

Historik

Ångans kraft var känd redan före vår tideräknings begynnelse. År 130 f. Kr.

visade den grekiske filosofen Heron den sk Eolipilen bestående av en, på en axel rörlig kopparkula. Då vatten i kulan uppvärms strömmar ånga ut genom vinkelböjda rör och sätter kulan i rotation.

Det är ingen enskild person som uppfunnit ångmaskinen, det är snarast en utveckling i flera steg.

På 1600-talet experimenterade ingenjörer och uppfinnare med olika apparater för främst uppfordring av vatten i gruvor o dyl.

I början av 1700-talet utvecklades användbara ångapparater för att få ut vattnet ur gruvor. Vid Dannemora gruvor uppsattes 1728 genom Mårten Triewald den första ångmaskinen av Newcommens konstruktion. Det var en atmosfärisk balansmaskin och kallades "Eld- och luftmaskin". Cylindern fylldes med ånga varefter kondensation åstadkoms genom att cylindern kylades med vatten. Den inneslutna ångan minskade således i volym, varvid kolven rörde sig. Dessa maskiner benämns atmosfäriska eftersom det är luftens tryck som utför arbetet på kolven. I nyare maskiner är det ångtrycket som utför arbetet.

Skotten James Watt utvecklade ångmaskinen i mitten av 1700-talet och fick flera patent antagna.

I slutet av 1700-talet började nyttjandet av ångmaskiner i fartyg.

I Sverige var det främst Samuel Owen som utvecklade ångsjöfarten. Han kom till Sverige 1804 för att montera upp maskiner som kanslirådet Edelcrantz anskaffade från England. Owen blev kvar i Sverige och startade 1809 en verkstad på Kungsholmen i Stockholm (kv. Myntet). 1816 konstruerade han sin första ångbåt Waterwitch med en 4 hk maskin.

Amphitrite var det första passagerarångfartyget som trafikerade Stockholm-Drottningholm från 1818.

Flera varv började bygga ångfartyg och 1850 fanns det ca 60 ångfartyg i landet. En del mindre ångfartyg byggdes, benämnda ångslupar. I orter med skärgård blev de vanliga för transporter mellan öar och till fastland. De användes ofta för personbefordran och bogseruppdrag i mindre sjöar. Användbara vägar var ju sällsynta vid denna tid.

Ånga för järnvägsdrift skulle dröja femtio år innan den fick en större omfattning och delvis slog ut ångfartygen.

Ångmaskinen kom även till användning för stationär drift. Den ersatte t ex häst- eller oxvandringar, stånggångar och vattenhjul. Man kunde nu driva maskiner mm på de platser man önskade. Industrin växte och utvecklade landets välstånd.

Ångmaskinutvecklingen var högteknologi och "spetsteknik" på sin tid.

Nöjesångbåtar

För nöjesturer nyttjades ångslupar, särskilt vid större gods eller industrier. När de anställda började få någon fritid förekom det att man under helger gjorde turer till dansbanor o dyl. Bilder visar ofta fullastade (överlastade) båtar, ibland även med bogserade pråmar.

Ångbåtar för privatbruk var sällsynta men efterhand som folk fick mer fritid och inkomster började även nöjesbåtar tillverkas. Folk ville ju komma ut från de stinkande städerna till frisk luft i skärgårdarna.

Det uppstod ett behov av en liten, enkel och driftsnål maskin. Ingenjör G.Hagelin konstruerade 1874 en minimal maskin med en liten ångpanna och som kunde installeras i en roddbåt. Eftersom den var så liten kallades den "Colibri-maskin" efter den lilla fågeln. Maskinen blev sedan så populär att den gav namnet åt båttypen. Nu fanns förutsättningar för välbeställda att skaffa sig en egen ångslup. Maskinen fanns i en- eller tvåcylindrigt utförande.

Även andra verkstäder började bygga ångmaskiner och pannor med mer eller mindre lyckat resultat. En del olyckor med hembyggen inträffade och gav båttypen dåligt rykte.

De stora varven byggde också serier av nöjesångslupar. Vid Södra Varvet eller William Lindbergs mekaniska verkstad lanserades "Expressångslupar" omkring 1880. De var konstruerade av ingenjör R. Telander. Det var högtrycksmaskiner på 1,4, 2 och 3 hk. En 2 hk maskin i en 8 m slup gav vid 8 bars tryck farten drygt 9 knop vid 300 varv/minut.

Vid Långholmsvarvet byggdes nöjesångslupar konstruerade av Otto Cedergren.

