

Kapitel 1. Aktiviteter.

Fartygsforum 2013 i Leksand.

Mötet inleddes med en fantastiskt trevlig tur med ångfartyget Engelbrekt neråt älven till Insjön. Vädret var strålande med fina höstfärger på träden längs älven. Åtta fartyg deltog. Det var Siljan som även fick mottaga sin K-märkningsplackett, Gösta Karlbergs lilla Smulan, ångfartyget Insjön 1, motorfartygen Göran, Erik och Särna.

Efter lunch ombord och senare förflyttning till Moskogens konferensanläggning inleddes föredragen med Transportstyrelsens Jan Borgman och Gustav Dillner. De hade i år ett par positiva besked att lämna.

Föreskrifter.

Det har inom Transportstyrelsen startats ett "Projekt nationella föreskrifter". Avsikten är att införa ett nytt förenklat nationellt regelverk för svenska fartyg som medför effektivare tillsyn. Föreskrifterna för säkerhetskraven skall utformas som funktionskrav och vara förståeligt för både inspektörer och rederifolk.

Det blir mer egenkontroll och självdeklaration av att regelkraven uppfylls. Berör ca 2000 fartyg, endast 100 svenska, resten är utflaggade.

20 brutto ersätts av 15 m längd och 24 m i stället för 100 brutto när det gäller tillämpningen av föreskrifterna.

Avsikten är att särskilda regler skapas för T-klassade fartyg (och därmed även är K-märkta). Därmed är förhoppningen att man tar hänsyn till det kulturhistoriska värdet. Projektet skall vara klart 2016.

Avsikten är nu att ångbåtsrörelsen bildar en referensgrupp där utredarna kan testa sina förslag till föreskrifter.

Ovanstående gäller således säkerhetskrav. För behörighetskrav behövs också en översyn. Det blir nu upp till referensgruppen och övriga i ångfartygsrörelsen kräva en översyn även av dessa regler.

Avgifter.

Gustav Dillner kunde meddela att tillsynsavgifterna kommer att slopas 2015 för K- märkta och T-klassade fartyg. För närvarande får rederierna betala 1400:- per timme.

Heta arbeten.

Claes Insulander berättade säkerhet och risker vid heta arbeten. Många av de bränder som inträffat ombord beror på gnistbildning vid slipning och skärning eller svetsning. Brandvakt skall finnas i minst 2 timmar efter svetsning. Det är viktigt att ta bort brännbart material innan heta arbeten påbörjas.

Tyvärre har en del fartyg brunnit, senast i sommar ångfartyget Tomten.

För att förhindra skador bör alla historiska fartyg snarast förses med brandvarnare och släckutrustning. Det finns släckutrustning som är oberoende av el. Ultra Fogg har släckutrustning består av trycktuber fyllda med saltvatten. Det fungerar utan el och klarar kyla. Kostar runt 100 000:-. Rekommenderas på det varmaste för våra veteranfartyg.

Fartygsreparationer.

Christer Strandell redogjorde för genomförd reparation av Engelbrekts maskin. Maskinen har bearbetats i en fleraxlig fräs- och arborrmaskin i Ljusdal. Finskavning av slidplan och lager utfördes manuellt på sedvanligt sätt. Christer berättade vidare om de omfattande arbeten han genomför på bogseraren Stockvik på varvet i Stocka. Det är ett imponerande företag att få ordning på det kraftigt avrostade och förmultnande fartyget!

Trafiken på Runn.

Ove Arvidsson berättade om den omfattande ångbåtstrafiken som förekommit på Runn. Det har genom åren transporterats mängder av virke för gruvdriften i Falun. Det krävdes stora mängder för brytning med tillmakningsmetoden. Runt Falun var tidvis all skog skövlad. Därför hämtade man skog från finnskogarna i norra Dalarna.

Timret flottades på älvarna. Över större sjöar såsom Siljan spelade man flot. Man samlade in en mängd timmer, 20 000 stockar, med hjälp av en ringbom. Denna var kopplad till en wire på ett spel i fartyget. Detta går nu till en sänkstöd eller dykdalb och ankrar där. Samtidigt har den 2 kilometer långa linan löpt ut. Det ångdrivna spelet sätter nu igång och spelar in floten. När detta når fartyget kopplas detta loss och går vidare till nästa förankring. Huvudmaskinen stoppas och spelmaskinerna kopplas in och nästa inspelningen av timret fortsätter. Det fanns ett fyrtiotal dykdalber på sträckan Mora till Leksand. En vända mellan Mora och Leksand tog ca 50 timmar. Man arbetade dygnet runt utom på söndagar. När brytningen upphörde övergick man till att transportera sågvirke i ångbåtsdragna pråmar.

