

SVERIGES
ANGBÅTS
FORENING

SÅF-bladet

maj



2/19

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 ångmaterieln 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
Tel: 070-835 13 12

E-post:
Ordförande:
ordforande@steamboatassociation.se

Allmänna frågor:
info@steamboatassociation.se

Medlemsinfo, hemsidan och annonser:
medlem@steamboatassociation.se

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 2018-2019

Ordförande Kjell Nordeman
RAMNÄS
Tel 079-332 68 61
E-post
ordforande@steamboatassociation.se

Vice ordförande Mats Wallgren
LEKSAND
Tel 070-592 66 25
E-post mats@saras-wallgren.se

Kassör Anders Svenson
HJO Tel. 070-835 13 12
E-post kassor@steamboatassociation.se

Sekreterare Ulf Gradén
SMEDJEBACKEN
Tel 073-595 26 37
E-post ulfgrad@gmail.com

Ledamot Per Sjöborg
SUNDBYBERG Tel 070-598 52 51
E-post per.sjoberg@gmail.com

Ledamot Håkan Johansson
LINGHEM Tel 070-590 55 58
E-post varderingskonsult@hotmail.se

Suppleant Boris Wall, HAMMARÖ
Tel 072-737 58 37, 054-52 13 11
E-post boris_wall@hotmail.com

Suppleant Mauno Määttä, GRÄNGESBERG
Tel 076-169 85 42
E-post djupudding@gmail.com

SÅF-bladet SVERIGES ÅNGBÅTSFÖRENING MEDLEMSBLAD NR 2 2019

Föreningens hemsida: <http://www.steamboatassociation.se>
MEDLEMSAVGIFT FÖR 2019 ÅR: 225:- för enskild medlem

250:- för familj Utlandsboende 275:-

Plusgiro 94 75 05 – 4 Bankgiro 354-2081

IBAN =SE22 9500 0099 6042 0947 5054. BIC=NDEA SESS



Info från ordföranden och litet till...

Föreningens styrelse träffas regelbundet, antingen fysiskt eller telefonmässigt, och tar upp för föreningen relevanta frågor som antingen vi funktionärer tycker vi behöver diskutera eller motsvarande väckta av medlemmar i vår förening, som de tycker styrelsen behöver diskutera och besluta i. Styrelsen tycker dock att engagemanget från medlemmarna behöver öka, så därför välkomnar vi t ex frågor, påstående m m antingen direkt till oss, eller varför inte som inlägg på föreningens facebooksidan eller på hemsidan. Aktiviteten på bägge dessa sidor behöver öka.

Vi får ibland höra att "det inte ger något och kostar bara pengar" att delta under Almedalsveckan på Gotland. Vissa medlemmar påstår dessutom, förstår vi, att vi använder medlemspengarna på fel sätt genom att delta i det dyra evenemanget under några dagar. Föreningen har god ekonomi och den statliga myndigheten bidrar årligen med ett betydande belopp, som vi bl a kan använda till just Almedalsdeltagandet. Genom att gå samman med andra organisationer, så blir vi en mycket bra kraft för att synas bättre och mer än om vi skulle agera helt själva.

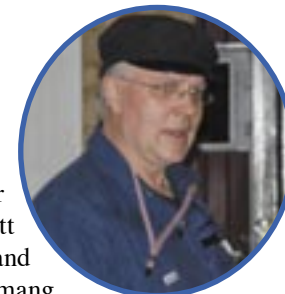
Årligen har föreningen, sedan lång tid tillbaka, genomfört uppskattade sk sommar-möten, antingen planerade och genomförda av styrelsens funktionärer eller av enskilda

medlemmar på olika platser i vårt land. I år är mötet tänkt att äga rum i samband med ett evenemang då Södertälje kanal jubilerar i slutet av augusti. Intresset för att delta i detta evenemang är, fram till nu, rätt klen och det skulle därför vara bra om flera medlemmar kan delta. Det finns också intresse av att genomföra ett "sommarslupmöte" i juli, så håll utkik på webben om du vill delta.

Jag hör ibland att maskinistbehovet på våra ångbåtar är stort och bl a därför har ett antal utbildningstillfällen genomförts på olika platser för att få TF 75 och TF 750. Alla maskinistelever genomför inte utbildningen, men de som fullföljer och verkligen vill vara besättning på ångbåtarna, måste ges möjligheter att genomföra sin praktik på våra båtar. Hur detta skall organiseras, har jag inte svaret på, men kanske kan utbildarna hjälpa till att skaffa praktiktillfällen, för det är synd om intresserade maskinistelever inte ges möjlighet att se till att ångbåtarna överlever vår generation ångnördar.

Trevlig Ångbåtssommar önskar

Kjell Nordeman
ordförande



FRÅN FOTOGRAF TILL ÅNGMASKINIST

Anne Sofie Eriksson skrev i gruppen
Sveriges ångbåtsförening på Facebook:



Först lite teori, åter i skolbänken.

Hej alla ångentusiaster!

I slutet av januari startade utbildningen "Ångmaskinist för traditionsfartyg 75 kW" på Sjöskolan på Beckholmen. Nu är teoridelen över och jag har fått insikt i och fått prova på en massa spännande saker: ångteori och pannkonstruktion, besök i flera olika maskiner, första hjälpen, rökdykning och marina dieselmotorer i form av kursen Maskinbefäl 8. Det hela är vederbörligen dokumenterat på min Facebooksida, och den som vill se är välkommen att titta igenom mina poster från nu och tillbaka till den 21 januari där det mesta handlar om utbildningen (med några mindre undantag).

Hälsningar från en färsking i ångans förunderliga värld!

Anne Sofie har kommit in i ångvärlden genom att vara guide på ångslupen Hjerter Kungs utflyktsresor på Åkers kanal. Hon är fotograf och har då fått intresse att ta bilder av ångfartyg, bl a från Jubileumsresan till Drottningholm förra året. Ombord på Sankt Erik har jag visat henne runt och berättat om hur en ångmaskin fungerar. Hon var en entusiastisk lyssnare och sög i sig all information. Imponerades av vevar, excentrar och stänger samt storleken på maskinen. Detta ledde så småningom till en anmälan till kursen på Beckholmen. Eftersom Anne Sofie var ny i teknik- och ångvärlden ställde jag lite frågor hur det var att angripa ett helt nytt område.

