



3/20



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

Tel: 070-835 13 12

E-post:

ordforande@steamboatassociation.se

(Ordföranden)

info@steamboatassociation.se

(Allmän information)

medlem@steamboatassociation.se

(Medlemsregister, hemsida, annonser)

Ta gärna en kontakt med din närmaste styrelsemedlem om du vill ha råd i ångbåtsfrågor eller om du har synpunkter på föreningens arbete eller organisation.

© Sveriges Ångbåtsförening.

Eftertryck tillåtet efter skriftligt tillstånd.

Styrelse 2020-2021

Ordförande Kjell Nordeman

RAMNÄS

Tel 079-332 68 61

E-post kjell.y.nordeman@gmail.com

Vice ordförande Per Sjöborg

SUNDBYBERG Tel 070-598 52 51

E-post per.sjoberg@gmail.com

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 Anne Sofie Eriksson

SOLNA Tel 070-467 36 85

E-post annesofie@ordiarbete.se

Ledamot Håkan Johansson

LINGHEM Tel 070-590 55 58

E-post varderingskonsult@hotmail.se

Ledamot Harald Jochnick

VÄSTERÅS Tel 073-355 90 39

Epost hj@jochnicks.com

Suppleant Boris Wall, HAMMARÖ

Tel 072-737 58 37, 054-52 13 11

E-post boris_wall@hotmail.com

Suppleant Mauno Määttälä,

GRÄNGESBERG

Tel 076-169 85 42

E-post djupudding@gmail.com

SÅF-bladet SVERIGES ÅNGBÅTSFÖRENING MEDLEMSBLAD NR 3 2020

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

MEDLEMSAVGIFT FÖR 2020 ÄR:

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



Ångbåtsseglationen 2020 och covid-19

När detta skrivs, så befinner vi oss i början av slutet på årets ångbåtsseglation, en säsong som vi kommer att minnas som året då seglationen nästan uteblev. Jag har dock uppfattat att några ångbåtar, trots influensatider, genomfört ett antal turer – fast då i mycket mindre omfattning än planerat och med färre passagerare, vilket påverkar ekonomin negativt. Istället har besättningarna ägnat tiden åt underhåll och mer eller mindre omfattande reparationer och ombyggnader, vilket naturligtvis är en förutsättning för att ”hålla igång” ångbåtsflottan. Influensatiden innebär också att kostnaderna för underhåll och reparationer mm har ökat, samtidigt som intäkterna från seglationen blivit minimala, vilket – på sikt – är ohållbart. Vi får hoppas att den intensiva forskningen snabbt kan få fram ett influensavaccin.

Årets årsmöte präglades också av den influensatid vi genomgår, vilket innebar att vi genomförde mötet digitalt. Det är trist att inte kunna mötas på ett vanligt sätt, men vi får ”laga efter läge” och inte riskera varandras hälsa.

Detta innebär också att vi får förhålla oss till rekommendationer avseende influensan, då vi planerar för föreningsammansamlingar som t.ex. ångmöten, men att helt sluta träffas kan/skall vi ju inte. Våra träffar måste dock begränsas antalsmässigt på det sätt Folkhälsomyndigheten beslutat. Information om dessa återkommer vi till såväl i bladet som i våra digitala medier.

Kjell Nordeman
ordförande



Snart flyter historia i Alnö-sundet utanför Sundsvall igen

Delar av gänget som var med den 14 juli 2020 då ångmaskinen efter ca 13 år återigen kom i drift. Från vänster: Johan Karlsson, Bengt Näsman, Björn Granat, PG Hegner, Sture Kriström och Jim Modin. Med (i allra högsta grad) men saknas på fotot var också Stefan Svensson och Sven-Erik Nordsten.

TEXT & FOTO: BERT LÖFQVST

Tisdagen den 14 juli 2020, klockan 14.15 matades ånga till maskinen. Tryck 6-6,5 bar. Maskinen gick igång direkt utan protester och gick sedan perfekt, efter lite justering och smörjning, under några timmar på eftermiddagen med hjälp av Björn Granat, Johan Karlsson och Stefan Svensson.

En historisk dag för vår k-märkta 145-åriga ångbogserbåt. Det är ca 13 år sedan den senast var i drift.

Efter ytterligare justeringar planerar vi förstås att senare i sommar lämna kajen för en riktig provtur. □



Primus maskin provkördes.

Primus på väg till Tjuvholm.



Ångfartyget Tomten seglar igen

Som vi sett i tidigare SÅF-blad skrev vi om den förödande branden 2013 i nummer 3/2013 och om reparationerna i nummer 1/2019. Nu har vi kommit till att fartyget är klart och sjösatt.

TEXT: STURE BYSTRÖM
FOTO: CHRISTER SAMUELSSON



Maskin och panna åter på plats.

Med hjälp av försäkringspengar, bidrag från företag, organisationer och privatpersoner började arbetet med att planera för att restaurera båthus och fartyg. 2017 fattades ett stort beslut om att gå vidare med projektet.

Det utbrunna fartyget fraktades till Mäläröarnas båtvarv på Färingsö. Ångmaskinen är i stort sett återställd vid Torshällaverken. Under 2018 uppstartades restaureringen lokalt i Venjan. Pannan tubades om med hjälp av folk i Siljanområdet och runtom i landet.

