

SVERIGES  
ANGBÅTS  
FÖRENING

# SÅF-bladet

februari



1/20

## SVERIGES ÅNGBÅTSFÖRENING

har som ändamål att främja ångbåtsintresset samt medverka till umgänge och träffar för att sprida ångbåtsägandet och dess glädje genom att:

- Upprätthålla en aktuell fartygs- och slupmatrikel.
- Vara behjälplig med teknisk information.
- Samla föreningens medlemmar och båtar till träffar.
- Verka för att ångmaterielen hålls i drift.
- Vara behjälplig med materielanskaffning (Bytesbörs).
- Hålla kontakt med berörda myndigheter och därigenom bevaka SÅF:s intressen.

## SVERIGES ÅNGBÅTSFÖRENING

Adress: c/o Anders Svenson  
Mårdstigen 3, 544 31 HJO  
E-post: [kassor@steamboatassociation.se](mailto:kassor@steamboatassociation.se)  
Tel: 070-835 13 12  
E-post:  
[ordforande@steamboatassociation.se](mailto:ordforande@steamboatassociation.se)  
(Ordföranden)  
[info@steamboatassociation.se](mailto:info@steamboatassociation.se)  
(Allmän information)  
[medlem@steamboatassociation.se](mailto: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 2019-2020

**Ordförande** Kjell Nordeman  
RAMNÄS  
Tel 079-332 68 61  
E-post [kjell.y.nordeman@gmail.com](mailto:kjell.y.nordeman@gmail.com)

**Vice ordförande** Mats Wallgren  
LEKSAND  
Tel 070-592 66 25  
E-post [mats@saras-wallgren.se](mailto:mats@saras-wallgren.se)

**Kassör** Anders Svenson  
HJO Tel. 070-835 13 12  
E-post [kassor@steamboatassociation.se](mailto:kassor@steamboatassociation.se)

**Sekreterare** Ulf Gradén  
SMEDJEBACKEN  
Tel 073-595 26 37  
E-post [ulfgrad@gmail.com](mailto:ulfgrad@gmail.com)

**Ledamot** Per Sjöborg  
SUNDBYBERG Tel 070-598 52 51  
E-post [per.sjoberg@gmail.com](mailto:per.sjoberg@gmail.com)

**Ledamot** Håkan Johansson  
LINGHEM Tel 070-590 55 58  
E-post [varderingskonsult@hotmail.se](mailto:varderingskonsult@hotmail.se)

**Suppleant** Boris Wall, HAMMARÖ  
Tel 072-737 58 37, 054-52 13 11  
E-post [boris\\_wall@hotmail.com](mailto:boris_wall@hotmail.com)

**Suppleant** Mauno Määttä, GRÄNGESBERG  
Tel 076-169 85 42  
E-post [djupudding@gmail.com](mailto:djupudding@gmail.com)

## SÅF-bladet SVERIGES ÅNGBÅTSFÖRENING MEDLEMSBLAD NR 1 2020

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

MEDLEMSAVGIFT FÖR 2020 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



## Lite nyheter inför seglationssäsongen!

**S**å här dags på året planerar man väl lite till mans vad man skall göra ombord på båtarna och vilka resor/ evenemang man funderar på att genomföra. Om det passar och om du har möjlighet så skulle jag önska att vi blir många som kan manifesteras genom att genomföra en eskader på 225-årsjubilerande Strömsholms kanal. Jag har hört att det t o m kan komma 2 slupar från Finland till vårt sommarevenemang. Eskadern startar i Borgåsund ( i det inre av Mälaren) den 1 juli och avslutas i Smedjebacken med Ångans dag den 11 juli. Utefter kanalen kommer vi att genomföra en del överraskningar i form av god mat, sång och musik och besättningsmiddagen i Ramnäs kan bli en riktig höjdare.

Som några av er säkert hört och läst om finns funderingar på att Mälarens största ångfartyg skall konverteras från kol till oljedrift. Diskussionerna har pågått ett tag och bl a jag har engagerat mig ganska mycket i denna fråga. Orsaken till konverteringen sades främst vara avsaknaden av eldare, men efter det att några av oss sökt efter personer med vana av koleldning, så kommer nu – i vart fall under 2020 – s/s Mariefred att vara kolfyrat. Vad som händer herefter är f n oklart avseende val av bränsle till ångpannan.



Hjulångaren Eric Nordewall II i Forsvik, har sedan en tid inte trafikerat särskilt mycket, utan mest legat vid kaj – tyvärr.

Under senare tid har därför bl a jag engagerat mig i fartygets problematik och nu, efter en tid av förhandlingar, har fartyget fått nya ägare. I maj kommer fartyget att flyttas till Mälaren och kommer herefter ha Frösåkers brygga, någon mil öster om Västerås, som hemmahamn.

Vi ses väl på “Allt för sjön” ?

SÅF deltar med ångslupen Ejdor, ångmaskiner, ångpannor och våra försäljningsprylar mm.

*Kjell Nordeman*  
ordförande

# Medlemsmötet i Eskilstuna

Den 18-19 januari 2020 samlades vi 55 medlemmar i maskinhallen på Stadsmuseet. Vi hälsades välkomna av kulturchefen Mats Widelund som berättade om Eskilstunas industriutveckling och stadens museer.

Text & foto: Sven Jönsson

## Ångpannor

Föredragen inleddes med att Bo Rambäck berättade om korrosion i ångpannor och pannkemi. Bo har jobbat med ångpannor sedan 1978 och särskilt matarvattenteknik sedan 2010.

## Punkter på genomgången:

Korrosion och beläggningar

Råvatten

Späd- och vattenberedning

Pannvattenkvalitet och kontroll av denna

Avställning

## Målsättning för matarvatten- behandling och ångproduktion:

Förhindra korrosion i hela vattenångcykeln, motverka beläggningar och leverera ånga med rätt kvalitet. Sedan följde en detaljerad genomgång om korrosion där galvanisk och gropfrätning (pittings) är av särskilt intresse för våra pannor och skrov. Se separat artikel av Johan Söderberg.