Vad var svårast på kursen?

För mig var det svåraste på kursen den inledande delen med allmän maskinkunskap, Maskinbefäl klass 8. Jag hade inte minsta förkunskap inom teknik, motor eller marina verksamheter, så för mig var det som att börja lära sig ett nytt språk från grunden. Men med ihärdigt pluggande och inte minst klasskamrater som villigt delade med sig av tips och kunskaper gick det till slut vägen.

Vad var lättast?

Även om ånglära är den delen som ligger längst från vad vi moderna människor har kunskaper om idag så var det helt klart den delen jag tyckte var lättast att tillägna sig.

Stommen i utbildningen utgjordes av tydliga genomgångar av ångpannor och maskiner samt massor av praktisk koppling av kunskaperna i form av ventilmekande och ett antal besök i olika maskinrum. Anekdoter som



Sicken skojig baddräkt. Foto: Johan Wernolf



Brandövning på Räddningsskolan Rosersberg.

lyfte känslan för de anrika ångbåtstraditionerna var något som jag personligt tyckte mycket om och sammanfattande repetitioner gjorde att man, när det väl var dags för tenta, kände sig mycket väl förberedd.

Vad var mest lärorikt?

Medical First Aid (första hjälpen) – ett viktigt område där alla bör ha grundläggande kunskaper och en mycket trovärdig lärare med stor egen erfarenhet att dela med sig av.

Vad var mest intressant?

Utan tvekan de praktiska övningarna i Basic Safety på Räddningsskolan Rosersberg! Dagarna inleddes med teori och byggde gradvis på med mer kunskap och övningar tills vi till slut fick göra två rökdykningar med full utrustning och trycksatt slang i flervåningsutrymmen med pågående brand. Det här var den delen där jag i förväg var mest osäker på om mina fysiska krafter skulle räcka till, men det gick bra och var en riktigt fascinerande upplevelse!

Vad var skojigast?

Inför övningarna med överlevnadsdräkt trodde man ju att det skulle vara lite småläskigt att kasta sig i vattnet bara sådär innan våren ens har börjat, men när man väl hade hoppat i var det bara kul!

Det visade sig dock, som många som hade gjort liknande övningar tidigare påpekade, att det inte var helt enkelt att klättra upp i en livflotte. Men totalt sett var känslan efteråt "Var det redan slut? Kan jag inte få hoppa i och leka badanka ett tag till?" Jag blev verkligen förvånad över hur bra man flyter och håller värmen i en överlevnadsdräkt.

Det är nu ett tjugotal elever som är klara med kursen. En del läste på distans, några kompletterade vissa ämnen. Alla behöver nu praktik och rederierna uppmanas att hjälpa till med detta, att leda dem vidare. Vi får inget tillskott om man inte offrar lite för att ta hand om de nyexaminerade. □

/Sven

Alt för sjön

SÅF på båtmässan i Älvsjö

TEXT & FOTO: SVEN JÖNSSON

Ångslupen Emilia från Resarö.



Modellångmaskin.

Putt-Puttbåtar är lättsålda.

Ångpannan Varpocita.



På årets båtmässa fick publiken se många träbåtar så som de önskar. Flera träbåtar från Heleneborgs båtklubb var utställda.

Vi nöjde oss med en ångslup, Emilia från 1920-talet. Skrovet är en livbåt från öresundsfärjan Dan som skrotades i Ystad. Det är ett nitat aluminiumskrov. Maskinen har suttit i Gurli från 1871, som har motorise-

rats och fortfarande går i trafik i Stockholm. Pannan är en ny B2-panna.

Vi hade även med en serieprototyp av ångpannan Varpocita. Den har bara en stor rökgastub. Erforderlig effekt anpassa genom storleken på slingor i rökgången. Den utställda pannan var försedd med en rymlig eldstad för att konstruktören nu skall prova vad pannan har för maxeffekt. □

Ång- och årsmötet i Eskilstuna

23-24 mars

Det började med samling i maskinhallen där maskinerna var i gång genom ångvolontärernas försorg. Ca 45 personer deltog under dessa två dagar.

TEXT & FOTO: SVEN JÖNSSON



Diagram

Många har hört talas om Mollierdiagram men sällan fått en beskrivning hur det kan användas för att göra beräkningar av en ångmaskins tillstånd.

Nu gjorde Jens Pettersson en genomgång hur diagrammet kan användas för t ex effektberäkning och hur överhettning kan förbättra en maskins egenskaper. Bättre förståelse för hur cylinderkondensation påverkar verkningsgraden kan studeras. Så tillsammans med artikeln i förra SÅF-bladet fick åhörarna förhoppningsvis en bättre förståelse för hur ett Mollierdiagram kan användas.

Pannor

Eftersom inte någon från annonserat företag kunde komma, pga utlandsresa, och berätta om pannskötsel och pannkemikalier fick Jens fortsätta att prata om detta. Även detta finns beskrivet i förra SÅF-bladet, nr 1 2019. Viktiga punkter är att hålla bort syret och ha lämpligt PH-värde. Omkring 8-10. När pannan är avställd efter körning skall den toppfyllas med vatten, helst syrefattigt som man har tillgång till i slutna system.

Vatten som passerat maskinen i form av ånga och sedan kondenserats är syrefattigt om systemet är slutet så att luft inte kommer in igen. Se upp med backventiler eller ångvisslan så att inte syre sugas in i pannan när den kallnar. Bättre att den suger in vatten. Bottenblås pannan ofta för att få bort slam. Skall panna stå en längre tid, veckor – månad, är det lämpligt att tömma och torka pannan samt se till att allt slam i botten renas ut.

PH-värdet kontrolleras med hjälp av lackmuspapper. Dosering med lämpligt medel som finns i handeln så att PH-värdet ligger mellan 8-10.

För att förhindra materialvandring kan t ex zink anbringas i pannan. Galvanisk kontakt är viktigt vid fastsättning av zinkanoder. Kontroll och borttagning av beläggning av pannsten invändigt i pannan görs vid avställning. Eventuellt kan kokning med lut hjälpa. Detta kan även hjälpa om man fått in cylinderolja i pannan. Torr och ren panna in- och utvändigt förlänger livet på en panna. Pannskötarcertifikat redovisas i separat artikel. ►



Jens Pettersson berättar om skötsel av ångpannor.