Under 2019 transporterades panna och maskin till Mälärövarvet för inmontering. Den 10 oktober transporterades Tomten från varvet till det nybyggda båthuset.

Ny brygga byggdes med hjälp av medel som stödpersoner betalade för få sitt namn ingraverat i ett plank. Man får inte glömma sponsorerna, det var mycket plank.

Den sponsrade styrhytten kunde monteras och all rödrugning genomfördes under 2020. Den 9 juli kunde Tomten sjösättas för



Sjösättning i Venjan den 9 juli 2020.



Per Sjöborg, SÅF, överlämnar vimpeln till föreningens ordförande Kennet Karlsson.

tredje gången i Venjan. Därefter har diverse justeringar och kompletteringar utförts och tekniska provturer genomförts. Ytterligare kompletteringar inombords fortsätter.

Föreningen, med 170 medlemmar, är tacksam för all hjälp. Utan det hade inte projektet kunnat genomföras. Man får gärna bli medlem eller på annat sätt stötta projektet. □

Välkomna i styrelsen!



Anne Sofie Eriksson

Hej alla och tack för förtroendet att bli invald i SÅF:s styrelse! Om jag ska berätta lite om mig själv kan jag inleda med att konstatera att jag, till skillnad från den stora andelen SÅF-medlemmar, har mycket kort erfarenhet av ångmaskiner, båtar och allt som hör därtill.

Innan 2017 visste jag knappt vad en ångbåt var. Men den sommaren fick jag möjlighet att vara guide ombord på Å/S Hjerter Kung som gick turer på Åkers kanal i Österåker norr om Stockholm och det var då jag fick upp ögonen för ångans förunderliga värld. Under två somrar guidade jag glada ångbåtsresenärer och berättade om Österåkers historia medan vi tuffade fram på kanalen. Höjdpunkten med turen var förstås slussningen!



Harald Jochnick

Ny i SÅF:s styrelse sedan årsmötet är Harald Jochnick. Harald är född smålänning men har utvandrat till Västerås. Han har tidigare jobbat med IT och automation, men har nu själv en liten mekanisk verkstad där en och annan maskin renoveras. Intresset för ånga fanns redan på 70-talet då bygget av en Stuart D10 modellångmaskin påbörjades. Han tror att den nog ska bli färdig med tiden. Han kan också tänka sig att ha en egen lagom stor ångslup i Mälaren.

Harald gick med i SÅF för ett antal år sedan och några av er kanske har träffat honom i SÅF-montern på båtmässan. 2019 blev det dags för ångmaskinistkurs på Beckholmen. Därefter praktiktjänstgöring på Gerda i Eskilstuna och Runn i Smedjebacken.

Harald kan nås på mail hj@jochnicks.com

Jag gick förstås med i SÅF och mot slutet av 2018 uppmärksammades det på SÅF:s Facebooksida att Sjöskolan på Beckholmen skulle starta utbildningen "Ångmaskinist traditionsfartyg 75 kW" och jag sa till mig själv: Varför inte söka? En helt ny värld öppnade sig då jag påbörjade utbildningen i januari 2019 och den visade sig bestå av många intressanta delkurser. Praktiken efter utbildningen tillbringade jag huvudsakligen med att vara med och vårrusta S/S Mariefred och jag fick även möjlighet att elda under ett par resor när säsongen drog igång. Förra årets ångbåtssäsong avslutades för min del med ett besök i Leksand, där gänget som har hand om S/S Engelbrekt var mycket välkomnande och lät mig sköta maskin under flera av deras populära turer neråt Dalälven.

Anledningen till att jag kan kasta mig in i nya intressen på det här sättet är att jag sedan ungefär tjugo år tillbaka är egenföretagare. Jag frilansar huvudsakligen inom översättning och transkribering och under senare år även som fotograf, vilket ger stor flexibilitet i hur jag lägger upp min tid.

Slutligen ska kanske även nämnas att jag är född och uppvuxen i Norge. Jag flyttade till Sverige 1989, av en anledning som också hade med båtar att göra, men det är en annan historia.

Anne Sofie Eriksson
Mobil: 070-467 3685
Epost: annesofie@ordiarbete.se

Funderar du på att sälja din ångslup utomlands?

AV JENS PETERSSON

Det kan vara frestande att sälja sin ångslup utomlands eftersom det ofta är bättre priser om den är i bra skick. Då skall man veta att en del länder har strängare krav, både från myndigheter och försäkringsbolag.

Vi har sett exempel på det. Även om det är en fritidsbåt är det inte säkert att köparen kan teckna försäkring. Det ställs i flera länder exempelvis krav på fullständig dokumentation på att pannan genomgått godkänd tryckkärlsbesiktning av ackrediterad besiktningsorganisation. Har man inte alla papper i ordning så kan det bli mycket trassel med återköp som följd. Då kan det vara bättre att sälja utan ångpanna! Eller skaffa en ny panna med fullständiga godkännanden och dokumentation samt CE-märkning innan man säljer. Även krav på CE-märkning av skrov kan komma ifråga vid försäljning.

Vad gäller för ångpannor?