Bland beläggningar som är skadliga för våra pannor kan nämnas olja och pannsten. Däremot är magnetitbeläggning,  $Fe_3O_4$ , bra för pannor eftersom det bildar ett tätt skyddsskikt som hämmar korrosion. Bildas

vid 230-350 grader C. Svart oxid med magnetiska egenskaper. Håll PH-värdet på 9,5-10,5.

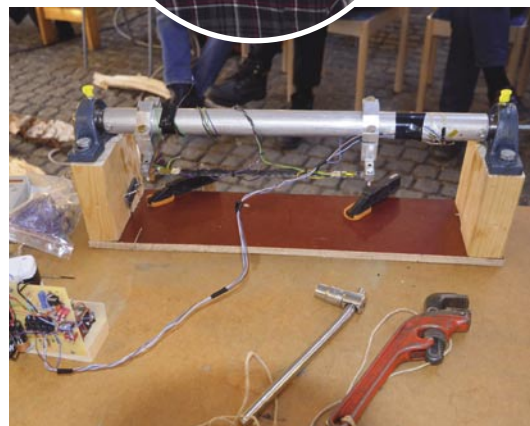
Sen följde en omfattande genomgång av behandling av råvatten och kontroll av detsamma. Ett viktigt avsnitt var hur man ställer av en panna vid kortare eller längre uppehåll. Minimera möjligheter för syrgas att lösas i pannans vatten på metallytorna. TOPPFYLL panna! Håll panna stängd för luft och om möjligt med lite övertryck. Hög PH-värdet till 11-11,5. Sulfit kan användas för att binda löst syre.

Kvävgas kan fyllas i pannan. Torr konservering vid längre uppehåll är bäst. Töm panna medan den fortfarande är varm. Se till att ytorna hålls torra. Undvik kondens från fuktig luft.

På SÅF:s webbsida kan du läsa och se bilder från föredraget. Logga in, klicka på Teknik-Medlemsservice. *fortsättning sid. 6*



Bo Rambäck berättade om matarvattenteknik.



Nils Ohlssons uppkoppling för att mäta vridmoment.



Hans Brattberg och Torsten Björling använde en microdator i sin mätapparat.

## Vridmoment

Nils Ohlsson berättade om vridmoment och visade på en provanläggning hur man kan mäta detta på en axel. Vi denna typ av mätning av vridmoment användes elektronisk överföring från mätutrustningen på axeln till registreringsutrustningen.

Sedan visade Hans Brattberg och Torsten Björling en annan metod att mäta.

Läs mer om detta på SÅF:s hemsida under Medlemsservice och under Teknik.

## Orientering från styrelsen

Anders Svenson berättade om läget med utredningen om bättre förutsättningar för bevarande av rörliga föremål. Arbetsgruppen ThN som jobbar gemensamt med lagstiftning i ärendet för fartyg, järnvägar, vägfordon, flyg har nyligen uppvaktat kulturdepartementet om läget för RAÄ:s utredning.

Det har dessvärre inte hänt så mycket. Man funderar på lösningar på departementet. ThN avvaktar ett tag innan man tar hjälp från Regeringen att driva på ärendet. Under tiden jobbar ThN med kvalifikationskrav för de olika typerna av rörliga föremål.

Kjell Nordeman orienterade om att planering pågår för att i sommar ordna med aktiviteter längs Strömsholms kanal med deltagande av ångslupar som sedan möts i Smedjebacken med kanalens dagfirande den 11 juli. Alla med båtar bör nu planera för deltagande. Det blir gratis slussning.

## Ekonomisk vedeldning

Johan Söderberg berättade om ekonomisk eldning i ångpannor. Det kommer så småningom en artikel om detta. Du kan Googla på Jernkontorets energihandbok och Ved så får du veta mer. □

# Sankt Erik på varv för plåtbyte

TEXT & FOTO: SVEN JÖNSSON.

Intresset har varit stort för vad som händer med fartyget i dockan. Sedan vi volontärer i Föreningen Sankt Eriks Vänner målat färdigt ombord över maskinerna mm, började vi lyfta på durkplåtarna för att gå vidare med ytbehandling. Kring kaskadtank och luftpump såg det risigt ut så vi började där. Det hade rostade mycket invändigt där vattenblask förekommit.

När man tittade närmare på plåten visade det sig att man kunde plocka bort flagor med uppsvällad rostig plåt utan att egentligen knacka bort något. Det blev ganska djupa rostangrepp invändigt.

Vid klassningsbesiktningen i april 2018 uppstod ett hål då bordläggningsplåten rengjordes inför planerad tjockleksmätning. Detta medförde att en tillfällig dubbling lades utanpå det sönderrostade området. Denna dubbling var man tvungen att åtgärda under nu pågående varvsbesök för att upprätthålla klassningen. Misstankar om ytterligare svaga punkter fanns och kontroller ledde till att det planerades för dockning även hösten 2019. Det blev inga passagerarturer under sommaren 2019.

Indockning skedde i november 2019. Efter blästring av skrovet genomfördes en omfattande tjockleksmätning med minst åtta punkter på varje plåt. Flera svaga ställen med tunn plåt och djupfråtor och sönder-



**Alexander Krokonenko t.v. visar Torbjörn Ericson, Anders Samuelsson och Anders Winter vad som sker med Sankt Erik i dockan på Galärvarvet.**

rostade nitskallar upptäcktes. Även i botten under pannorna var det dåligt. Mätningarna visade att det var stort behov av att byta plåt.

Även om slagvatten från kölutrymmena pumpats ut tidigare var det ca 30 ton oljeblandat slam som måste tömmas ut innan man kunde skära bort skadad plåt. Betongfyllning i botten hackades bort. Då framkom att flera spant var avrostade.