► Sjötrafik i Eskilstuna

I väntan på maten berättade Hans Rosén om fartygstrafiken genom Eskiltunaån. Många förnödenheter till och från staden gick med båttrafik, inte minst från Munktells fabriker.

Så avslutades dagen med gemensam middag i maskinhallen till mysbelysning med levande ljus på maskinerna.

Söndagen inleddes med att t.f. chef Åsa Egeld berättade om muséets verksamhet. Det är ett kommunalt museum som får klara sig utan statliga bidrag.

Årsmötet

Så var det klockan 11 dags för SÅF:s tretioandra årsmöte. Föreningen bildades 22 november 1986.

Föreningen har ca 500 medlemmar, en del är familjemedlemmar.

Protokoll kommer så småningom att vara tillgängligt på vår hemsida, för medlemmar som loggar in!

Med hjälp av bidrag från RAÄ kan föreningen delta i Almedalen och på båtmässan. Båda medverkar till att vi blir kända bland politiker och allmänheten. Föreningen har även varit verksam i ThN och deltagit i Fartygsforum.

Föreningen var även medarrangör i firandet av ångbåtstrafiken 200 år i Sverige med en jubileumsparad från Riddarholmen till Drottningholm, som också var den första linjen som trafikerades.

Ekonomi är god. Ingen ändring av medlemsavgiften.

Till styrelse omvaldes de vars mandattid utgått, utom suppleanten Sture Leanderson som begärt utträde ur styrelsen.

Bevaranderätt

I Transporthistoriskt nätverk ThN samarbetar SÅF och nio andra organisationer som sysslar med transport på väg, i luften, på vattnet och järnväg. Mångårig påverkan på politiker för att underlätta bevarandet av det rörliga kulturarvet har nu krönts med framgång. Riksdagen gav RAÄ i uppdrag att skyndsamt utreda förutsättningarna för lagligt skydd av dessa transportmedel.

Maria Adolfsson fick uppdraget på RAÄ och redovisade resultatet under mötet, tillsammans med juristen Måns Pedersen. Maria berättade hur de arbetat med inventering av problemen inom varje trafikslag. Tillsammans med representanter i ThN har de inte bara tittat på förutsättningar för lagskydd utan även utarbetat förslag hur ett

sådant skydd skulle kunna lagfästas. Ett problem är att varje trafikslag har olika förutsättningar. Vilka kriterier skall gälla för de olika trafikslagen för att lagen skall tillämpas? Ålder på objekten ligger närmast till hands men stämmer inte riktigt bra för järnvägsfordon. Alla kan inte ha samma ålder. Bilar har tillämpat 30 år för att få vissa lättnader av regler.

K-märkning av fartyg är heller inte relevant för t ex fritidsbåtar. Endast en liten procentandel är K-märkta och olika regler gäller för yrkesfartyg och fritidsbåtar. För de senare diskuteras en åldersgräns på 40 år.

Det är då det börjar bli större reparationer och man får bestämma sig för bevarande eller utskrotning.

Utredningen har lett till ett förslag att en hänsynsregel införs i Kulturarvlagen. Utredningen är överlämnad till Kulturdepartementet för remiss och beslut. Förslaget innebär att tillsynsmyndigheter skall ta hänsyn till bevarandet av det rörliga kulturarvet när de skriver sina föreskrifter. Om förslaget antas av regering och riksdag skall uppdrag ges till berörda myndigheter som skall inarbeta regeln i sina föreskrifter. Det lär dröja minst ett till två år innan tillämpningen kan bli aktuell.

Vi har ibland tvekat om vi skall delta i Almedalen. Nu kan vi vara säkra på att vi inte kommit så här långt utan deltagande och möte med politiker. Vi har fått förståelse för vad det innebär att bevara vårt rörliga kulturarv. För detta arbete får vi bidrag av kulturdepartementet via RAÄ, så det drabbar inte medlemmarnas medlemsavgifter. Därmed var föreningens årsmöte slut. □

Årets jubilarer

SÅF oppvaktar de medlemsfartyg som fyllt 100 eller 150 år med tack för bevarandeåtgärder. De får diplom och standar när de uppnått dessa åldersgränser. En del har redan passerat dessa och får det när de "nollar" nästa gång. I år är det följande medlemsfartyg som uppmärksammas:



Munter 1879, 140 år



Hjalmar 1919, 100 år

Dessutom nollar följande medlemsfartyg som redan fått utmärkelsen
Hebe 1889, 130 år
Agnes 1899, 120 år

Laxen 1899, 120 år
Drottningholm 1909, 110 år
Sjöfröken 1909, 110 år
Ejedor 1909, 110 år.



NORSK LÄSÖVNING

Norske Kongesjaluppen "Stjernen" 120 år

Av Andreas Schytte-Larssen, Stiftelsen Kongesjaluppen Stjernen.

Vi begynte gjenoppbyggingen av «Stjernen» i 1995 og ble etter kort tid medlem i Sveriges Ångbåtsforening, da vi ikke har noen tilsvarende forening i Norge. Vi har jo ikke så mange og store sjøer og kanaler samt skjærgård som dere har, og vi har få bevarte dampbåter og steammiljø. «Stjernen» ble 10 februar 1899 kontrahert av Marindepartementet hos Akers Mekaniske Verksted i Oslo. Den skulle være ferdig etter fire måneder, altså før midtsommer. I 1899 hadde Sverige og Norge felles konge, Oscar II. Båten ble bygget for ham som sjalupp.

Om kong Oscar II var i Norge og brukte «Stjernen» under midtsommeraften skal vi ikke påstå. Men – en ting er sikkert, om ikke det hadde vært for vår felles konge hadde ikke perlen «Stjernen» eksistert.

Den skulle være 55 fot lang, 10 fot bred, være rikt og smukt utrustet og levere 10 knop fart på prøvetur ved overlevering.