Även Bergsund, Lindholmen m fl varv ritade och byggde ångslupar för nöjesbruk.

Så småningom började förbränningsmotorn, som var enklare att sköta, dyka upp på marknaden och ersatte ångsluparna. I dag finns endast ett litet antal av de äldre ångslupar för nöjesbruk kvar. Ytterligare ett antal ångmaskiner har dock bevarats.

Dagens nöjesångslupar.

Ångslupar för fritidsbruk fick en pånyttfödelse på 1960-talet. Enstaka äldre slupar hade överlevt och restaurerades. Några hittade gamla maskiner och satte dem i ett lämpligt skrov. Överblivna pannor kunde då finnas vid tvättinrättningar och vulkaniseringsverkstäder. Det byggs även nya ångslupspannor.

Större ångslupar och bogserbåtar blev också överflödiga för kommersiell verksamhet, liksom ångslupar vid flottan och i flottningsverksamhet. Även lite större varpbåtar och bogserbåtar blev överflödiga i sin ursprungliga verksamhet.

Flertalet köptes av privatpersoner och nyttjas nu som fritidsfartyg.

1986 bildades Sveriges Ångbåtsförening (SÅF) av ägare till ångbåtar, då främst för fritidsbruk.

Föreningen vill på olika sätt främja ångbåtsintresset. Det anordnas medlemsträffar och ångbåtsmöten, prylförmedling, kunskapsöverföring, teknisk rådgivning, registerhållning med alla ångfartyg i landet, kontakter med myndigheter mm. Numera ägnar föreningen intresse för alla typer av ångfartyg, stora som små. SÅF ger ut en informationsskrift 4 gånger per år

Föreningen har ca 500 medlemmar. Det finns totalt ca 250 ångfartyg av alla storlekar i landet varav 40 går i trafik, reguljärt och charter.

Ca 135 stycken är små fritidsbåtar. Resten utgörs av bogserbåtar, varpbåtar, isbrytare m fl. Många har nyttjats för timmerhantering.

I dag finns det återigen i Sverige några mindre företag för nytillverkning av maskiner, pannor eller kompletta ångslupar. Man kan även köpa delarna mer eller mindre bearbetade.

Några har lyckats finna vissa delar och tillverkar resten själv. Det krävs ett visst kunnande om ångteknik och teknisk förståelse för att hantera en ångslup på ett säkert sätt. Finns inte dessa förutsättningar, får man skaffa sig dessa eller välja någon annan typ av farkost.

Man åker lugnt och behagligt. Till skillnad mot de större fartygen, även billigt om man har tillgång till ved. Har man rätt förutsättningar är det en trevlig sysselsättning att tyst glida fram i stilla vatten och smala sund.

Något om passagerarångfartyg

Det finns ca 40 ångfartyg som fortfarande bedriver [passagerartrafik](#), ett par med mindre än 12 passagerare. De flesta är större och med café- eller restaurangverksamhet. För att stödja och driva dessa kvarvarande passagerarångfartyg, finns kring de flesta en stödförening. Det är nämligen svårt att driva ett ångfartyg med lönsamhet främst p g a att de är mer personalkrävande än motsvarande motorfartyg. Många drivs därför helt med ideella krafter.

Föreningen Stiftelsen Skärgårdsbåten bildades 1963 främst för att bevara passagerarångfartyg. Föreningen som har närmare 4000 medlemmar äger och driver trafik med ångfartygen Mariefred, Tärnan och färjan Djurgården 3.

Föreningen ger också, fyra gånger om året, ut en tidning om ångbåtstrafiken förr och nu.

Lästips:

- Alla våra ångslupar, Ce Ge Olsson och Gert Ekström.
- Om ångmaskiner och ångfartyg, Bror Jonzon 1876 .
- Pannor och maskiner, Flottan 1918.
- Ångmaskinlära, J. L. Frykholm 1890.
- Fartygsmaskiner 3 band, C. Abr.Bergström 1940-talet.

Flera av dessa får man leta efter på bibliotek och antikvariat. En del kan köpas i [faksimilutgåva från SÅF](#).

Ytterligare ett antal böcker säljs av Stiftelsen Skärgårdsbåten, Nybrogatan 76, 114 41 Stockholm. Tel/fax 08-662 89 02. E-post: skargardsbaten@tele2.se

Sveriges Ångbåtsförening.

Hemsida: steamboatassociation.se. E-post: info@steamboatassociation.se