Så här skriver Jens Pettersson i korrespondens med SÅF:s panngrupp: Angående besvär vid försäljning till utlandet, så är det inget problem, om ångpannan har rena och fullständiga certifikat. Problem indikerar alltså att ångpannor inte uppfyller gällande normer.

Normerna syftar till en godtagbar säkerhet, enligt de erfarenheter som vunnits sedan 1800-talet.

Idag existerar inga andra normer än Arbetsmiljöverkets författningar. I praktiken



S/S Persephone såld till Danmark 2017.

FOTO: BERTIL PERSSON

skulle man gärna göra vissa anpassningar av regelverket, och ändå upprätthålla säkerheten, men några sådana anpassningar finns inte för närvarande i Sverige. Idag finns regelverk för fritidsfartyg, respektive fartyg i yrkesmässigt bruk. Oavsett vilket regelverk som tillämpas, gäller sjölagens regler om säkerhet, och Transportstyrelsen TS som ansvarig tillsynsmyndighet.

För fritidsfartyg är utgångspunkten CE-märkning (intyg av att gällande krav uppfylls, exempelvis nationella regler för tryckbärande anordningar). För fartyg i yrkesmässigt bruk gäller TSFS 2017:26, som direkt hänvisar till bland annat arbetsmiljöverkets krav avseende tryckbärande anordningar.

Sedan något år tillbaka är vi alltså i den situation vi länge fruktat; att våra ångpannor hamnar under arbetsmiljöverkets krav, som inte är anpassade till våra förhållanden, och därför svåra och dyra att uppfylla.

Vi har dock fortfarande möjligheten att påverka tillämpningen av den relativt nya TSFS 2017:26, men det kräver att vi tar initiativ till samtal med TS, och får till stånd någon form av anpassade regler, som passar våra medlemmars fartyg.

Hantering av ångpannor kräver sakkunskap i alla led. Det finns mycket kunskap hos föreningens medlemmar, men saknas även en del. Jag tog tag i detta i början av 1990-talet, och började skriva på information om hur man tillverkar ångpannor. Ganska snart konstaterade jag dock att allt som behövs ju redan är skrivet.

Problemet är alltså inte tillgång till information, utan att de som är i behov av informationen inte tar till sig den.

Arbetet inriktades därefter längs två linjer: Att ta fram ett färdigt tillverkningsunderlag och tillhandahålla detta fritt till medlemmarna, samt att sprida information om skötsel av ångpannor. Med god hjälp av

andra medlemmar blev det en ritning med en komplett tryckkärlsberäkning, samt en skötsel- och tillsynstext för ångpannor. Sedan dess har vi fått tryckkärlsdirektivet, Pressure Equipment Directive (PED), som införts i svensk lagstiftning, idag som AFS 2016:1. De tillhörande reglerna, normalt SS EN 12953 "Eldrörspannor" (andra möjligheter finns, men är inte enklare), omöjliggjorde att använda den framtagna ritningen och beräkningen på samma enkla sätt som tidigare, eftersom standarderna numera knyter ihop tillverkare, svetsprocedurer, svetslicenser, till ett paket; samt kräver att tillverkningskontrollen skall utföras av ett "anmält organ".

Tillverkning kan därmed i praktiken bara göras av tillverkare som specialiserat sig på ångpannetillverkning, vilket gör ångpannorna dyrare, jämfört med vad som var möjligt före PED. På motsvarande sätt ser vi en formalisering av tillsynen och skötsel av ångpannor, där man måste ha särskild, dokumenterad kompetens för att använda en ångpanna, och tillämpa ett formaliserat tillsynsprogram med tillhörande dokumentation. Mycket av det skedda är beklagligt och gör vår, och många andras, verksamhet besvärligare.

Tyvärr har vi alltså genom tiden rört oss mot en situation som vi inte önskar, och arbetat för att undvika.

Vill vi slippa onödigt besvär, och onödigt höga kostnader, krävs att vi presenterar egna, fullgoda alternativ.

Man kan naturligtvis också "flyga under radarn". Det går en tid, men förr eller senare blir man upptäckt (kanske någon kraschat), och då har man ingen möjlighet alls att påverka hur vår verksamhet hanteras, i synnerhet inte om lågflygandet inneburit brottsliga handlingar, genom åsidosättande av säkerhetskrav. □

JAG - PIKKU MATTI II, del 2



Livet går vidare i snabb takt. Just nu, i skrivande stund, ligger jag vid Ångbåtsbryggan i Smedjebacken och väntar på att komma upp på en trailer och köras tillbaka till min "hemmahamn" i sjön Södra Hörken i Grängesberg. Jag har ju sedan många år en kajplats där vid Djupudden hos kapten Mauno. När den färden blir av vet jag inte just nu, men jag hoppas att det inte dröjer alltför länge. Inget ont om Smedjebacken men det är svårt att få en lugn stund för alla hetsiga samtal mellan ångbåtsentusiasterna ibland. Det är ved som inte ligger på rätt ställe, kaffe på Runn som inte är färdigt, nyckel som inte hänger på rätt spik, skruvdragare som inte är laddad och folk som står på fel brygga och me-tar. Det är betydligt lugnare på min brygga i Djupudden. Visst har jag gjort turer på Barken, under min vistelse i Smedjebacken och kört turer på Föreningens jippo Ångans Dag, men det har inte blivit så många gång-er. Barken är dock en fin sjö att åka på.