Kongelig bruk

Kong Oscar II fikk som kjent ikke mange år med «Stjernen» da prins Carl av Danmark overtok som konge i Norge i 1905. Han tok navnet kong Haakon, og han brukte båten mye da han var en aktiv seiler, «Stjernen» var på alle seilaser som start- og måldommerfartøy samt pressebåt. Kongen kjørte også turer med sine to døtre, prinsessene Ragnhild og Astrid. Det skal ha vært utrolig mange høyheter om bord. Vi vet at kongen av Siam (Thailand) var om bord da Norsk Hydro skulle etableres for produksjon av kunstgjødsel. Kongen av Siam hadde mye penger, noe Norge som et av Europas fattigste land ikke hadde. «Stjernen» var med andre ord Norges kongeskip i sammenhengende 40 år (1900-1939). Også Wallenberg-kapital var med på opprettelsen av Norsk Hydro rundt forrige århundreskifte.

Tyskerne beslagla skuta

I 1940 fikk «Stjernen» nye «brukere», den tyske okkupasjonsmakten, og ble dårlig be-

▶ handlet. Under et bombraid mot verftet i Horten, Kriegsmarinewerft Horten, gikk hun til bunns. «Stjernen» fikk ikke direkte treff, men fikk så mye murstein, skrap og jord om bord at hun gikk ned. Skuta ble tatt opp og solgt på auksjon i 1946, det var kontoret for avhending av fiendtlig eiendom som blant annet solgte «Stjernen» for kr. 500. Etter et slept til Oslo og tog til Eidsvold, ble den frakteskuta på Mjøsa og sterkt ombygget. På Mjøsa gikk allerede «Skibladner», bygget i Motala.



Saluttkanonen.



Kahytt.



Dampmaskinen i Stjernen.

Etter mange år kom biltrafikken i gang igjen og «Stjernen» ble umoderne. Men da ble hun lystbåt. Vi har bilder av tre forskjellige ombygginger, da med seksylindret Volvo diesel, med clutch med seks gir forover og to i revers. Alt dette ble senere fjernet. To originale dampmaskiner var tatt vare på av verdens eldste marinemuseum i fortsatt drift, Marinemuseet i Horten. Museet hadde også tatt vare på originalinstrumentene.

Restaurert tilbake til originalstand

Originale tegninger fra Akers Mek. Verksted forelå. Vi fikk kjøpt båten som den lå, nærmest som et vrak. Den ble transportert til Horten, som også var hjemmehavn for tjenestetiden. Penger ble samlet inn "med alle lovlige midler", som Rolv Wesenlund (Marve Fleksnes) fra Horten, en av initiativmennene til redningen og restaureringen av «Stjernen», sa. Båten ble restaurert av verkstedet Hansen og Arntzen i Stathelle. Båten ble satt tilbake til 1899-stand. Den kom tilbake fra verftet 7. juni 2001. 7. juni er unionsoppløsningsdagen mellom broderlandene Sverige og Norge. Etter dette har «Stjernen» vært på vannet hver sommer.

Kullfyring

Vi fyrer som i gamle dager med kull fra Polen i en Yarrow vannrørskjele og steamen går inn i en compound-maskin og en liten ensylindret viftemaskin som setter 2 hektogram overtrykk i kjelerommet (forsert trekk). Det tar tre timer fra opptenning til trykket er stort nok til å kjøre. Kjelen fødes med en tosylindret duplekspumpe, med injektor som alternativ. Vi kjøpte India-injektor av foreningen SÅF i sin tid. Denne ble aldri montert, da vi fikk orden på den originale. Det ble også gitt amnesti for å komme med deler folk hadde fått med seg fra krigsperioden 1940 til 1945. Dette fordi dette ble en trend at jo mere du stjal, desto mere heftet du dem, altså tyskerne. Derfor fikk vi igjen den originale dampfløyten og styrerattet. Det er mye messing om bord, og sjøvann og messing er

en tidkrevende utfordring. Kull er dessuten ikke noe man får kjøpt hvor som helst, så det er mye å gjøre med pussing og bunkring.

Driften er organisert som en stiftelse, og når denne en gang blir oppløst, overtas «Stjernen» av Marinemuseet, et museum vel verd et besøk om dere kommer til Horten.

Vi har også fått stor og god hjelp av Mora Maskinteknikk ved Agne Karlander for innstillinger og vakuumpumpen. Så forbrødringen lever stadig i beste velgående.

Vi håper så mange som mulig av foreningens medlemmer tar turen til Norge for å besøke oss, dere er hjertelige velkomne Bare ta kontakt med oss på telefon +47 907 49 981, eller se vår Facebookside, **Kongesjaluppen Stjernen!** □

Fartøysdata

Bygget 1899 ved Akers Mek. Verksted
 Deplasement: 17,154 tonn,
 Netto tonnasje 4.000 kilo
 Skrog: Lengde: 16,764 meter,
 bredde: 3,848 meter,
 dyptgående 1,524 meter.
 Materiale: Stål og teak.
 Maskin: Compound dampmaskin
 Aker Mek. Verksted 1899.
 Sylinderdiameter 155 mm og 308 mm.
 Slaglengde 177 mm, effekt 20 hk.
 Kjele: Vannrørskjele type Yarrow, 275 lit
 Dimensjon L 1.500 mm, B 1.200 mm,
 H 1700 mm. Kullfyrte med varmekplate 200
 kvadratfot, tilsvarende ca 18,6 kvadratmeter.
 Arbeidstrykk 7-10 kilo.
 Propell: Stillbar stigning, 930 mm diameter,
 gir fart 8-10 knop ved 125 o/min.
 Besetning: Skipsfører, maskinist,
 fyrbøter, 1-2 matroser.

Båtbottenfärg

Sammanställning från Transportstyrelsens TS anvisningar.

AV SVEN JÖNSSON

I miljöbalken finns allmänna hänsynsregler. De skall tillämpas av alla som bedriver verksamhet eller vidtar en åtgärd, t ex när en båtägare målar sin båtbottnen.

Hänsynsreglerna står i 2 kap. miljöbalken och omfattar bla kunskapskravet, försiktighetsprincipen och produktvalsprincipen (2-4 paragraferna).

Man är skyldig att skaffa sig kunskap i ämnet. Försiktighetsprincipen innebär bl a att förorenaren betalar. Produktvalsprincipen innebär bl a att du skall undvika produkter som innebär fara eller risker för hälsa och miljö. Välj andra alternativ än bottenfärg.