Ägaren, Statens Maritima och Transporthistoriska museer, beslöt att i samråd med Transportstyrelsens besiktningsman, byta all plåt under 8 mm och med djupfråtor, s k pittings. Originalplåtarnas tjocklek var mellan 12,5 och 22 mm, de flesta som byts var ursprungligen 12,5 mm. Det blir ca 130 m<sup>2</sup> att byta, dessutom ca 800 tim-

mars svetsning av nitar och pittings. De nya plåtarna har måtten 6 m X 2 m och 10 mm tjocka och de kapas och formas till fartygskrovets rundning vid insvetsning. De nya plåtarna svetsas mot de gamla.

Det mest historiskt korrekta hade varit att nita tillbaka de nya plåtarna, men tillgänglig tid i dockan skulle inte medge det, samtidigt som kostnaderna skulle bli orimligt stora. Det byts plåt i två stråk, 30 m långa och ca 3 m under vattenlinjen, på vardera sidan ner mot pannrumsdurken. I närheten av kaskadtanken blev det ett 9 m stråk att byta. Med tanke på tidigare genomförda indockningar, enligt föreskrifterna, blev det mer än någon kunde veta när vi först hittade lite dålig plåt invändigt vid kaskadtanken. Har man hållit på med gamla fartyg

vet man dock att plåt rostar och trä ruttar med tiden. Nu blev det lite mycket på en gång, men fartyget är nu säkrat för några år framåt. Alla nya plåtar är belägna långt under vattenytan, vilket har den positiva effekten att det inte går att se utifrån att skrovet nu är reparerat med moderna metoder (svetsning).

Varvet fann att över 30 spant var helt avrostade och där har man styckat i nya bulbjärn av samma dimension som de gamla spanten. De övriga spanten i de områden där plåten är utbytt var så dåliga att det inte skulle finnas möjlighet att nita i dem, då de hade kraftiga rostsprängningar. De flesta avrostade spanten var under betong inne i de gamla kolboxarna, men det fanns även avrostade spant under de båda förliga pannorna.

På insidan skall varvet skydda all ny plåt med 2-komponentsfärg (Inter-Shield) för att stoppa vidare korrosion. På mindre ytor kommer man att använda Introtekniks färgsystem Isotrol Grundolja, samt Isoguard Pansar för att få ett enhetligt system med det som volontärerna tidigare har använt. Hela skrovets undervattens kropp ytbehandlas med 2-komponentsfärg (Inter-Shield) och slutmålas med antifoulingfärg. Fartygets stora krängningstankar skall målas invändigt med Isotrol, då en ytbehandling med 2-komponents epoxi inte ryms inom given budget. Detta får bli en åtgärd som måste planeras till en kommande dockning.

I samband med varvsbesöket har en ordentlig genomgång av fartygets offeranoder genomförts. Då det tidigare inte har funnits någon genomgripande utredning om vilken typ av anoder och

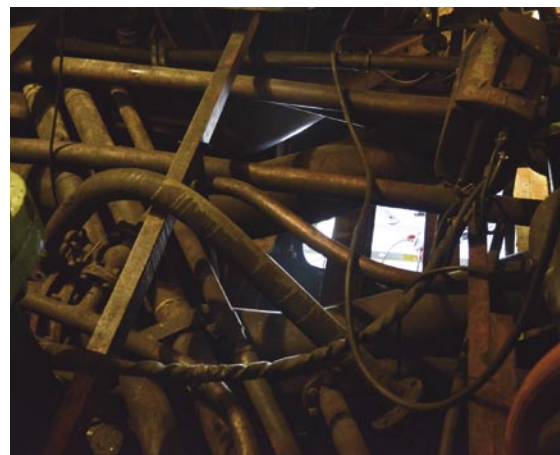


**Sankt Erik i dockan på Galärvarvet.**



**På flera stråk byts plåt.**

**Lite rörigt under durken.**



dess placering, som bäst lämpar sig för att skydda skrovet, tog varvet kontakt med företaget "Korrosionsgruppen", för att projektera en korrekt anodplan. Det har tagits vattenprov vid fartygets ordinarie kajplats och med resultatet från vattenanalys och fartygets driftprofil har det beslutats att samtliga anoder skall vara av magnesium, då det bör ge det bästa skyddet. Dessutom jordas fartygets båda propelleraxlar till skrovet för att förhindra galvanisk korrosion på axlar och tätningar.

Det finns skyddstransformatorer installerade för att förhindra galvanisk förbindelse mellan skrov och fasta nätets jord när fartyget ligger i sjön. Däremot kopplas fartygets jordledning ihop med fasta nätet under dockning. Viktigt att denna skiljs upp när man kommer i sjön, annars finns stor risk för sk. vagabonderande strömmar som orsakar rostskador. (Se artikel om detta på annan plats).

Eftersom man sett oljeläckage vid aktern togs propelleraxeln ut för kontroll. Den behöver inte åtgärdas. Det var däremot skador på axeltätningen och yttre delen av hylsan, som gjorde att det läckte ut olja. Tätningen plansvarvas nu, tryckfjädrar och packningsflätor byts. Hylsfodret plansvarvas och yttre delen på hylsan arborras så att det går att montera utan att hylsoljan läcker ut i havet när man kommer ut ur dockan igen.

Propellerbladen har mindre gamla skador som inte behöver åtgärdas. De har ingen betydelse för driften eller hållfastheten.

Det blir en hel del att återställa invändigt, allt som flyttats eller lossats för att komma åt att svetsa mm. □

# Galvanisk korrosion

TEXT & FOTO: JOHAN SÖDERBERG

Vagabonderande ström kallas det, när ström tar en egen väg. Det är faktiskt ett vanligt och ibland ganska bekymmersamt problem. Idag finns tångamperemetrar och med sådana kan man mäta strömmen i en fas eller vektorsumman av strömmen i en hel kabel. Om strömmen i nollan och fasen tar ut varandra så visar en sådan inget utslag. Är det en helt symmetrisk trefaslast så finns heller ingen strömsumma. Så är det också tänkt. Ström skall gå mellan faser eller från faser till jord och summan skall vara noll. Ändå händer det att instrumentet visar något.