Jag kommer nog inte att sjösättas i Dju-pudden denna höst. Det finns en hel del underhållsarbete att göra. Det är inte mycket underhåll som kommit mig till godo de senaste åren.

Gick dom (kapten Mauno och eldare Britta) inte och köpte sig en husbil för 5-6 år sedan. Dom skulle ut och se Europa. Vad skulle nu det vara bra för? Dom hade ju



Min "hemmahamn" i sjön Södra Hörken.

mig! Det blev mindre tid för att ta hand om mig. Men nu är det färdigåkt med husbilen. Jag måste erkänna att jag var svartsjuk på missfostret ett tag. Jag har också varit TILL SALU vilket jag tyckte var förnedrande. Sven Jönsson, som är en klok person (och eldsjäl i SÅF) skrev i en kommentar att "Pikku Matti inte tyckte om att vara TILL SALU. Han "slog huvudet på spiken" eller "la in en klant i panna" som det heter på ångbåtiska. Det är kanske inte rätt översatt men allt behöver inte översättas. Det finns ju Google har jag hört. Kapten Mauno begärde ett så högt pris för mig att jag var osäljbar. Det tolkar jag som att han vill ha mig kvar. Nu är jag kvar. Skönt! Nu ska jag sluta gnälla och vara positiv istället.

Ni kan inte ana så många gånger jag fått vara med om propellerbyte. Det var jobbigt och jag kände mig lite öm där akteröver. Den propeller som sitter på nu har varit med ett tag men jag undrar om det inte planeras ett propellerbyte igen. Kapten Mauno blir aldrig nöjd med min fart. Jag är i alla fall nöjd. Folk hinner ju se hur fin jag är när vi kommer på böljan den blå. Någon

vattenskidåkning efter mig blir det inte tal om. Det kan jag lova.

Vet ni om att jag eldats med pellets ett tag. Det var ett försök som inte slog så väl ut. Jag har också eldats med virke som man tillverkar tumstockar av. Jag tror det var då eldare Britta fick nog.

Jag har varit och åkt på Strömsholms kanal i sommar. Tur och retur mellan Smedjebacken och Borgåsund. Det var härligt med en riktig långkörare. Allt fungerade bra och jag är helt nöjd med min besättning. Kapten Mauno och hans vän Rauli Joutsijärvi. Jag vill berätta lite om Rauli. Pannan på Runn havererade för några år sedan och då kom Rauli som en räddande ängel och tubade om pannan. Rauli har i många år arbetat på Lokmuseet i Grängesberg och kan pannor. Runns panna blev helt återställd. Han kan även hantera ångmaskiner och vet vad som ska göras under färder och i slussar. Rauli har blivit kapten Maunos förlängda arm. Jag fick agera bogserbåt under resan på kanalen och dra loss Stimmaren från en sandbank. Jag är så stark att Stimmaren



Kapten Mauno Määttälä i arbete.

kom loss som en vante. Vi körde även på tre stenar som finns i farleden och som inte är märkta. Det är rapporterat till Kanalbo-laget. Dags att göra nytt sjökort. Det gamla är från år 1995. Det har upptäckts många stenar och sandbankar mellan år 1995 och år 2020.

Vi hade i alla fall en trevlig resa tillsammans på kanalen med Freden och skepparen Jappe med besättning, Stimmaren med Johan och Ludmilla samt Pikku Matti med Rauli och Mauno. Det kändes verkligen bra och kapten Mauno var stolt över presentationen. Johan och Stimmaren följde med över Barkensjöarna till Smedjebacken. Där förvandlades Johan till en vanlig turist och rantade runt till flera av sevärdheterna som finns i byn. Jag vill tacka Stimmaren och Johan för trevligt sällskap. Kanske kommer värdet på husen vid kanalen att öka när de som bor i husen kan få se så vackra båtar passera.

*Hälsningar från
Pikku Matti II*



Evenemang på Strömsholms kanal

Det var planerat ett omfattande evenemang för att fira 225-årsjubileum av kanalen. Nu blev det inte så pga coronan.

TEXT SVEN JÖNSSON & PER SJÖBORG FOTO: PER SJÖBORG, MAGGAN & SVEN.

Stimmaren, Pikku Matti och Freden vid bryggan i Skantzsjön.

Stimmaren går in i första slussen i Hallstahammar.

Dock var det några ångslupar som ändå ville gå kanalen och en del aktiviteter kunde genomföras. Ångsluparna Stimmaren, Pikku Matti II, Freden och Svalungen träffades vid Jappes båtklubb i Borgåsund och hade en grillkväll innan färden på kanalen började. Svalungen följde dock inte med. Med på resan var även ett konstnärsgäng. Andra dagen gick slussningen upp till Skantzsjön i Hallstahammar. Där var det ordnat med guidning i form av bygdespel med ungdomar som agerande. Mycket trevligt upplagt.

Tredje dagen fortsatte resan upp till Surahammar. Ett besök i motorcykelmuseet

ingick i evenemangen. Även besök i bruksmuseet där lunch serverades på vita dukar ibland de svarta maskinerna från den äldre järnvägshjultillverkningen. Här förevisades hur man med olika delar smidde ihop V-ekrade järnvägshjul. Den verksamheten pågår fortfarande i en modern verkstad. Sven och Maggan åkte hem med bil efter Sura.