Numera är de båtar som användes fritidsbåtar. Pga traditionen att bygga sina egna båtar har många mindre båtar tillkommit så att det finns ca tjugo stycken runt sjön. Dock är närmare hälften numera upplagda främst pga att ägarna uppnått hög ålder och bara ett fåtal yngre tillkommit.

K-märkning.

Claes Wollenz redogjorde för verksamheten med K-märkning som har pågått i tio år.

172 har sökt

120 beviljade kvar varav 24 synnerligen värdefulla att bevara. 45 mycket bevarandevärdiga. 51 kulturhistoriskt värdefulla.

T-klassning

117 sökt

70 beviljade kvar

Danmark har 10 st enligt samma bestämmelser som i Sverige

I Norge bestämmer Riksantikvarien på förslag vilka som blir K-märkta, enligt egna bestämmelser.

Sjöhistoriska Museet vill göra en utvärdering av K-märkningen. Därför får nu alla ägare till K-märkta fartyg att få svara genom en enkät.

Firande.

Ångsbrytaren Sankt Erik blir 100 år 2015. Överväganden har gjorts att köra med passagerare. Det drar stora kostnader och mycket arbete. I stället kommer man att satsa på ett stort firande med fartygsmöte. Från Västkusten, Norge, Finland m fl inbjudes fartyg att delta.

Med en avslutande summering och enkät avslutade Hans- Lennart Ohlsson, Claes Wollentz och Fredrik Blomqvist årets trevliga fartygsforum.

/Sven

Föredrag om s/s Lelång i Örje, Norge den 9/2 kl 19.00.

Vill bara tipsa om ett intressant föredrag om Dalslandskanal bogseraren s/s Lelång.

Det blir föredrag om hennes 138 åriga historia samt om planerna på att restaurera henne.

Något för dig som finns i närheten av Örje (Där E18 passerar gränsen mellan Sverige och Norge) på Onsdag.

Kulturkveld 9.februar, DS Lelång

Kl. 19.00 på Ørje Brug

DS Lelång: Hva den var, og hva den kan bli?

http://www.kanalmuseet.no/index.php?option=com_content&view=article&id=6.

Karl Anders Andersson

Lite återkoppling från föredraget.

Lelång ligger idag på land utanför kanalmuseet i Örje, besök henne gärna.

Planerna från kanalmuseet är att hon skall bli liggandes på land. Skrovet är allt för dåligt för att hon skall kunna sjösättas till en rimlig kostnad och arbetsinsats. Just nu håller skrovet på att bli färdigmålat efter sandblästring. Ett tak skall byggas över båten och ett nytt däck skall läggas.

Vidare skall styrhytten renoveras. Original ångmaskinen finns inte kvar, men de har en mässingsmaskin (antagligen från någon ångsåg), som de fått med båten. Pannan är likaså försvunnen.

D/S Lelång byggdes 1872 på Akers med versksted i Kristiania på beställning från Saubrugsföreningen i Halden, för att släpa timmer från Vänern till Otteid i Stora Le genom hela Dalslands kanal.

Av hennes 139 åriga liv har hon varit i svensk ägo i 130 år och 9 år i norsk ägo.

Arne Holm och Harald Lorentzen har gjort ett fantastiskt jobb med både renoveringen av Lelång, och med efterforskningar om hennes öden och äventyr.

De har mycket dokumentation, men vill ha ännu mer!

Är det någon som har bilder, minnen eller fakta om Lelång, så hör av er till nedanstående:

Arne Holm tel +47 91394558 E-post arne.holm@energi.no

Harald Lorentzen +47 60893920 E-post hara-l@online.no

De har också sammanställt ett häfte om Lelång.

Karl Anders_

Rapport från Fartygsforum 2009.

Den 17-18 oktober 2009 hölls Fartygsforum vid Arbetets Museum i Norrköping, med ett femtiotal deltagare.

Efter inledande hälsningsanförande av museidirektör Anders Lindh, avdelningschef Björn Varenius och museichef Hans-Lennart Ohlsson presenterade ordföranden Stig Grehn ArbetSams historia och organisation. Organisationen bildades 1998. Nu är mer än 1300 arbetslivsmuseer medlemmar. Nästa år blir årsmötet i Blekinge.