I en villa mätte vi 4 A. Last efter last kopplades ifrån och till slut hade även huvudbrytaren gjort huset strömlöst. Ändå visade instrumentet en varierande ström som gick upp mot drygt 4 A. Hur var det möjligt? Enda möjligheten var att strömmen gick tillbaka via vattenledningen. Tångamperemetern var stor nog att greppa om vattenledningen och visade då samma ström där. Om vi hade kunnat lägga inkommande servis intill och mäta båda på en gång så skulle troligtvis summan vara noll.

När vi hade brutit strömmen till villan så var fortfarande skyddsjorden ansluten (den får ej brytas) och till följd av att någon i grannskapet låg och snedbelastade elnätet kraftigt så att spänningen på nollan var flera tiondels volt. Eftersom skyddsjorden var ansluten dit och samtidigt jordad i tvättmaskinen, varmvattenberedaren och pannan så var det fritt fram för vattenledningen att hjälpa elnätet och lite närmare transformatorstationen fanns säkerligen hus där strömmen kunde gå tillbaka igen och som



**Gropfrätor genom galvanisk korrosion.**

tydligt också måste ha felström. En ström som gör på detta sätt kallar man vagabonderande ström. På ett fartyg av järn behövs ingen vattenledning. Där kan felströmmen gå ut i sjön och söka sig tillbaka via marken, vattenledningen och även det jordtag (ofta järnvägsräls) man utrustar transformatorstationer med och ansluter nollpunkten mot.

I en elanläggning skall finnas skyddsjord och denna skall anslutas mot neutralledaren. Anledningen är att skyddsjorden skall förhindra att farlig spänning på apparathöljen uppstår i samband med isolationsfel. Ett vanligt fel är exempelvis att värmeelementet i diskmaskinen får isolationsfel en bit från ena änden och har man otur blir diskmaskinen då spänningssatt till nära full nätspänning. Skyddsjorden kommer att förhindra det och felströmmen blir samtidigt så stor att säkringen går. Om skyddsjorden skulle vara ansluten mot ett jordspett eller vattenrör istället så skulle (även om felströmmen blev stor) kanske dessa delar få nära full nätspänning utan att säkringen gick och det hade inte varit så bra. Om man skall uppfylla kravet på att



**Genomrost, nitskallarna bortrostade t h.**

säkringen skall gå vid isolationsfel så måste i praktiken skyddsjorden vara ansluten till nollan (i första elcentralen). Enda chansen att slippa felström på fartyg är att sätta en isolationstransformator emellan så man får en egen nollpunkt som är galvaniskt skild från elnätet i land. Det finns fördelar. Även om man vill ha 3x230/400 V ombord (dvs ha nolla) så behöver landanslutningen inte ha någon nolla. Med en D/Y-kopplad transformator kan fartyget anslutas till trefas 400 V utan nolla och ändå har man tillgång till 230 V ombord. Eftersom det redan finns jordade apparater ombord som på ena eller andra sättet kopplar skyddsjorden till skrovet (kanske en elpatron i en panna med tillhörande rörsystem) så kan skyddsjorden som är ansluten till nollan i landstransformatorn lika gärna kopplas direkt till skrovet när man ändå håller på. Någon vagabonderande ström kommer ändå aldrig kunna gå. Det kan vara bra att kunna direkt mäta spänningen och den felström som skulle uppstå om näten lades samman. Det kan också vara bra med ett instrument eller indikering för felströmmen på skyddsjorden i dess anslutning till nollpunkten (jordfelsindikering).

Om det blir fel på själva isolationstransformatorn så kan skrovet spänningssättas den vägen. Till sjöss används ju inte transformatorn och vid kaj återleder vattnet bra nog men om man ligger på varv kan det vara lämpligt att koppla samman skyddsjorden från land med den ombord. Vill man vara på säkra sidan kan en varistor (en lätt tillgänglig typ kallas "zinksaver") läggas emellan. Den isolerar systemen galvaniskt men kortsluter om någon högre spänning skulle uppstå. Ingen ska behöva få en stöt vid landgången!

Om man varit på varv och åter ligger i sjön är det lika viktigt att bryta nollpunktsförbindelsen. Felströmmen, som kan uppgå till tiotals ampere, behöver nämligen inte vara helt och hållet växelström. En avsevärd likströmskomponent kan vara överlagrad och om strömmen går från land till båten och därmed från plåten ut i sjön (Mät i nollpunktsförbindelsen!) så kommer skrovet frätas bort och det kan gå riktigt fort. Skadorna vid måttlig strömtäthet uppstår (till följd av målning mm) nämligen i form av gropfrätor och ganska lite material i

*fortsättning sid. 19,*

# Duncan

TEXT & FOTO SVEN JÖNSSON



**Kommer ni ihåg den ryska ångskonerten som var med på ångbåtsmötet kulturhuvudstadsåret 1998 i Stockholm?**

Text & foto: Sven Jönsson

**H**on var anmäld att komma från Sankt Petersburg och flera hade iakttagit ett fartyg med en svart rökstrimma långt ute på Ålands hav.

De hade ont om pengar till bränsle men hade fått tag i gamla telefonstolpar som de eldade med. Ägaren Valentin hade köpt

fartyget som vrak och ägnat sex år att restaurera det. Det var även hans bostad.

De blev mycket uppmärksammade under mötet. Utseendet var lite annorlunda än de ångfartyg vi sett tidigare. Skicket på maskinen var inte det bästa. Ett lager hade gått varmt och smält ner babits. Vi erbjöd att gjuta nytt men de bara filade till skadan lite och åkte vidare. Innan de for vidare mot Åbo ordnade vi lite bättre bränsle åt dem.