Per anslöt med husbil till eskadern på kvällen i Surahammar där besättningarna kopplade av med surströmming, men vi avstod. På fredag fortsatte båtarna till Ramnäs där det blev lite extra väntan eftersom Stimmaren lyckades hitta en grundbank och båtarna blev försenade. I





Studiebesök Bruksmuseet i Surahammar med järnvägshjultillverkning.



Ekrarna till Jv-hjul smides ihop.



Brukets lok VAULUNDER i museet.



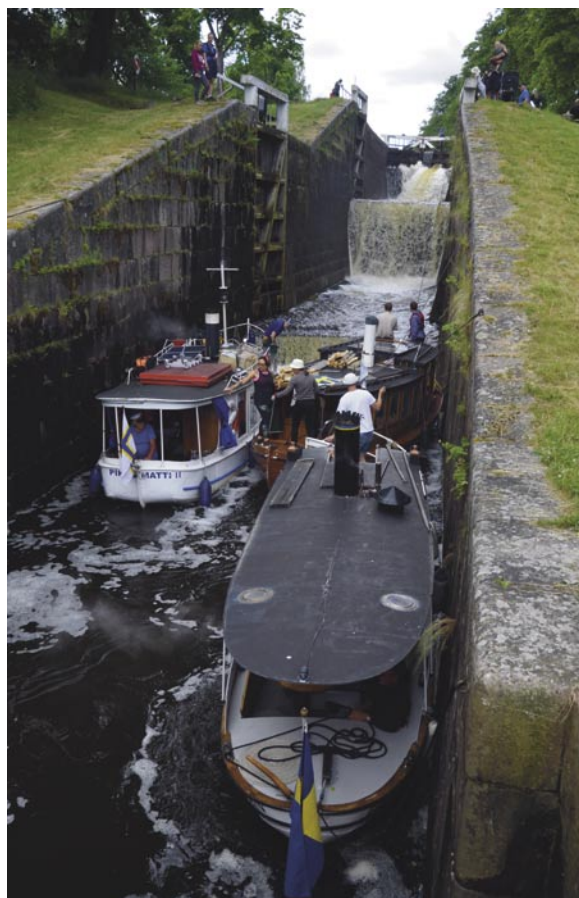
Slussning i Lustigkulla ovanför Skantssjön.



Vedbunkring vid Seglingsberg.



Paus vid kanalen.



Alla tre ångsluparna inne i trippelslussen i Hallstahammar.

Ramnäs fick vi följa hur smedernas slitsamma situation varit. Efter detta blev vi bjudna på lunch utanför, med den fantastiska Shenströmsgården i bakgrunden. Därefter fortsatt färden till Seglingsberg med vedbunkring hos Kjell Nordeman. Fortsatt färd via Virsbo till Engelsberg. Efter övernattnig i Engelsberg, började dagen med regn och med ett besök på oljeön. Några gick till bruket.

På kvällen gemensam middag där vi blev bjudna på musik och en quiz om kanalen. Från Engelsberg fortsatt färd i regn till Fagersta med en sista övernattnig före färden över Barkensjöarna till sluthamn i Smedjebacken med Stimmaren och Pikku Matti, Freden vände efter Engelsberg.

I Smedjebacken erbjöd Stimmaren en tur runt öarna innan hon återvände till Stockholm/Viggbyholm.

Min sammanfattning av kanalen är att det finns så enormt mycket kultur att visa men att vi för framtida engagemang i SÅF behöver ta med tidsaspekten. Kanske kan vi ha en sommarträff där många med ångintresse även utan båt kan delta. Att åka ångbåt på kanalen var en upplevelse även för alla åskådare som väntade för att se båtarna komma.

Det var ett bra upplägg med korta etapper och tid att besöka platser längs kanalen, vilket man inte hinner om man skall hänga med på de vanliga slussningarna. Det planeras att det ursprungliga programmet skall genomföras nästa år om pandemin är över då och alla blivit vaccinerade. □

Planer för nytt besöksmål vid Skantzen i Hallstahammar



Vid besöket och evenemanget i Strömsholms kanal informerades kanalchefen Carina Bergqvist Janzon om att de sökt pengar för uppförande av en lokal för visning av modeller främst för yngre besökare.

Avsikten är att visa vatten- och ångutveckling av typ Tom Tits i Södertälje. Det är meningen att ge insikt och lära folk hur saker och ting fungerar så att publiken kan studera olika anläggningar och apparater samt grundfakta. De skall kunna påverka och manövrera saker och se vad som händer.

Det kan bli ett steg att få yngre människor intresserade av ångteknik och så småningom värvas som medlemmar i SÅF! Efter som ångteknik numera inte är så vanligt i samhället kan detta vara ett steg att få folk intresserade av gammal teknik. Vi fick av Carina ett ”uppdrag” att fundera på lämpliga företeelser i en sådan anläggning och återkomma med detta vid ett senare möte. Kanske i samband med nästa årsmöte som eventuellt kan genomföras i Hallstahammar.