Arbetslivsintendent Torsten Nilsson berättade om flytande arbetslivsmuseer och visade några bilder på dessa.

Kerstin och Egil Bergström, Gamleby, hedrades för att de mottagit Riksantikvarieämbetets förtjänstmedalj för omfattande restaureringsarbeten med två skutor i Gamleby.

Deltagarna var med om invigning av utställningen "Skeppsbrott" vid Arbetets Museum.

Transportstyrelsen informerade om nya organisationen och kommande regler och dess tillämning.

Claes Insulander lärde oss en del om fartygsstabilitet i anslutning till införande av kraven för läckstabiliteten på ångfartygen Motala Express, Trafik och

Bohuslän. Dessa fartyg får inte gå i sina normala farvatten som är D-områden med fler än 50 passagerare utan att vidta åtgärder med nya avdelningar med vattentäta skott. Trots att dessa fartyg gått i trafik mer än 300 år tillsammans utan allvarliga tillbud och att EU undantagit traditionsfartyg från dessa nya bestämmelser så vidhåller Transportstyrelsen att de skall modifieras. Detta är ytterligare ett steg mot att fartygen mer och mer avviker från ursprunget. Transportstyrelsen skall ytterligare en gång uppvaktas i frågan.

Vid förra årets Fartygsforum, 2007, diskuterades samarbeten om bl a marknadsföring och kunskapsuppbyggnad i en gemensam organisation för traditionsfartyg,

Tommy Andersson, verksam kring Isolda i Göteborg fick uppdraget att utreda modeller för hur detta kan organiseras. Han redovisade nu olika alternativ för detta t.ex. nätverk eller förbund med styrelse och medlemsavgifter. Tommy delade ut anmälningssblanketter för intresserade för vidareutveckling av frågan. Kontakta Tommy Andersson, Runfyndsgatan 5, 423 46 Torslanda, 0708-97 01 17 eller jtaconsulting@hotmail.com.

I Europeiska sammanhang är Segelfartygsföreningen representant för Sverige. Ångbåtsrörelsen är med och delar på årsavgiften för medlemskap i EMH. Övriga veteranfartyg är inte representerade så en översyn av organisation för alla veteranfartyg är angeläget.

Sedan var det dags att åka med veteranspårvagn till SMHI för gemensam middag och information av väderinformation för sjöfarten.

Lennart Bornmalm och Bosse Lagerqvist från Göteborgs universitet presenterade forskningsprogrammet "Bevarande och utveckling av det flytande kulturarvet – forskningsbehov".

Det är nog angeläget att den akademiska världen är med och hjälper till i olika sammanhang för att vi som sliter med rost, ruttet trä, tigga pengar och köra passagerare skall bli tagna på allvar.

Torsten Nilsson berättade om räddningsarbetet av ångbogsaren Nordkust – Ophelia. Vi har ju under ett par år försökt att hitta någon som kan ta hand om henne när museet i Skellefteå inte vill/kan fortsätta bevarandet. Vi hade några i Piteå som var intresserade men pengar fattades. Nu ser det ut som ett gäng i Galtström kan fortsätta. Ophelia byggdes för bruket i Galtström.

Claes Wollenz berättade om fartygsbevarandet i andra länder kring Östersjön. Han meddelade även att summan som Maritima får dela ut för bevarandeåtgärder ökas från 500-tusen till 1 miljon kronor.

En ny kurs för ångmaskinister TF 75 ånga startar under våren 2010.

Fredrik Blomqvist och Claes Wollenz orienterade om läget beträffande K-märkning och hur det kan utvecklas. Nu har även några fritidsbåtar K-märkts, dock inga ångdrivna.

Nästa år, 2010, blir fartygsforum 16-17 oktober sannolikt i Stockholm.

Mötet avslutades med sammanfattning att samarbete är viktigt.

/Sven Jönsson

Hej Sven.

Du menar att det inte finns några båtar som ursprungligen byggts som fritidsfartyg som har k-märkts? Robert är ju k-märkt fritidsfartyg sedan länge. :-)

Mvh / Tomas

Jag menar fritidsbåtar mindre än 12X4 m, byggda som fritidsbåt i Sverige, sjösatt före 1965 m fl krav.

Det är säkert flera ångslupar som kan söka t ex Tyn, Forsvik (Tämnaren), Vega, Agnes, kanske Grisslan, Oskar av Sjöholt. kanske Freden, Gauthiod, Sjöfröken kanske, Ewa Li m. fl.

