiviteter

MAJ

- 25 Klubb Maritim ångtur m Storskär
- 29-31 Veteranbåtsfestival Galärvarvet.
- 30 Säffle motordag i Säffle.

JUNI

- 3 Skärgårdsbåtens Dag Sthlm
- 6 Ångans Dag i Mariefred
- 7 Stiftelsen Skärgården M/S Rödöga.
- 13 Gustav Wasa 150 år Leksand

JULI

- 1 Flygvapnet 100 år firas i Stockholm
- 3-5 Träbåtsfestival Skärhamn Tjörn
- 5 Träbåtsfestival i Valdemarsvik
- 9 Svensksunddagen m Sprängaren i Sthm
- 14 Stift Skärgårdsbåten Buss & båtresa
- 18 Flottningsbåttag i Skoghall.

AUGUSTI

- 1 Lidwallsbåtens dag Leksand
- 5-9 Fjordsteam i Bergen
- 7-9 SÅF firar 40 år i Leksand, Siljan
- 16 Spårvagnens Dag Stockholm
- 22-23 Flygvapnet 100 år i Linköping
- 23-27 Långresa I Stiftelsen Skärgården till Västergötland, Västkusten, Dalarna, Värmland.
- 30-31 Båtklubbarnas Dag organiseras av Heleneborgs båtklubb i Stockholm
- 30-3 Sept Långresa 2. Samma program som resa 1.

SEPTEMBER

- 10-13 Sjöhistoriska Vänner resa till Narva, Tallin

Känner ni till några fler trevliga evenemang som ni vill delge andra så meddela detta till sven.json88@gmail.com

**SE MER DETALJERAD INFO PÅ
HEMSIDAN: SVENS LISTA.**

SÅF-bladet

Redaktör Peter Borg, 076 169 32 88:
E-post: peter.borg@proborg.se

Grafisk form:
Bertil Persson 0703-06 17 02
E-post: bertil.persson4@gmail.com



Se oss på facebook

**Manusstopp 20 augusti
för material till nr 3/2026**

som utkommer ca 20 september.

Omslag: Ångslupen Emilia redo för avfärd.
Foto: Sven Jönsson

Baksida: Gösta Wikander med Emilia
passerar S/S Waxholm 1977.

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.

POSTTIDNING **B**

Ej retur