Min hjärna satte igång att fundera på en massa saker som kunde visas. För att inte glömma bort detta, eller snarare att tömma

skallen så att jag inte behöver komma ihåg allt utan kan fundera på annat, så skrev jag ner en del funderingar.

Fyll gärna på med andra idéer eller kommentera. Idéer för visning vind, vatten och ånga vid Skantzen.

I en nybyggd lokal är det tänkt att visa olika sätt att få kraft och att transportera saker. En del kan visa hur man löste kraftbehov tidigt med hjälp av vind och vatten. Sedan visning hur man kom underfund med kraften i ånga och utvecklade pumpar för dränering av gruvor. Så småningom utvecklades ångmaskinen till användbar drivkälla. Då kunde man få kraften där man ville och var inte längre beroende av vattenflöden eller vind. De tidiga industrierna växte upp vid vattenfall i bäckar, åar och älvar. Det var också där som transporter kunde ske, på vatten. Slussar byggdes för att nå upp till industrierna längs vattendragen och kanaler tillkom.

Så funderade jag vidare på hur vi tillgodosedde behovet av kraft i gamla tider med vattenhjul, stånggång för överföring av kraften dit man ville ha den, vidare häst- och oxvandring och väderkvarnar.

Ångkraft kan visas med Herons kula eller Eliopilen. Kondensering. Atmosfärisk ångmaskin och modernare ångmaskiner med detaljer hur de fungerar. Slidstyrningar. Kanaler och slussar av olika slag kan visas.

Ja, så kan man fundera vidare om utvecklingen och skapa experimentanordningar som förklarar hur det fungerar. Även en del modellbyggare kan engageras.

En fylligare utgåva läggs in på vårt Forum. /Sven □



Digital stämma vid årsmötet

Den 11 juni hölls digital stämma/årsmöte pga Coronapandemin, som sedan följdes upp med ett digitalt konstituerande styrelsemöte. Det var 11 st, utöver styrelsen, av SÅF:s 450 medlemmar som anmält sitt intresse och därmed sändt in sina underlag till beslut och deltog. Sedvanliga handlingar var utsända till de som anmält intresse.

Om det blir fler årsmöten som kommer bli tvunget att hållas utan fysiskt deltagande hoppas vi på ett större engagemang från medlemmarna.

Stämman följde det anvisade dokumentet och styrelsens förslag till beslut.

Protokollet, verksamhetsberättelse och verksamhetsplan läggs ut på vår webbsida.

Noteras kan att två nya ledamöter förstärker styrelsen som representerar en nyttigt förnyring. Läs mer om Anne Sofie Eriksen och Harald Jochnick i bladet.

Mats Wallgren som har mer än full tid med Engelbrekt avtackades för alla insatser i SÅF han bidragit med i flera år.

Kjell Nordeman utsågs till hedersmedlem för mångårigt engagemang i föreningen.

Ekonomi är god varför medlemsavgiften blir oförändrad.

SÅF-medlemmar har deltagit i ett antal arbetsgrupper för i ångbåtsrörelsen angelägna ärenden som enligt verksamhetsplanen fortsätter 2020.

Sammanfattningsvis så fungerar även denna form av möten som vi även har praktiserat i styrelsen, men den fysiska gemenskapen är också viktig.

/Per Sjöborg & Sven Jönsson □

Notiser

Slupar flyttar på sig

I år har flera slupar fått nya ägare och nya hemmahamnar. Några av sluparna har behövt nya ”värdare” ett längre tag. Så trevligt att det löst sig.

Lillälven till Västmanland, Nessie till Närke, Ångarn kvar i Södermanland men nu i Strängnässtrakten, Sjöfröken till Dalarna och Indiana till Bergslagen. Vi önskar de nya ägarna många trevliga stunder med sina slupar.

/Maggan Jönsson

Hedersmedlemmar

På senaste årsmötet valdes vår ordförande **Kjell Nordeman** in som hedersmedlem i föreningen, baserat på hans mångåriga engagemang i föreningens angelägenheter. Senast att få fram eldare till Mariefred för att behålla koleldningen.

Vad innebär det att vara hedersmedlem? Till största delen är det en uppmuntran. Hedersmedlemmar behöver inte betala någon medlemsavgift. Det är vad som gäller för tillfället.

Hur många hedersmedlemmar har vi? Just nu tre, Sven Jönsson, Bosse Andersson och Kjell Nordeman.

Tidigare var Harald Andersson (Gök-Harald) och Bernth Larsson (med Disa) också hedersmedlemmar, men de är nu avlidna.