Senare hörde vi att de varit med på ett ångbåtsmöte i Vejle i Danmark 22 april 2002. På väg därifrån blev det storm och de drev in på en sandbank nära Kongstrup

utanför Kalundborg. Vid lossdragningsförsök sjönk hon på 16 m djup den 26 juli. Där hamnade hon i farleden för sjötrafiken och Sjöfartsverket krävde att hon skulle bort före 15 november. Några medel för bärgning fanns inte förrän i april 2003 då en sammanslutning "Friends of the Duncan" bildats som samlat in pengar för ett lyft upp på en kaj. Under tiden hade folk i Kalundborg hjälpt Valentin och hans 21-årige son Maxim och kockan Anne med kläder och övernattningar på Vandrarhemmet. Även kommunen med borgmästaren i spetsen bidrog. Där på kajen låg hon. Många entusiaster hjälpte till att rensa i fartyget och

smörja in maskindelar. Det dröjde till 2009 när ett tyskt museum i Ribnitz-Damgarden blev intresserade att restaurera fartyget. Dit transporterades hon på väg under juli 2019. De räknar med att hon skall vara sjöduglig till 120-årsdagen 2021.

Adress till museet  
[www.technikverein-puetnitz.de](http://www.technikverein-puetnitz.de).  
Det ligger i Robnitz-Damgarden 30 km öster Rostock.

Duncan ägs av Valentin Syromiatnikov,  
E-mail [v9627171238@gmail.com](mailto:v9627171238@gmail.com)  
Tel: +7962 717 -12-38  
Fartyget är byggt i S:t Petersburg 1901  
Längd 21,5m, bredd 4,7 m. □

# Freden

TEXT & FOTO: JAN PETER LÖFSTRAND

Ångslupen Freden, ombyggnad av maskin. Det måste ha varit 1994 som SÅF:s ångslupar Stimmaren, Sjöfröken m fl gästade Borgåsunds hamn. Mitt intresse för ånga tändes och jag köpte S/S Wiksö från Torsång. Den döptes om samma år till S/S Freden eftersom den del av Mälaren där jag bor heter så.

Att vara skeppare och ägare på Freden har gett mig många härliga upplevelser och vänner. Min kunskap om ångmaskiner 1994 var lika med noll. Men vänner inom SÅF har välvilligt ställt upp med råd och sett till att det fungerat. En av dem är Tommy Skogsberg som nu även har konstruerat om min B2:a som kanske inte alltid har fått den omvårdnad som den förtjänat. Stort tack Tommy.

S/S Freden har fått nytt liv. Konstruktör och utförare är Tommy Skogsberg. Ombyggnationen av maskinen är gjord på grund av att tvärstycksvinkeln på originalutförandet är väldigt tvär, vilket innebär att det blir stora påfrestningar på glidytor när vevaxeln är i sitt yttersta läge. Det är en orsak till att det kan uppstå ett glapp mellan tvärstycket och gejd. En ny bottenplatta är tillverkad med en montagehöjd som är samma som det gamla maskinstativet, för att möjliggöra korrekt montering mot propelleraxeln. Cy-lindern vilar på en montageplatta som bärs upp av fyra kolonner, som även utgör fäste för gejden som tvärstycket går emot, och det är även monterat två horisontella stag för att få stabilitet i konstruktionen.

Vevaxeln är nytillverkad och lagrad i två



stycken kullagerförsedda lagerbockar och vevlagret består av ett kraftigt nållager. Vevstaken är nytillverkad och är 75 mm längre än originalutförandet för att få en flackare tvärstycksvinkel och är i överändan lagrad med en utbytbar bronsbussning. Tvärstyckstången är tillverkad i rostfritt för att undvika korrosion vid stillastående och tvärstycksfoten är försedd med ett glidlager av brons som är utbytbar och går emot gejden som är justerbar för att kunna eliminera framtida slitage. Stängerna till excentrarna för manövrering fram och back är förlängda 75 mm för att passa den nya maskinhöjden. Samtliga glid- och rullager är numera fettsmorda.

Som skeppare på Freden ser jag fram emot sommaren med seglats på Strömsholms och Hjälmare kanaler. □

**Fredens skeppare njuter på böljan blå.**

**Den ombyggda B2-maskinen.**







## Ångbåtskatalogen

Slutklämmen pågår för att få den klar till båtmässan Allt för Sjön i Älvsjö. Sedan påbörjas distributionen i liknande omfattning som för Ångbåstidtabellen. För att spara porto tänker vi göra paket klara till båtmässan så de som kommer på besök där kan ta med sig hem en bunt. Kom till SÅF-montern i Classicdelen i C-hallen, C 18:34, och ta med dig en lämplig bunt som du kan fördela i hemtrakten eller ombord på ditt fartyg. Vi gör lite olika storlekar på paketen så du får avgöra hur mycket du vill bära med dig. Skriv på fördelningslistan namn och hur mycket du tar med dig. På det sättet räknar vi med att kunna trycka fler exemplar så att katalogen räcker längre. Den är nu inte tidsbunden utan gäller så länge lagret räcker.

Vi kommer att se till att ni får en första omgång av katalogen antingen genom att vi kör ut dem eller att de skickas via Turistbyråshopen i Tyresö alternativt med posten. Fler exemplar av katalogen kommer sedan att kunna beställas från Turistbyråshopen. Har ni ändrat adress till lämplig mottagare så meddela detta.

Frågor kan ställas till 070-747 33 59 /Sven eller 070-598 52 51/Per.

# Ångslupen Ejdor på Båtmässan

TEXT & FOTO: HENRIC NILSSON.

Den lilla ångslupen Ejdor byggdes troligtvis vid sjön Sommen i Östergötland ca 1900. Eventuellt byggdes hon vid gården Lycke/Lyckö vid Sommens norra del. Hon är klinkbyggd i trä och har en stående eldrörspanna på 1,5 kvm eldyta samt en encylindrig ångmaskin på ca 2 hkr, tillverkad av Karl Walfrid Karlsson (1868–1948). Han kallades för Knäckarkalle i folkmun och var bosatt i Tranås, därav namnet Tranåsmaskinen. Maskintillverkningen hade han vid sidan om sitt arbete som ångpannebesiktningsman för Strömsholmens mekaniska verkstad.