De som är konverterade från t ex marinbåtar eller flottningsbåtar eller fiskesnipor/räktrålar är f. n. inte möjliga att K-märka. Vi har från BHRF uppmärksammat SMM på att sådana typer av båtar också skall kunna K-märkas. Efter pågående provperiod skall reglerna ses över och då kommer även konverterade från annan ursprungsverksamhet till fritidsbåtar att komma med om de uppfyller övriga krav.

Samla snarast in faktauppgifter och historik så att ni kan ansöka om K-märkning. Se bestämmelser och ansökningshandlingar på <http://www.smm.se>.

Prata med handläggarna på SMM om ni är tveksamma.

/Sven

Tyn byggdes inte som fritidsfartyg utan som arbetsbåt, pråmdragare och passagerartransport till Kyrkan med mera.

Kan hon K-märkas trots detta?

Jag tror det, i vart fall efter att reglerna sets över. Den har varit fritidsbåt under så många år.

Det kanske motsvaras av räktrålar som byggts om till fritidsbåt.

Det bästa är nog att kontakta Sjöhistoriska museet. Jag har inget namn för fritidsbåtar. För skepp är det Claes Wollentz. Möjligen Fredrik ----?

Mvh/Sven

Hej igen

Det är Eva Berglund-Thörnblom vid SMM som har hand om fritidsbåtars K-märkning.

Skriv namnet och maritima.se efteråt vid mailkontakt. Telefon 08-519 549 44.

Kollade att det är så att under provperioden , till 2011-06, är det bara båtar som är byggda som fritidsbåtar som granskas för k-märkning.

Efter utvärdering, där jag utgår från att vi får yttra oss, utökas omfattningen så att även konverterade båtar får vara med.

T ex fiskesnipor, timmerhanteringsbåtar eller marina båtar som blivit ångslupar får då vara med och bedömas.

/Sven

Hej

Läs även på SMM hemsida rapporten från Fartygsforum. Sök med fartygsforum så kommer du lättast fram till sidan.

Mvh/Sven

SÅF´s 25 års jubileum.

Tack alla ni som kom på vårt 25 års firande!

Vad skoj vi hade det bland ångmaskiner och traktorer på Stadsmuseet och Munktellmuseet.

Vilken mäktig känsla att köra dessa stora ångmaskiner!

Tack Kjell för det fina arrangemanget!



SÅF´s jubileum.

.

Igår var SÅF medlemmar och åkte ångslupen Hamfri i Håverud.





Idag fortsätter vi till ångslupen Pröven, på Svensk-Norska gränsen i Kornsjön, samt till Halden och träbåtsfestivalen där.

God fortsättning på midsommaren!

Önskas alla SÅF-are

Ändrad av [Karl Anders](#) den 2011-06-28 09:10

Karl Anders

Den 26 var det dags att ta ångslupen Pröven till Norge. Vad jag vet den enda ångbåt som går reguljär trafik mellan Sverige och Norge!

Pröven trafikerar gränssjön N. Kornsjö väster om Dals-Ed. En enormt vacker och trolsk sjö.

Kapten Per Lervik med "kone", tillika fyrmästare, bjöd på en underbar tur, med historieberättning och goda våfflor.





Gränsen till Norge passerades så många gånger att vi tappade räkningen, men var finns tullarna?



Tack alla ni som kom till sommarmötet på Baldersnäs i midsommarhelgen!

Karl Anders



Vill bara tacka för en kul helg, bifogar en bild på Svanen

tungt nedlastad med SÅF-medlemmar.

Martin

Hej!

Ja, det blev en trevlig helg trots att det inte kom dit fler ångbåtar. Vi fick en dos ånga varje dag med Svanen, Pröven och Hamfri. Lite fina träbåtar i Halden blev det också.

Dessutom mat och dryck av hög kvalitet.

Grillkvällen i Bränneriet var en trevlig upplevelse som Karl-Anders, Gunilla och Daniel anordnade. Tack för allt ni fixade!

De som inte åkte till Baldersnäs hade kanske också en bra helg men missade verkligen fina upplevelser. Får ni möjlighet en annan gång välj Baldernäs!

Jag och Maggan gjorde dessutom en tur med motorfartyget Storholmen på Dalslands kanal och med tåg på återresan till Håverud.