//Maggan Jönsson

Tillverkning och certifiering av ångpannor

TEXT & FOTO: JENS PETTERSSON

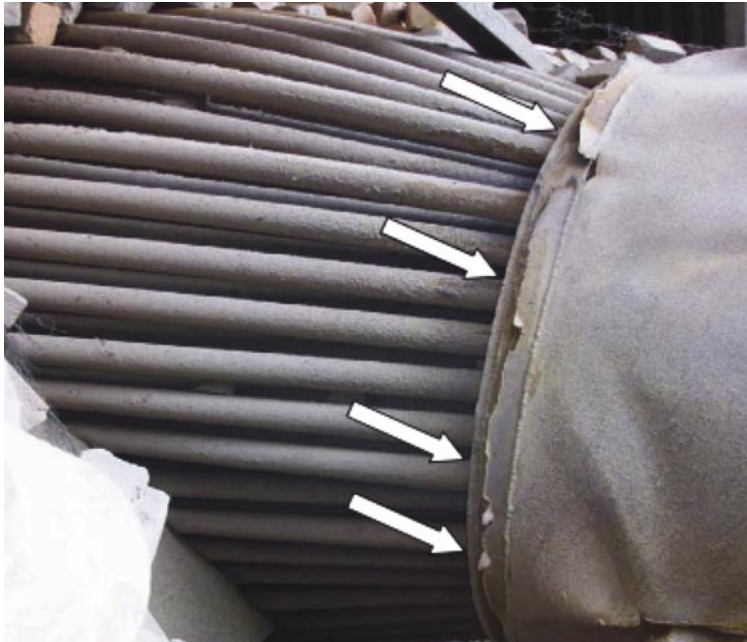


Bild 2
Certifierad
ångpanna,
manteln har
slitits bort från
tubplåten,
felaktig
tillverkning,
undermålig svets
vid pilarna.

Pannexplosioner, frivillighet och lagstiftning

De flesta av oss är nog medvetna om att varje ångpanna kan vara farlig, och många av oss har nog läst om 1800-talets situation med exploderande ångpannor och de, trots låga ångtryck, katastrofala följderna av explosionerna. Kanske har vi förfasat oss över dåliga konstruktioner, eller bristande kunskap hos dåtidens pannskötare. Situationen ledde till frivillig tillsyn av ångpannors tillverkning, drift och skötsel, i syfte att komma till rätta med missförhållandena och förekomma möjlig sträng och dyr lagstiftning. Olyckorna minskade de följande åren, trots att ångtrycken samtidigt

blev allt högre. Efter det sena 1800-talet har tillsynen reformerats och lagstiftning har sedan länge tillkommit. Den senaste större reformen på området var införandet av EUs tryckkärlsdirektiv, ”PED” i dagligt tal, syftade till en fri rörlighet av godkända tryckkärl mellan länder inom EU.

SÅF och ångpannesäkerhet

Frågan om pannsäkerhet har varit aktuell inom SÅF allt sedan föreningen bildades. Redan tidigt har arbetet inriktats på att dels sprida information, dels arbeta för att medlemmarnas pannor skall uppfylla rimliga säkerhetskrav. Information finns idag

tillgänglig på hemsidan. Kraven på ångpannor har varit svårare att hantera inom föreningen. Idag finns inget alternativt regelverk, som i England, utan situationen är densamma som i flera andra länder; lag och förordning gäller, inga undantag, eller alternativa utföranden.

Formella krav

För ångfartyg i yrkesmässigt bruk i Sverige, har Transportstyrelsen (TS) bestämt att Arbetsmiljöverkets (AMV) regler skall gälla för ångpannor, alltså ovan nämnda PED, som är införd i svensk lagstiftning i form av Arbetsmiljöverkets författningssamling AFS 2016:1. För tillverkning av vanliga slupångpannor uppfylls AFS 2016:1 normalt genom att följa standarden SS-EN 12953 ”Eldrörspannor”. Alternativ till SS-EN 12953 finns (till exempel klassens krav, eller internationellt erkända normer, som ASME), men de är helt likartade avseende uppbyggnad och kravnivåer. Lindrigare krav finns för lågtrycksångpannor, under 0,5 bars tryck, samt för små ångpannor, med en volym mindre än 2 liter.

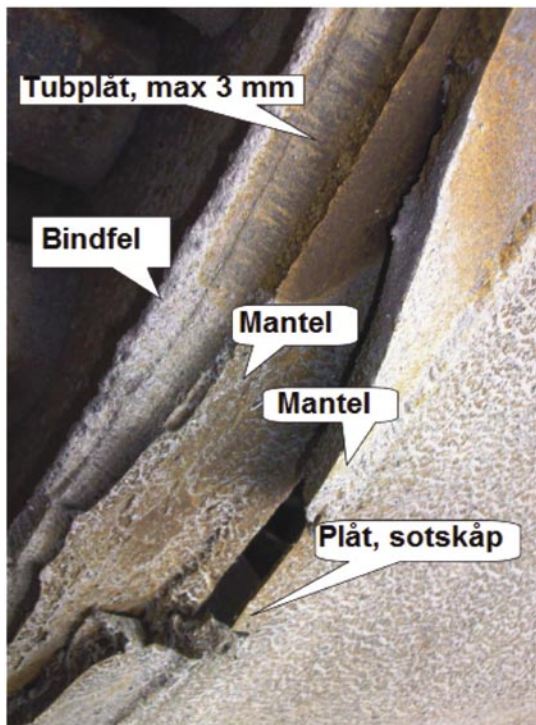
Arbetsmiljöverkets författningssamling gäller normalt endast i fall där anställd personal skall arbeta med utrustning. Att AFS ändå gäller i ångfartyg utan certifieringskrav, beror på att TS bestämt att det är på det sättet ångpannesäkerheten skall upprätthållas. I Sverige är nämligen AMV expertmyndighet för tryckkärl, och det utnyttjar TS, som inte behöver utarbeta egna regler inom tryckkärlsområdet, utan kan hänvisa till ett befintligt regelverk för ångpannor.