Båtbottenfärger räknas som bekämpningsmedel och skall godkännas av Kemikalieinspektionen. Det innebär dock inte att godkänd färg behöver vara miljövänlig.

Olika färg för väst- och östkusten. Kemikalieinspektionen fastställer var och vilka färger som får användas. För insjöar och Bottenviken finns inga godkända färger. Där får endast alternativa metoder användas.

Olika krav för fritidsbåtar och yrkesfartyg. TBT eller tennorganiska föreningar är mycket farliga för miljön och skall bort. Förbudet sedan 1989.

(Man kan undra varför det överhuvudtaget har fått användas, nu drabbar det båtägarna att få bort det). Förbudet framgår av Europaparlamentets och rådets förordning nr 78/2003 sk AFS förordningen (antifoulingssystem).

TBT tas bort eller täcks med spärrfärg. Det är här man talat om blåstring. Dock finns risk att damm sprider sig och att det inte kan användas på träbåtar. Får bara utföras yrkesmässigt, bör dock undvikas.

TS utövar bl a tillsyn, meddelar föreskrifter, förbjuder fartyg att anlöpa svensk hamn om inte AFS-förordningen följs.

Vem gör vad?

Det är kommunen som är ansvarig tillsynsmyndighet för användandet och hantering av båtbottnfärger.

TS ansvarar för tillsynen över efterlevnaden av AFS-förordningen, 6 kap, 1 par (1980:879). Överträdelse kan beläggas med böter eller fängelse högst 6 månader.

Kemikalieinspektionen är tillsynsmyndighet som utvecklar lagstiftning och andra styrmedel samt hanterar regler för kemiska produkter och prövar ansökningar om bekämpningsmedel.

Hamnarna har ansvar för egenkontroll. 26 kap 19 § i miljöbalken.

Man kan söka bidrag för åtgärder som bidrar till att uppnå miljö kvalitetsmålen sk LOVA-bidrag. Mer info hos Havs- och vattenmyndigheten.

Sök på nätet Transportstyrelsen och båtbottnfärger så kan du läsa mera detaljer och hänvisningar till föreskrifter. □

Sommarmöten



I Södertälje planeras ett båtmöte 24-25 augusti med anledning av att kanalen fyller 200 år.

Då hade vi tänkt att haka på med ångmöte. SÅF har medverkat genom att skicka frågor till alla ångfartyg, stora som små, som har vatten att åka på till Södertälje, plus några andra.

Gensvaret har varit dåligt, endast Motala Express och några ångslupar meddelade att de kommer. Torped- och Veteranträbåtar är också inbjudna.

Vi får väl säga så, att till de SÅF-medlemmar som anmäler deltagande i Södertälje till Maggan (medlem@steamboatassociation.se, 073-3214483) återkommer vi med program, till exempel en gemensam måltid på lördag kväll.

Vi meddelar på vår hemsida och Facebook hur det blir. Det har kommit sporadiska förslag att ordna något ångslupmöte i Sundbyholm under sommaren, men hittills ingen som säkert organiserar detta.

Det ser således ut som om intresset för gemensamt deltagande med ångfartyg, såväl stora som små, för närvarande är ganska klen.

Ni kan dock planera för ett firande av Strömsholms kanal nästa år. Höst- och vintermöten återkommer vi också med. Har ni förslag på lämpligt besöksmål så hör av er till någon i styrelsen. □

Om konsten att koka vatten

utveckling av ångpannor, med engelsk inspiration

Jag har tidigare nämnt att konstruktion kan genomföras på många sätt, och att saker inte alltid är så enkla, som de kanske ger intryck av.

AV JENS PETTERSSON



Typisk brittisk ångslup med ångpanna av typ ”Kingdon”

Vår engelska systerorganisation ”Steam Boat Association” (SBA) ger ut ett medlemsblad, vars nummer 180 (våren 2019) Sven Jönsson välvilligt ställt till mittförfogande.

Mitt intresse drogs nämligen till en artikel om stående eldrörspannor, och deras utveckling. Artikeln är väl värd att läsa för alla som är intresserade av små ångpannor, och jag har därför gjort en fri översättning av artikeln till svenska. Den återges här nedan. Av utrymmesskäl utesluter jag något av det rikhaltiga bildmaterialet. Diskussionen om hållfasthet, material och svetsning, har jag

kortat ned, som varande lite väl specialiserad och av mindre intresse för det stora flertalet läsare av SÅF-bladet.

Huruvida något fungerar eller ej, är i någon mån en fråga om definition. En ångpannas princip är mycket enkel, och alla ångpannor genererar ånga, och kan därmed sägas fungera. Men, om en ångpanna levererar ånga av låg kvalitet (mycket fukt) och har en hög bränsleförbrukning, eller sotar igen, fungerar den inte som den borde.

Följden blir lätt att ångbåtsägaren känner missnöje, och kanske ger upp sin trevliga



Bild 1:
Vanlig stående eldrörspanna. I tubsatsen har monterats plåtar, för att förhindra vattenstänk upp i ångrummet och istället styra ångblåsorna ut mot manteln. Vattnet cirkulerar nedåt längs manteln, ånga och vatten uppåt, längs eldstaden och tuberna.

hobby, på grund av att båten inte gör förväntad fart och att arbetet med vedförsörjning och eldning blir mer betungande än lustfyllt.

Det är således skillnad på olika ångpannor, och det kan vara av intresse att veta hur de bör konstrueras för att fungera bra. Det var

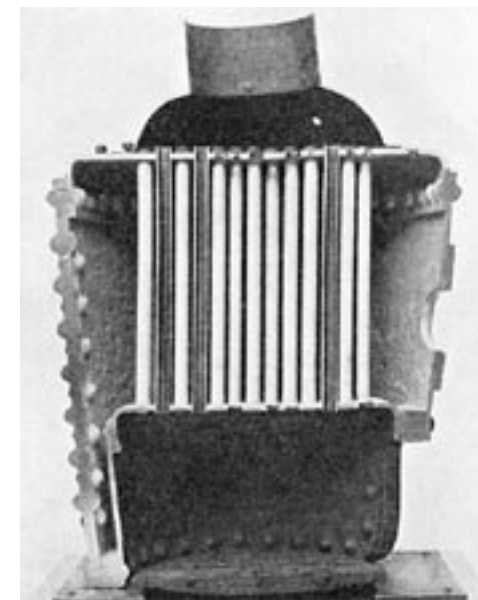


Bild 2:
Den av George Kingdon år 1881 patenterade stående eldrörspannan; längdsnitt genom mantelns långväxel (till vänster) och en handhålslucka och eldstadsöppningen (till höger). Genom att göra manteln av stor diameter och konisk har en förstord vattenyta och ett ökat ångrum åstadkommits. Åtgärdena resulterar i en förbättrad ångkvalitet (minskat fuktinnehåll) och en större effekt, genom förbättrat drag, då den större diametern medför ett större antal tuber med mindre längd, än i en vanlig stående eldrörspanna.

därför med stor glädje jag fann en artikel som beskriver något om den vanliga, enkla, stående eldrörspannans konstruktion.