Mvh/Sven o Maggan

Jag och gode vännen var härom helgen på en mycket trevlig resa.

Lördag: Forsvik, med inspirerande sluptur på Göta kanal. Besök i Bernts verkstad och allmänt utbytande av tankar och insupande av kunskap och tips. Tyvärr hanns inte Bruket och Nordevall II med denna gång men det ger ju anledning till fler besök!

Lördag kväll: Jazzafton på vättern med Trafik av Hjo. Efter en stunds letande hittades lejdaren ner i maskin där en trevlig stund med fotosession och allmänt ångprat följde. Varma i kläderna av tempen i maskin, avnjöts en medhavd korg innehållande såväl vin som ost , accompanjerat av " Hjo Orleans Band"

Söndag: Efter en god natts sömn på STF:s vandrarhem Villa Eira i i sekelskiftespalatets med panel, balkonger , tinnar och torn, .(Rekommenderar ett besök i Hjo, sekelskiftet 18-1900 präglar staden och främst vätterstranden med tjugiga villor och bevarade badhytter vid stranden.mm) Väl i bilen sätts kurs mot Alingsås och Ångbåtsvarvet där. Med lite trång tidplan ringer vi in vår bekräftelse till biljettkontoret, " Vi kommer". Timmen "T" minus 15 minuter går vi ombord på S/S Herbert. Min personliga favorit, äntligen!... Med mäktig vissla deklarerar avgång, efter visst manövrerande i trånga vatten klyver stäven sjön Mjörns vågor. Då vädrets makter inte är fullt pålitliga följer vi med returresan direkt tillbaka istället för det planerade besöket på Risön. I vårt fall är faktiskt resan målet!

Vi ber att få tacka alla besättningsmedlemmar och kan bekräfta vad vi redan visste: ångfolk är trevligt folk!

Mvh LUSTEN VII gm Patrik & Bosse

Ångsafari

Ångpannekonferens 2012.

Pannor

ArbetSam hade anordnat en konferens på två halvdagar i Eskilstuna 3-4 februari 2012. Det kom många fler deltagare än någon kunde förvänta, ca 100 personer. Intresset och behovet är således stort att träffas och diskutera problem och åtgärder kring ångpannor. Det är en viktig del för arbetslivsmuseernas funktion i fartyg, ånglok eller fasta anläggningar.

Dessutom en av de dyrare delarna i anläggningen, om den skall repareras eller bytas ut.

Man kan efter denna träff, som rön te stor uppskattning av deltagarna, konstatera att något liknande finns behov av att upprepa. De flesta som har ångpannor i sina anläggningar är alltid oroliga för att det skall hända saker med pannan som orsakar driftstopp och höga kostnader för att åtgärda.

Det är därför angeläget att förmedla kunskaper om hur pannorna skall skötas under drift och hur de skall underhållas.

Under konferensen redogjordes för erfarenheterna hur pannor av olika sorter reparerats vid olika anläggningar.

Träffen inleddes med välkomsthälsningar av Munktellmuseets chef Leif Anväg och Carin Andersson, Eskilstuna stadsmuseum (Faktoriet) samt Torsten Nilsson Arbetets museum.

Kjell Nordeman, SÅF, redogjorde för den nyligen genomförda reparationen av skottepannan i ånghallen i Faktoriet. Alla rökgastuber och någon stagtub har bytts ut. För att ta bort de gamla användes en avskärare som vreds runt med en spak och samtidigt matades ett skärstål ut och skar av tuben. De i gavlarna kvarsittande tubdelarna pressades ihop med hjälp av en tryckluftdriven tång och kunde sedan lätt avlägsnas.

Efter rengöring och putsning av tubhålen i gavlarna monterades de nya tuberna och valsades täta. Allt fungerade som förväntat och pannan är nu i drift. En skriftlig rapport kommer att framställas.

Inspecta demonstrerade en virvelströmsmätutrustning för att hitta frätskador i ångpannor. Med utrustningen kan t ex tuber scannas av . Det krävs ganska rena ytor för att mätresultatet skall vara säkert. Kanske behövs en vidareutveckling för att kunna säkert analysera tuber och andra delar i rökgaspannor.

Göran Jonsson berättade om deras erfarenheter av regelbundna mätningar av tuberna i s/s Trafik. Han visade även en egen typ av tubavskärare som de använder på Trafik. Där kan stålets matning regleras under avskärningsprocessen.

Det blev även en diskussion om pannmedel både moderna och gamla metoder där man tydligt använde svingödsel.