Ejders första levnadsår är inte klarlagda. 1941 inhandlar Edvin Karlsson ångslupen av frisör Vetter i Tranås. Edvin Karlssons son Åke var då 10 år. Köpeskillingen var 425 kr och det avtalades att Vetter skulle leverera slupen till Malexanders brygga. Där hämtades hon på lastbil och transporterades till Eda mellan Rimforsa och Brokind. Där gjorde hon lustturer på Åsunden fram till 1946 så hon såldes till Kurt Svensson (son till David Svensson) i Björkfors-Åsunden. År 1957 är hon upplagd vid Björkfors och Åke Karlsson blir ny ägare. Han låter transportera henne till Kindals båtvarv för upprustning där bl a köl och vissa bord byts ut. 1959 skaffar Åke eget sommarställe vid Södra Fjälla, Törnvikens och sjön Järnlunden som blir ny hemmahamn för Ejdor.

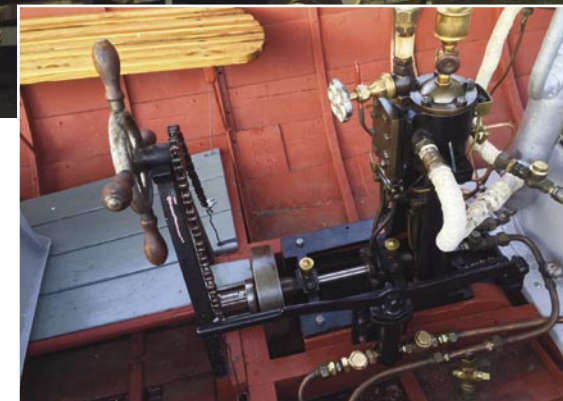
1964 medverkar Åke med Ejdor i en film som SVT låter göra om Kinda kanal (Kinda kanal, den för sin skönhet kända) och där kan man se Ejdor ånga förbi mellan slussarna i kanalen.



Ejdor kan ses i SÅF-montern på båtmässan.

1978 ringer Olle Hellbom för att eventuellt kunna använda Ejdor i en kommande film om "Madicken på junibacken". Inspektör skickas till Åke och ångslupen Ejdor blir godkänd för att användas i filmen. Åke tar henne till Björklinge utanför Uppsala där filmen ska spelas in på en del av Fyrisån med regissör Göran Graffman. Ån muddras för ca 16.000 kr för att inte Ejdor ska få problem och Åke ångar på med Ejdor och passagerare ett antal gånger under en vecka då filmen spelas in under våren 1978. Filmen hade premiär 1979. Efter filminspelningen tas Ejdor tillbaka till Järnlunden och södra Fjälla där Åke använder henne för lustturer.

1985 har Åke besök av kusiner från Amerika som vill åka med Ejdor och det blir sista sommaren hon används innan hon läggs på land vid södra Fjälla. Något år senare tar Åke båten till båtbyggare Andersson i Hästholmen efter att ha



Ejdor har en Tranåsmaskin på 2 hkr.

monterat ur panna och maskin samt taket. Där byts däck och vissa bord samt sargen och därefter transporterats hon hem och blir liggande i Åkes lada i Vikingstad utanför Linköping.

2016 byter hon ägare och Henric Nilsson tar henne till Borkhult utanför Åtvidaberg i Östergötland. 2017 transporterats hon till Anders Værneus på Sjöexpress AB i Kisa där hon genomgår en grundlig genomgång för att återuppstå igen 2018.

Ejdor kommer att ställas ut på båtmässan Allt för Sjön i Älvsjö 2020. □

# Ett intressant besök i Sickla

TEXT & FOTO: SVEN JÖNSSON

Sickla i Nacka tillverkades järnvägsagnar och dieselmotorer sedan 1900-talets början i Marcus Wallenbergs regi. Som medhjälpare hade han Jonas Hesselman. Bl a tillverkades Polarmotorn i företaget som då hette Atlas Diesel AB. I de gamla industrilokalerna har det nu blivit ett stort köpcentrum och Atlas Copco AB har där sitt stora kontor. Under detta kontor och affärscentrum är det utsprängt en gruva med orter på -20 m och -40 m. Det började under 1938 med att man sprängde ut för skyddsrum åt de anställda.

Man fann det lämpligt att här i det hårda berget prova och utveckla utrustning för gruvhantering. I gångarna och orterna finns utställt utrustning från olika tidsepo-ker. Från att man hade enkla handhållna lufthammare, stativ för flera hammare som övergick till att vara hydrauldrivna, vidare till automatiska och monterade på fordon. Man borrar, laddar och spränger ut den färdiga tunnelformen med varje salva.

De nyare är fjärrkontrollerade. Man kan sitta i Örebro, där konstruktion och tillverkning sker, och styra borrarutrustning i berget i Nacka. Driftpersonalen i gruvorna behöver inte vistas vid maskinen utan kan sköta denna från lokal med kontorsmiljö. Även lastmaskinerna är numera fjärrkontrollerade, kör själva efter en inkörningstur från lastplatsen till tippningsplatsen. Man



**Borrmaskin som kan fjärrstyras.**



**Guiden berättar om gruvutrustning.**

planerar nu att gå djupare till -60 m nivå för fortsatta prov. Dock måste man hålla sig inom Atlas tomtområde, neråt finns inga begränsningar!

Nere i berget finns även en konferensanläggning.

Ett intressant studieobjekt ni bör försöka komma till. □

## Alt för sjön®



**s/s Margurite på mässan 2018.**

### **B**åtmässan i Älvsjö pågår 7-15 mars.

SÅF håller som vanligt till i C-hallen (Charlie). Vi står på samma plats som tidigare längst ner mot östra sidan.

**Monternummer är C18:34.**

Framför oss på "torget" har vi en ångslup. I år är det Ejdor från Östergötland. Den har nu fått en ny ägare och en omfattande upprustning. Ångslupen är känd från filmen om Madicken.

I montern har vi ungefär samma utbud som vanligt, med ett par ångmaskiner, ångpannan Vaporcita, lite ångböcker och SÅF-kläder. Vi har även med de små "Puttputtbåtarna" som drivs med metatabletter.

Nya Ångbåtskatalogen kan du hämta hos oss, även paket med flera som du kan fördela till andra. Vi hoppas även att stickade tygmärken med SÅF-logga skall finnas.