Den stående eldrörspannan har funnits länge, och har en disposition som nog gärna uppfattas som naturlig, enkel och ändamålsenlig. I sin enkla, ursprungliga form var den ►

► utformad i stort sett enligt **bild 1**. På bilden har pannan dock förbättrats genom att i tubsatsen insätta plåtar, för att styra cirkulationen och minska vattenstänk upp i ångrummet. Ångpannan är stationär, och askugnen är anordnad under bottenringen. Askugnen har därmed kunnat göras både stor och lättåtkomlig.

På **bild 2** visas ett vertikalt snitt genom den av George Kingdon år 1881 patenterade, förbättrade stående eldrörspannan. Snittet går i vänstra delen genom den nitade långväxeln, genom högra delen genom en handhållslucka i manteln, samt genom eldstadsluckan. Askugnen är ej illustrerad, då den är belägen under pannan, under durknivån. Att bygga in askugnen i pannan skulle medföra en onödig viktökning, och det var vanligt att askugnen förlades under durknivå, för att hålla tyngdpunkten på pannan låg.

De förbättringar, jämfört med den vanliga stående eldrörspannan, som Kingdon fått beviljade genom patentet, är att pannan givits en upptill vidgad form, som får till följd att såväl vattenytan som ångrummet blir större. Den större vattenytan och det större ångrummet förbättrar ångkvaliteten, pannan avger alltså ånga med mindre fukt, jämfört med en vanlig stående eldrörspanna.

Anm; I nästa nummer av SÅF-bladet fortsätter artikeln om pannutvecklingen.

NEDAN EN PATENTANSÖKAN.

Patentansökan 1886, förbättrad Kingdon-panna

Vi Francis Charles Simpson Joseph Basil Denison, och Edward Fanshawe Denison, verkande som Simpson och Denison Ingenjörer, Dartmouth, Devonshire, förklarar härmed naturen av denna uppfinning och

på vilket sätt densamma skall utföras för att särskilt beskrivas och försäkras genom följande uttalande:

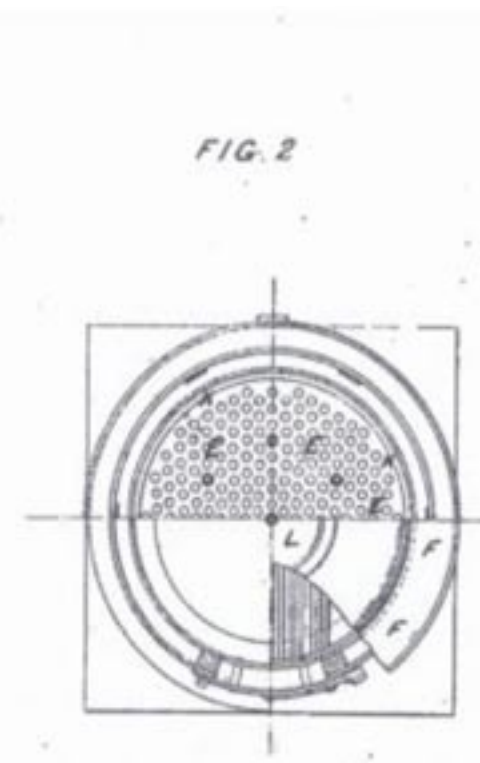
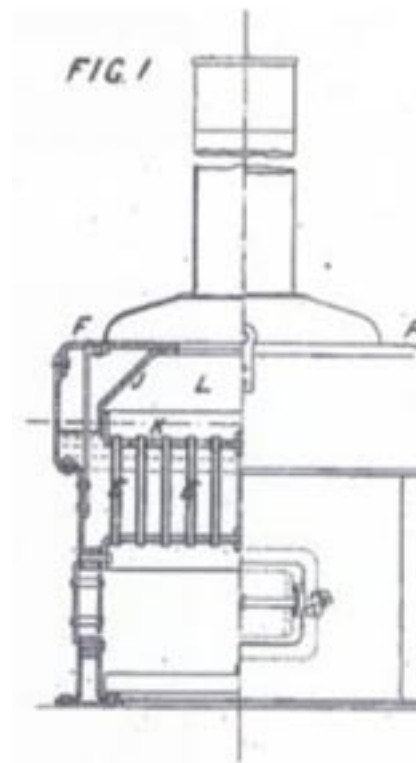
- Föremålet för vår uppfinning är en ädel konstruktion av den inre delen eller kroppen av en vertikal panna, sagda uppfinning baserad på en särskild konstruktion av panna beskriven i specifikationen i patentbrev No 2912 år 1881 erhållet av Georg Kingdon i Kingswear, Devon, Ingenjör.

Enligt Mr Kingdons konstruktion av panna, är de inre vertikala tuberna anslutna till domen där de är förbundna med en topplåt ovanför vattennivån, och inom den övre delen av pannan som är av mycket större diameter än den nedre delen, så att en stor vattenyta och ett stort ångrum vunnits från vilket jämförelsevis torr ånga kan uttas och jäsning motverkas.