Om man använder zink duger inte den variant som man sätter på skrovet, det skall vara valsad typ.

Östra Sörmlands Järnväg, ÖSIJ, har genom Dag Bonnedal gjort en omfattande utredning om lämpligaste sätt och plats att reparera eldstaden till locket Virå. Det konstaterades att man i England har flera företag med omfattande resurser och erfarenhet av dylika reparationer varför den skickades till Hatch heritage& Steam Engineers Ltd. www.hatchsteamengineers.co.uk.

Lördagen började med att Tage Blom på ett som vanligt fängslande och roande sätt berättade om hur familjen Rubens började att samla på främst ånglokomobiler. Mor i huset försökte i början stoppa inköpen när det stod sex maskiner på tomten. Men att stoppa Ruben när han fått ångintresset i huvudet visade sig svårt eller snarare omöjligt. Det fanns alltid någon maskin som hotades av att skrotas om inte han tog rätt på den. Sönerna Tage och Tore har nu fortsatt i deras fars anda.

Ett stopp på några timmar i deras anläggning i Götene är väl använd tid. Leif Hassel från s/s Polstjärnan redogjorde för det omfattande reparationsprojektet på pannan och [skorsten](#). Leif har skrivit en berättelse om arbetet och vilka företag de tog till hjälp. Det kan vara nyttig information till andra som drabbas av pannhaverier. Till att börja med var det svårt att konstatera säkert vad som var skadat men vattnet i pannan försvann. Efter diverse prov och mätningar slutade det med att alla vanliga tuber byttes. Man provade att rengöra med olika mer eller mindre bra metoder. Alla företag höll inte vad de lovade. Det byttes även diverse bultar för flänsar o dylikt som ibland var helt avrostade.

Man lät tillverka en ny skorsten och ny huvudångledning med diverse krökar på för att få plats. Det visade sig, som vanligt, att det blir mer omfattande jobb när man väl börjar att riva i sakerna.

Kjell Nordeman och Jan Burell berättade om Ejderns nytillverkade panna. Den finns nu i ett förråd i avvaktan på byte. Den gamla har fått nedsatt maxtryck och är lite för klen. Den är inte helt slut men har några defekter. Torde kunna få ett fortsatt liv vid någon landanläggning där kraven på kontinuerlig drift är lägre än i ett fartyg.

Martin Kolseth från Uppsala Lenna Järnväg, ULJ, berättade om deras erfarenhet med varmnitning i pannor. Han har skrivit ett häfte om detta. som skall finnas utskickat till diverse föreningar.

Man kan konstatera att de flesta som råkar ut för pannhaverier drabbas av ett omfattande arbete att skaffa fram information om hur man går tillväga. Var hittar man utrustning för att reparera t ex vid nitning? Var finns verktyg för pressning av tuber som passar? Vem har kunskapen hur man gör?

Man kan också konstatera efter denna konferens att det finns mycket kunskap hos olika föreningar och personer i landet.

Men att hitta dessa kan ta onödigt lång tid. Detta kan leda till onödigt stora kostnader och misstag.

En brist är också att fartygs- och järnvägssidan inte känner till varandras förmågor och kunskaper eller innehav av verktygsutrustningar. Med en bättre kunskapsbank så skulle mycket av problemen lättare kunna lösas.

Det skulle behövas ett forum, antagligen databaserat, där information från alla drift- och reparationserfarenheter kan samlas på ett strukturerat sätt. Antagligen finns en del dokumenterat i föreningarnas handlingar eller hemsidor, men inte så tillgängligt för utomstående. Det behövs någon tillräckligt intresserad person eller grupp att ta sig an denna uppgift att samla all erfarenhet på ett ställe. Till detta skulle man kanske kunna engagera ungdomar som oftast har stor dataerfarenhet. Sannolikt går det att få bidrag från Riksantikvarieämbetet till ett sådant projekt.

För de som sysslar med träbåtar finns ett samlande forum kallat Träbåtsakuten där man kan hitta uppgifter om hur man bör gå tillväga vid reparationer.

För ångfolk av olika kategorier skulle man kunna ha liknande delar i ett forum t ex Panncentralen, Nitväxlaren, Ångmaskinen osv.

I fartygsvärlden finns det några centrala anläggningar där reparationer genomförs t ex Beckholmen och Forsvik. Sannolikt finns det motsvarande anläggningar även i järnvägsvärlden.