På söndagen den 15/3 blir det Veteranbåtsforum kl 13-17 i konferenssalen K 14 med bl a redovisning från Åbo-mötet.

**Välkomna till mässan!**

*Fortsättning från sid. 11.*

kilogram räknat behöver frätas bort för att skada plåten allvarligt.

För den som vill räkna så går det (Coulombs konstant 96485 As per mol) ca 27 Ah multiplicerat med valens för att fräta bort en hel mol av skrovplåten. Järn väger 56 g per mol och löses upp som två eller trevärt och tillsammans med att året är 8760 timmar långt inses att med endast en sjättedels ampere (156 mA) så fräts ett helt kilo bort varje år! En amperemeter med mätområde 0-10 A visar noll, nålen rör sig knappt (eller inte alls om det är vridjärnsinstrument) och ändå blir ett stort fartyg som Sankt Erik allvarligt skadat på något enstaka år...

Om det sitter zink på skrovet så fräts i bästa fall den först. Zinken är ur fartygets perspektiv en minuspol som sänker spänningen på skrovet. Ström vill då gå ut i zinken och tillbaka igen genom skrovets övriga delar. Runt varje zinktacka uppstår då en strömzon där plåten är skyddad. Om bottenfärgen är kopparoxidbaserad eller liknande så förbrukas både färg och denna strömzon redan på kort avstånd från varje zinktacka, så det krävs ganska många för att skydda. Om landströmstransformator saknas beror allt på elnätet och det kanske inte räcker med en zinktacka per kvadratmeter till slut. Ett helt rent skrov utan landanslutning klarar sig med några enstaka zinktackor även om man ligger i hamn där ström kan skapa svaga elektriska fält i vattnet som kanske skulle kunna konkurrera med det som en enda zinktacka kan bygga upp men knappast flera.

Sätt några zinktackor på varje sida och undvik varje form av galvanisk (direkt sammankopplad) landströmsförbindelse så går allt bra! □

# Var skall alla mina prylar ta vägen?

Jag fick en påringning av Ove som börjat fundera på var alla prylar som han samlat genom åren skall ta vägen när han inte längre kan vara aktiv.

TEXT & FOTO: SVEN JÖNSSON

Det är mycket av ångprylar såsom manometrar, vattenståndsarmaturer, smörjapparater, ventiler, rörkopplingar, lödkopplingar för kopparrör mm, mm.

Risken finns att efterlevande inte förstår vad saker kan användas till och skickar det till skroten, där mycket en gång kom ifrån. För de som underhåller gamla fartyg kan mycket vara värdefullt och eftertraktat. En del prylar tillverkas inte längre men är fullt användbara i äldre utrustning.

Det är säkert flera som har samlat på sig saker som verkligen är bra att ha när något behöver repareras eller till fartyg som restaureras.

De flesta firmor som handlar med begagnade fartygsdelar är väldigt dyra på sina saker. Så dit vill man kanske inte lämna prylarna. Behöver det vara så? De som samlat saker är kanske inte så angelägna om att få högt pris för sina prylar. Snarast kanske hjälpa till för att kunna hålla gamla fartyg igång till rimlig kostnad.

Själv har jag också en hel del som inte behövdes när jag byggde Stimmaren. Det är t ex vattentankar, ventiler, rörkopplingar, propellrar, beslag mm.

Det finns säkert samlare även för andra båttyper eller andra tekniskdelar. Det



kan även vara fråga om publikationer, beskrivningar, båt- och teknikkböcker.

Har ni förslag hur vi på lämpligt sätt skall kunna ta tillvara dessa samlingar? Finns det t ex någon lite yngre person som har tillgång till en lada och som till självkostnadspris kan ta hand om "dyrgriparna"? På Gotland finns säkert saker för att fylla ett par containrar. Det behöver ju sorteras så att det går att hitta efterfrågade prylar.

Hör av er om ni har idéer!

Kjell Nordeman har övertagit en del från Bosse på Adelsö för SÅF:s räkning, men det kan behövas fler som handhar överskott. □

## Kallelse till SÅF:s Årsmöte 21 mars 2020

- 10.30 Samling och fika
- 11.00 Årsmöte i Flygets Hus, Länergatan 11, Linköping
- 13.00 Lunch på Flygvapenmuseum (var och en betalar direkt till restaurangen)
- 14.30 Guidning i museet (SÅF betalar)
- 15.30 Enskild rundvandring i museet
- 17.00 Museet stänger

Anmäl ditt deltagande till fika och/eller guidning senast 15 mars till Kjell Nordeman.  
E-post: [kjell.y.nordeman@gmail.com](mailto:kjell.y.nordeman@gmail.com) Tel: 079-332 68 61.

Det är några nya utställningar på museet.  
Passa på att delta nu när vi har guide med oss.  
Flygmuseet ligger på gångavstånd från Flygets hus, ca 10 minuter.

Motioner skulle varit inne senast den 1 januari enligt stadgarna. Dock, har ni några förslag så skicka in dem så är de i tid till nästa möte!

Valberedningen vill gärna ha förslag på fler ledamöter. Mötet var tänkt pågå i två dagar men det finns nu inte några bokningsbara rum vid denna tid pga två stora evenemang i Linköping.

### Välkomna till årsmötet!

Styrelsen

### Valberedningen

Inför årsmötet, 21 mars på Flygets hus i Linköping, är det några medarbetare som hoppat av som funktionärer. Vi behöver fylla på med nya krafter. Vi har fått ett par intressenter, Anne-Sofie Eriksson och Harald Jochnick.

Men vi behöver fler. Särskilt söker vi någon som vill äta sig att jobba med båtregistret. Som ni sett saknas en hel del uppgifter och även ångbåtar saknas. Vi har tappat bort ägare till en del båtar i samband med försäljning. En del ägare är inte så benägna

att beskriva den båt de äger, så någon som kan intervjua ägare är nog det som behövs.

Anmäl om du själv är intresserad eller någon annan som du tror skulle passa som funktionär.