Nu enligt vår uppfinning, som vi visar i de bifogade ritningarna, i vilka **figur 1** är en halvt sektionerad vy och **figur 2** är ett delvis sektionerat plan, gör vi den inre delen av topplåten **F** ringformad och för ned från densamma med en fritt vald vinkel, en skärm eller avdelare **J**, till vilken den övre tubplåten **K** är fästad så att den befinner sig under vattennivån, eller omkring nivån, så att tuberna **E**, som är mycket kortare än dem visade på den bifogade ritningen till Mr Kingdons specifikation, och ett mycket rymligare ångrum som utan att inverka på vattenrummet uppnås och en gasexpansionskammare **L** även bildas mellan den övre tubplåten **K** och topplåten **F** tjänstgörande som en gasexpansionskammare i vilken kammare **L** en hög temperatur uppnås för att torka ångan i ångrummet åstadkommande en ökad ekonomi, verkningsgrad och andra fördelar.

Domen kan undvaras i vår uppfinning och upptaget anslutas direkt till topplåten **F**.

Efter att nu ha särskilt beskrivit och försäk-



rat naturen av denna uppfinning och på vilket sätt densamma skall utföras förklarar vi att vårt krav är :-

I en ångpanna konstruerad enligt bifogade ritningar, den vinklade skärmen eller avdelaren **J**, korta tuber **E**, ringformad topplåt **F**, i och för de syften som angetts.

Den 18 dagen i november 1886

H. GARDNER,
166, Fleet Street, London
Agent for the said V.C. Simpson,
E.F Denison & J.B. Denison

FRÅN DEKRAS GENOMGÅNG PÅ ÅRSMÖTET OM DRIFT OCH CERTIFIERING AV PANNSKÖTARE.

Drift av ångpannor

I anslutning till årsmötet i Eskilstuna 23-24 mars 2019 höll Tord Björklund, Dekra, en genomgång av Arbetsmiljöverkets bestämmelser om skötsel av ångpannor. Arbetsmiljöverket ger ut en föreskrift om bl a övervakning och skötsel av pannor i AFS 2017:3, Kontroll av trycksatta anordningar. Den är omarbetad och gäller sedan 2017-12-01.

Transportstyrelsen har också sett över sina föreskrifter eftersom det förekom hänvisningar till Arbetsmiljöverkets föreskrifter som inte längre var relevanta. Samtidigt med en strävan att förenkla.

Av Nya TFS20 xx (beslutsprocess pågår) men även gamla föreskriften framgår att drift av ångpannor i fartyg i inlandssjöfart är undantagna. (AFS 2017:3 kap 6 "Övervakning av pannor" gäller ej sjöfart).

I TSFS:20 xxx Kapitel 2 paragraf 9 står: Arbetsmiljöverkets föreskrifter AFS 2017:3 om användning och kontroll av trycksatta anordningar. Vad som sägs i AFS 2017:3 om kontroll av trycksatta anordningar gäller inte anordningar som kontrolleras av erkänd organisation eller trycksatta anordningar som är avsedda för framdrivning av fartyg i inlandssjöfart.

Anledningen är att eldare och maskinister i yrkesmässig verksamhet skall ha genomgått utbildning och fått behörighet att sköta ångpannor ombord på ett säkert sätt. Är Transportstyrelsen tillsynsmyndighet så gäller föreskrifterna i TSFS och på motsvarande sätt om Arbetsmiljöverket är tillsynsmyndighet för anläggningen så gäller AFS.

Det är bara om ett anställningsförhållande råder som föreskrifterna är aktuella. Dock kan även ideell verksamhet betraktas som

anställning. En förening kan betraktas som arbetsgivare. Fritidsverksamheter är inte berörda.

Även om kravet på pannskötarcertifikat inte är aktuellt inom sjöfarten kan det vara lämpligt att studera föreskrifterna för motsvarande verksamhet på land. Exempelvis tillämpas föreskriften vid skötsel av pannan i museets anläggning i Eskilstuna. Likaså vid drift av ånglok.

De som kör ångdrivna fritidsångfartyg, såsom ångslupar, bör också sätta sig in i vad som föreskrivs om drift ångpannor. Läs vad som står i AFS 2017:3! Nyttig kunskap.

Syftet med omarbetningen av AFS är att beskriva arbetsgivarnas ansvar, så att ångpannor sköts och övervakas på ett säkert sätt. Man anger krav på pannskötare för olika kategorier av pannor. Som bevis på kunnande införs certifiering av pannskötare efter prov av certifierande organisation. Dessa är ännu inte utsedda. Införandet skall ske i december 2020 för vissa större pannor (t ex kol- och vedeldade) och december 2022 för övriga pannor.

Om arbetsgivaren inte följer AFS-föreskriften är det belagt med dryga böter. I föreskriften AFS 2017:3 står bl a att från 1 december 2019 skall arbetsgivaren följa upp pannans status.

Arbetsgivaren är ålagd att se till att pannoperatören har utbildning och uppfyller certifieringskraven. Det framgår vilka krav som gäller för certifiering av pannoperatörer i AFS 2017:3, bilaga 2. Certifikaten gäller i fem år innan de skall förnyas. Det är därför lämpligt att vänta med certifiering tills det krävs för aktuell panna. Hur man skaffar sig utbildning är inte föreskrivet men flera besiktningsorgan och andra organisationer kommer att bedriva kursverksamhet. /Sven

Nya regler för yrkesfartyg 5-15 m enligt TSFS 2017-26

AV PER SJÖBORG

Hoppas att ni alla som omfattas av Transportstyrelsens regelverk för mindre fartyg som gäller i år för dem som bedriver yrkesmässig sjötrafik känner till det. För oss som har slupen S/S Wäsmän i Ludvika innebar det nya regelverket ett omfattande pappersarbete med dokumentering av rutiner som i sig borde varit kända men nu är formaliserade. Som relativt nya ångbåtsägare tycker vi det är bra att strukturera upp verksamheten såsom vi beskriver det hela nedan. Kommentera gärna frågan på SÅF:s forum på hemsidan.

1. Det började med att vi sammanfattade den information som gäller fartygets utrustning och användning.
 2. Därefter tecknade vi ner fartygets drift och nödinstruktioner.
 3. Upprättade en riskanalys.
 4. Kontrollerade att fartyget uppfyller kraven genom en "egenkontroll".
 5. Dokumenterade allt och ha en sammanställning ombord.
 6. Slutligen självdeklaration till Transportstyrelsen i deras e-tjänst EKAN
- Om du omfattas av kraven läs mer i Transportstyrelsens skrift (TSG 4269).
Om du inte genomfört detta före 19 05 31 är fortsatt yrkestrafik förbjuden.
Som extra plåster på såren så debiterar Transportstyrelsen oss minst 5.000:-/år för nöjet, och vad vi får tillbaka vet de inte. □

Prylmarknad Säljes



Lilla Bogserbåten Tärna

Vikt ca 9 ton

Klasse

Tel 768-42 17 00, 08-612 32 52



Ångmaskin Tovik

Kompakt ångmaskin för montering i båt 5 – 10m.