Det är angeläget att sådana anläggningar får leva vidare och utvecklas till kunskapscentra med utrustning och personal som kan överföra kunskapen till kommande generationer

Vår konferens avslutades med visning av maskinerna i drift i Ånghallen på Stadsmuseet (Faktoriet).

Alla kunde sedan nöjda åka hem med ett knippe nya erfarenheter och fler kunskaper om pannor och om vem som vet vad!

/Sven

Det kan bli en uppföljning av idén med en kunskapsbank. Industriantikvarien Ida Wedin tänker söka pengar för en förstudie för att skapa en kunskapsbank för maskin-och teknikhistoriskt kulturarv.

På denna hemsida kan ni se en del intressanta objekt

<http://www.industriantikvarie.wordpress.com>

Jag skrev ett utkast om kunskapsöverföring som kanske kan ge någon idéer att ta upp tråden?

Metoder för kunskapsöverföring.

Förr eller senare börjar folk intressera sig om sitt ursprung. På motsvarande sätt funderar man på hur saker och ting fungerade förr i tiden. Man samlar gamla saker på museer.

En del nöjer sig inte med att samla på saker såsom maskiner, fordon t ex bilar och bussar, järnvägsutrustning, fartyg av olika slag - man vill även se dem i drift och försöker hålla dem funktionsdugliga som när de tillverkades.

Då stöter man på en del problem. Det sätt man förr underhöll och reparerade har ibland blivit omodernt och glömts bort, man har andra sätt att reparera.

Exempelvis svetsar man konstruktioner i stället för att nita. Provutrustningar har blivit omoderna och skrotats.

Vi som håller på med äldre materiel märker ju att kunskaperna snabbt håller på att försvinna. Äldre personer som kunde det mera hantverksbetonade sättet att underhålla utrustningar har försvunnit. Eftersom det finns färre föremål bevarade så blir det även glesare med, det trots allt bevarade och överförda, kunnandet.

Man har svårt att hitta de personer eller organisationer som fortfarande besitter kunskapen. De bevarade underhållsutrustningarna och verktyg som fortfarande finns kvar är mer utspridda och det är svårt för andra att veta var de finns. Ofta kan samma metoder och utrustning användas för olika teknikområden såsom järnväg och ångfartyg som har ångpannor som en gemensam komponent.

Nitning är en annan metod som är gemensam för flera teknikområden.

De personer som sysslar med de olika teknikområdena saknar ofta kunskap om varandras verksamhet och kunnande.

Det behövs därför en samlad kunskapsbank där underhållsutrustning och kunnande kan sökas.

Drifterfarenheter och underhållsmetoder behöver dokumenteras för framtida behov. Eftersom föremålen är färre blir också tiden mellan att samma typ av underhållsåtgärd återkommer längre vilket bidrar till att metoden riskerar att glömmas bort.

En strävan att samla kunskaper och utrustning i olika centra i landet bör också eftersträvas.

Det är därför angeläget att utreda metoder för kunskapsöverföring, inventering av underhållsutrustning och metoder för underhåll och drift för olika teknikgrenar.

/Sven Jönsson

Ångslupstur till Uppsala.

Ångslupstur till Uppsala

Hej!

Vi planerar ett göra en tur med ångslupar upp till Uppsala i vecka 28.

F.n. är vi 5-6 ångslupar som planerar åka med.

Planen är att träffas vid Stäket, Kallhäll måndagen den 11 juli för att åka till Sigtuna för övernattnig. Till Uppsala kommer vi den 13 och stannar i ca två dagar. Om möjligt tar vi kanske en tur med Lännabanan en dag.

Den 14/7 planerar vi att åka tillbaka till Sigtuna och vidare via Stäket hemmåt.

De som inte varit upp i ån till Örsundsbro kan passa på att ta en tur dit eller besöka Viks medeltida försvarsslott, numera konferenslokaler. Ursprungligen hade det inga fönster och en smal trappa mellan dubbla ytterväggar och cirkelformad för att fi inte skulle kunna skjuta pilar mot försvararna.

Kanske kommer några större bogserbåtar också med.

Hör av er om ni vill hänga med stimmaren@telia.com 070-747 33 59

Mvh/Sven Jönsson

Ändrad av [Sven Jönsson](#) den 2011-03-21 00:37

Hej!

Det närmar sig resan till Uppsala. Ser att jag skrivit lite fel dagar här och där. Skall försöka sammanfatta rätt nu.