Sven Tel: 070-747 33 59 eller

E-post: [stimmaren@telia.com](mailto:stimmaren@telia.com)

Pertti Tel: 070-284 13 18

E-post: [saraighat\\_express@yahoo.se](mailto:saraighat_express@yahoo.se)

Jan-Erik 070-331 34 07

E-post: [j\\_e\\_gullback@hotmail.com](mailto:j_e_gullback@hotmail.com)

## Prylmarknad Säljes



### HF-maskin

Komplett maskin med pumpar, förvärmare samt röranslutningar och säkerhetsventiler. Maskinen är glidlagrad. Körd mycket sparsamt under två säsonger.



### Ångslupen Indiana

8x2 meter, 3 cyl compoundmaskin byggd av Tomas Tovik. Byggd 1988, pannan byggd 1995. Pris enligt överenskommelse.

Sten Lindskog, Knutby 070-673 07 48  
sten.lindskog@franckskyindustri.se



### Ångbåten Pikku Matti II

Nitat plåtskrov L= 9,5 m B= 2,6m vikt ca 5 ton  
Maskin compoundmaskin ca 10 Hk, Vedeldad eldrörspanna provtryckt 12 bar, arbetstryck 8 bar. Två kojplatser i fören, Kök med spritkök, Pottipot toa. Ekolod, GPS, Flytvästar 12st. Räddningsflotte, Tvåaxlad transportvagn. Båten finns i Smedjebacken, kan provköras där. Fler bilder finns på SÅF:s hemsida.

Mauno Määttä, Grängesberg  
Tel: +46 761 69 85 42



### Oldenburg-skrov 8 m

Båtprojekt som aldrig är sjösatt. Mycket jobb gjort, bara iordningställande kvar samt val av drivning. Längd: 8 m Bredd: 2.05 m Skrov, däck och salong i glasfiber.  
\* Salongen har ståhöjd (glas till fönster finns)  
\* Trädetaljer i lackad teak  
\* Durkar i målad marin-plywood  
\* Yttre beslag monterade (brons och mässing)  
Propelleraxel (30mm) och propeller. roder och skädda Pris: 75.000 SEK  
Båten finns i Österåker norr om Stockholm

Kjell Sarnold, Solna  
Tel: 070 442 70 66  
kjell.sarnold@gmail.com



### Ångslupen Nessie

Längd 6,75 Bredd 2,30  
Djupgående ca 0,55 Vikt ca 1500 kg  
Propeller 4-bladig 19x26  
Maskin Breeding B2, Ångpanna Vaporcita  
Båtvagn m dubbelmontage  
Prisidé: 190.000 – bud

Ove Lindh, Kristinehamn  
Tel: 070-660 63 75  
E-post: lillkvaggen@gmail.com

**FLER ANNONSER PÅ SÅF:s HEMSIDA.**

## Aktiviteter

### Februari

- 20 Stiftelsen Skärgårdsbåten Klubbafton på Tellus. Elliord Mattssons vykort visas.
- 22 TMV besök på Miniature Kingdom i Kungsör. Tåg kl 08.50 Fr Stockholm. Samling kl 10.30 vid museet i Kungsör.

### Mars

- 4 TMV Kl 17.30
- 6-15 Allt för sjön i Älvsjö. Ångslupen Ejedor.
- 10 Sjöhistoriska kl 18 "Älskade båtliv" med Eva Berglund Thörnblom
- 11 Sjöhistoriska kl 18-20 filmer om Marinens stora fartyg 1950-talet. Kryssaren Göta Lejon, jagaren Halland, korvetten Visby
- 18 Stiftelsen Skärgårdsbåten årsmöte. Förhandlingarna börjar kl 19.30. Gemensam middag serveras ombord på MS Stockholm före mötet.
- 19 BHRF årsmöte kl 19
- 21 Sjöhistoriska kl 11-16 boknautika. Arkiv
- 21 SÅF årsmöte i Linköping, Flygmuseum
- 22 Sjöhistoriska kl 11-16 Världsvattendagen
- 24 Klubb Maritim Sth, klubbafton kl 18:30 i Hartwickska huset, St Paulsgatan 39. om Boghammarvarvet på Lidingö.
- 25 Sjöhistoriska lunchföredrag kl 11.30 om Vasas försvunna kanoner, Lia Månsson och Jim Hansson.
- 25 TMV årsstämma kl 16.30. Föredrag om telefonautomater och -kiosker.
- 26 Pythagoras, Norrtälje årsmöte kl 19.
- 30 Stiftelsen Skärgårdsbåten kvällsöppet Nybrogatan 76 kl 17-20.

### April

- 1 Sjöhistoriska och Stiftelsen Skärgårdsbåten visar filmer om ångbåtstrafik kl 18-21.
- 15 Sjöhistoriska kl 11.30 om "Skeppen under rysshärjningarna"
- 17-19 ArbetSam Årsmöte och museidagar i Nyköping/Oxelösund
- 18 Sjöhistoriska kl 18-24 Kulturattén.
- 21 Klubb Maritim Sth, klubbafton kl 18.30 i Hartwickska huset, St Paulsgatan 39.

## SÅF-bladet

### 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

**SÅF behöver sina medlemmar. På baksidan av tidningen ser du för vilket år du betalat din avgift. Står det 2019 så har du nog missat att skicka iväg pengarna. Står det 2019 trots att du har betalat? Hör av dig: medlem@steamboatassociation.se 073 321 44 83 så reder vi ut det. /Maggan**

Se oss på facebook



**Manusstopp 4 maj  
för material till nr 2/2020**  
som kommer ut ca 15 maj.

**Omslag:** S/S Freden på sjön Freden.  
Foto: Jan Peter Lofstrand

**Baksida:** Eric Nordevall II kommer att flytta från Forsvik till Frösåker vid Västerås under våren 2020.  
Foto: Sven Jönsson.

Tryck: Norra Skåne Offset, Klippan

**Känner du någon ångintresserad** som inte är medlem? Passa på att ge bort ett medlemskap! Vill du inte kosta på detta kan du anmäla kontaktuppgifter för vederbörande så skickar vi anmälningsinformation och någon tidning.

**B**



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