Inklusive smörjapparat och matarpump

Tillverkare Tomas Tovik

Effekt 11.65 hkr. Vikt 50 kg. Höjd 465mm.

Maskinen köptes 1983 men har endast

provkörts några gånger.

Pris 25.000 eller bud

Folke Hasselmark

E-post: hasselmark@gmail.com



Ångpanna

Stått som reserv. Driftstryck 10 atö.
Eldyta 4,5 kvm. Enligt ångpanneboken ger den 130 kg/tim vid oljeeldning.
Oanvända roster medföljer.
Diameter med isolering 750 mm.
Höjd exkl. rökhuv med asklåda 1605 mm.
Provtryckning kan utföras å verkstaden.
Passande armatur (ej leksakstyp) kan ordnas fram. Transportmöjlighet finns.
Pris 40.000:-
Hans Wessman, Älvängen
Tel 0303 – 33 74 75

Propeller

1 st propeller, järn, trebladig med stor stigning. Ca 70 cm i diameter
Kommer från en 12 meter lång barkass.

Lars Lundberg, Linköping
Tel 013-29 89 40

Maj

18 TMV kl 13 båttur på Riddarfjärden med s/s Ejdern och kl 14 resa till Södertälje från Riddarholmen.
24-26 Skärgårdsmässa Vasahamnen. Veteranbåtsfestival! Färjetrafik med Djurgården 3 på Nybroviken
24-26 Sankt Erik öppen visning vid kaj. Sankt Eriks Vänners kontakt: kontakt@sankterik1915.se och webbplats: www.sankterik1915.se
25 Kulturrena med Mariefred.
Avg kl 9.30 Råntmästartrappan till Ö Lagnö
25 Hamns Dag i Stocksund kl 12-15

Juni

1 Ångans Dag i Mariefred med ångbåtar och ångtåg samt bilar mm. Ordinarie trafik med s/s Mariefred.
6 Motorhistoriska dagen, se mhrf.se
12 Skärgårdsbåtens Dag Stockholm – Vaxholm
15 Med Blidösund till Ångskär från Stockholm (buss) och Norrtälje
29 Nostalgifestival i Ronneby Brunnsplan kl 10-17. Även veteranbåtar och ångslup.
www.nostalgifestival.se
29 Med Blidösund till ytterskärgården, Röder, från Furusund
29-30 Forsviksdagarna

Juli

5-7 Träbåtsfestivalen i Skärhamn, www.träbåt.se, info@trabat.se s/s Bohuslän www.steamship.se
7 Ångaren Bohuslän runt Tjörn Avg kl 11 åter 15
6 Saima Regatta i Joensuu i Finland. Troligen kommer 15-25 ångfartyg. Passagerarfartyg i Savonlinna, Punnaharju 1905, Paul Wahl 1919 och Savonlinna 1904. Besök varvsområdet utanför Savonlinna med många ångfartygs hemmahamn.
6 Hjälmaren kanalens dag i Dockan
13 Flottningsdag i Skoghäll
20 I sjön Päijänne Finland blir det ångbåtsregatta vid Sysmä. s/s Suomi kör trafik i Jyväskylä
20 Arvesund, Teknik- och nostalgidag. Ångbåtturer med s/s Östersund. Lokomobilkörning, maskinkörning, smide mm.

20 Med Blidösund till Lilla Nassa från Ljusterö.
25-27 Ångbåtsevenemang i Åbo. Se mer på Facebook, Sveriges ångbåtsförenings sida.
26 Med s/s Östersund på Glamusik musiktur från Arvesund kl 12, till Hallen kl 13. Åter Hallen ca kl 15
27 Med Blidösund till Söderarm från Norrtälje.
27-28 Krogstråket Östersund. Musik- och storsjötur med ångaren Östersund

Augusti

3 Lidwallsbåtens dag i Leksand
10 Musikurer med s/s Östersund, Trångsviken kl 19.
10 Ångans Dag i Smedjebacken med ångbåt på Barken
10 Med Blidösund till Gillöga från Furusund.
24 -25 Södertälje Kanal 200 år skall firas. Fartyg inbjuds att delta. SÅF kallar alla ångfartyg till kanalen!
25 Kanalens Dag Åkers kanal
25 Sicklaslusses dag med fri slussning kl 10-16
31 I sjön Näsijärvi, vid Mustalahti hamn i Tampere blir det ångbåtsregatta. Ångfartyget Näsijärvi II fyller 90 år. Visuvesi, Häme, Suntti, Kotvio II m fl finns där. Även Tarjanne, Wellamo och Alina kan ses i närheten.

31 Båtklubbarnas dag. Evenemang många båtklubbar.

September

7 Körning ångmaskinerna kl 13-15 i Eskilstuna Stads- museum. Steam Punk i samverkan med Silverulv historiska event.
8 Kulturarvsdag
7-8 Jädersbruksdagarna i Arboga, föreningen Jädersbruks vänner.

November

30 Hjulmarknad i Solnahallen kl 11-16.

2020

6-15 mars Allt för sjön

Redaktion

Sven Jönsson 0707-47 33 59
E-post: sven.jon88@gmail.com

Red. Bertil Persson 0703-06 17 02
E-post: bertil@teknil.se

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.

Se oss på facebook



**Manusstopp 19 augusti
för material till nr 3 2019**
som kommer ut ca 29 augusti.

Omslag: Norske Kungaslupen Stjerne skjuter salut för ett brudpar.
Foto: Knut .G. Berva.

Baksida: Samtidigt bakom kanonen.

Tryck: Norra Skåne Offset
Klippan

**Har vi inte skickat någon E-post till dig under året saknar vi nog din adress!
Antagligen har du missat lite info.
Undvik detta. Skicka din E-post-adress till: medlem@steamboatassociation.se**

B



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