Vi startar den gemensamma delen från Stäket vid Kallhäll måndag förmiddag vid 10-tiden när Ove anlänt från Gotland. Lämpligen samlas vi redan på söndagen 10/7 vid macken/serveringen i den smala delen vid Stäksön före broarna. Erik Hammar och hans hustru har lovat hitta platser till oss.

På måndagen åker vi till Sigtuna och vidare till Uppsala på tisdagen 12/7. Det är två halvdagsturer så de som vill söka upp affärer hinner detta både i Sigtuna och Uppsala.

I Sigtuna har de byggt om hamnen med en ny gästponton. Det brukar finnas gröna skyltar på de platser som för tillfället är lediga. Röda är upptagna.

På onsdagen den 13/7 kan de som vill åka med Lännabanan. Man kan välja sträcka. Malin har kollat tider, om man startar kl 10 kan man åka hela sträckan till Faringe där de flesta JV-fordonen finns och en affär med diverse innehåll. På återvägen kan man stanna i Almunge och äta. Det tar en stor del av dagen. (Jag hade en tidtabell men den försvann)! De som vill kan göra en kortare resa. Det är ca 1 km från båtarna till Jv-stationen att gå.

Till toaletterna i Uppsala kommer man in via ett SMS, så får man en kod. Det kostar 10:- varje gång så man kan kanske samordna en del besök eller lägga en sten för dörren?

På torsdagen vänder vi tillbaka mot Sigtuna och fredagen vidare till Stäket där vi kan övernatta eller spridas åt olika håll.

Jag har kollat på lite olika sträckor;

Kungsör - Stäket 62 M

Strängnäs - Stäket 28 M

Åkersberga - Stockholm 18, vidare till Stäket tot 35 M

Stockholm - Stäket 17

Sth - Sigtuna 27

Sth - Skokloster 36

Sth - Uppsala 46 M

Stäket -Sigtuna 10

Sigtuna - Uppsala 19

Bussen som går från Kalhälls station till Stäket är nr 548 mot Ängsjö och tar 17 min. Går två gånger i timmen.

Ved kan läggas upp på båtuppläggningsplatsen vid Stäket. För egen del kör jag dit med en släpvagn ved och ställer den där. Det går ca 490 kg för Stimmaren totalt = ca 25 säck a 20 kg.

Förra gången gick det 530 kg för 150 M men då var vi även in till Örsundsbro och lite körning vid Hustegaholm på Lidingö.

För Bernt Larssons del går det att tanka vid Stäket.

De båtar vi vet/tror kommer är

Borgsund, Ewa, Ewa-Li, Disa, Svalan, Hjärter Kung, Indiana, Pysen, Stimmaren, Diana.

Mvh/Sven o Maggan

Nu har vi lyckligt genomlevt ångslupsturen till Uppsala. Vi blev 5-6 ångslupar som gick hela vägen via Stäket, Sigtuna och Uppsala.

Under besöket i Uppsala blev det även en tur med Lännabanan till Faringe. Där har föreningen uppfört ett nytt stationshus efter att det gamla brunnit ner. I Uppsala får man kliva på och av vid Östra stationen en bit från Centralen. I höst invigs det nya spåret in på C-stationen.

I Sigtuna har man byggt en lång ljugarbänk och gångbrygga runt hela hamnen. En ny gästbrygga har tillkommit, där vi alla kunde ligga, bortom gamla piren. När de får vatten och el inkopplat och byggt ny servicebyggnad blir det en bra utflyktshamn.

Uppsala borde göra samma sak uppe i Fyrisån i centrala stan, så kan de säkert locka många båtturister dit. Nu har de en del problem med att uteliggare övernattar i befintlig toabyggnad.

Vedlager på släp vid Stäket fungerade bra. Man kan även tanka och få sig en bit mat i serveringen. Trevligt ställe med bussförbindelse till Kallhäll. Nya toaletter men ingen dusch än så länge.

Trevlig tur med glada människor. Vi har alltid trevligt på våra utflykterna. De som stannar hemma missar en massa glada skratt.

Tack till alla som var med!

Mvh/Sven o Maggan

Ja det var en trevlig utflykt, här kommer lite bilder.

Martin



Svalan 2 i Stäket



Eva-Li och Eva Stimmaren och Eva-Li





Svalan 2, Pysen, Stimmaren, Eva-Li, Borgsund och Eva i Sigtuna Borgsund väntar på broöppning i Stäket