Vad som kan se krångligt ut, är på sitt sätt begripligt

Normen SS-EN 12953 innehåller i sig understandarder, och är harmoniserad med andra standarder, avseende exempelvis material och provning. Texter, figurer, diagram och tabeller i AFS 2016:1 och SS-EN 12953 täcker många olika varianter av utföranden, och ter sig därför något svårbegripliga, tills man genomskådat den underliggande logiken. Den bärande principen kan sägas vara att minska risker, genom att i rimlig mån styra och sedan dubbelkontrollera att allt genomförs enligt god praxis och vunnen erfarenhet.

Startpunkten för en pannstillverkning är att pannkonstruktionen är lämplig, vilket den är om den uppfyller kraven i SS-EN 12953-3 ”Konstruktion och beräkning av tryckbärande delar”. Konstruktören måste i denna del specificera bland annat ångpannans arbetstryck, olika materialtemperaturer, materialkvalitet (exempelvis tillåtna tryckkärlskvaliteter för förhöjda temperaturer, valda ur harmoniserade materialstandarder, där även materialprovning krävs), svetsgeometrier, svetsmaterial- och metoder, vilka förstörande och oförstörande prover som skall genomföras under tillverkningen, samt beräkna alla spänningar i de olika delarna, med mera.

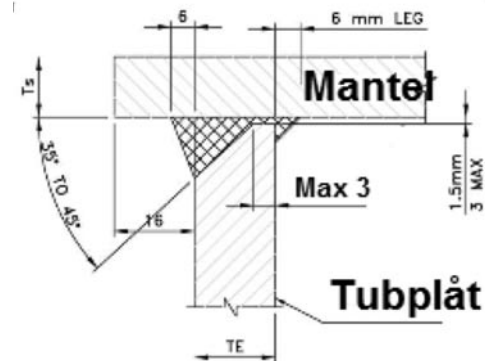
När hela denna konstruktion och beräkning är genomförd och komplett, vill man vara säker på att konstruktören inte förbiset något, eller begått något misstag. Därför



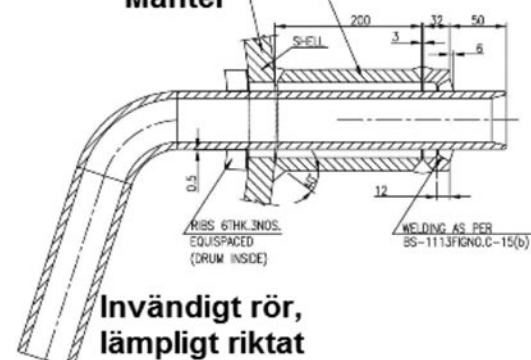
Matarvattenanslutning med spricka orsakad av termiska spänningar. Notera att sprickan vandrat igenom svetsen ut i manteln.

Närbild av tubplåtens insvetsning i manteln. Fogberedningen är felaktig, svetsen har bindfel. Mantelplåten har skiktats i inre lamineringar (möjligt materialfel).

Normenlig insvetsning av tubplåt i mantel, tubplåten skall fasas i 34° till 45° vinkel och kvarvarande gods får vara högst 3 millimeter. Gapet mellan tubplåt och mantel skall vara 1,5 till 3 millimeter. Omsvetsning skall ske av roten.



Yttre rör, mot termiska spänningar



Matarvattenanslutning, korrekt utförd, undviker termiska spänningar i manteln.

dubbelkontrolleras alltsammans av en kompetent, oberoende person, vilket sker genom att begära granskning hos ett så kallat anmält organ, med rättigheter att utföra sådan granskning för ångpannor, enligt aktuell standard, exempelvis SS-EN 12953. Om konstruktionen, med tillhörande specifikationer uppfyller standarden, utfärdas ett så kallat konstruktionskontrollintyg (KKI).

På motsvarande sätt fortgår tillverkningen, med krav på kontroller, av allt från att rätt material har levererats till tillverkaren, att svetsprocedurerna ger fullgoda svetsar, att den faktiska tillverkningen verkligen följer specifikationerna, att all provning vid de olika tillverkningsfaserna genomförs och resultaten visar en fullgod tillverknings-

kvalitet, etcetera. Normalt krävs besök av kontrollant vid flera olika stadier av tillverkningen, för att ångpannan skall kunna certifieras som ångpanna för användning i Sverige och övriga EU-länder.

Om tillverkningskontroll inte har utförts under tillverkningen, är det inte möjligt att certifiera ångpannan.

En ny tid, nya förutsättningar

Kraven på tillverkning, enligt PED, är inte radikalt annorlunda, än tidigare gällande krav, men vissa formaliseringskrav medför att tillverkning av ångpannor med lagstadgade certifikat, endast kan tillverkas hos verkstäder som specialiserat sig på tillverkning av ångpannor. Det är alltså inte längre möjligt att med ett KKI i handen, be en

svetsare med licens svetsa ihop en panna, under överinseende av en behörig kontrollant. **Det kan aldrig leda till ett rent och fullständigt certifikat.**

Alla ångpannor som säljs i Sverige, oavsett användningsområde, alltså även för privat bruk, skall CE-märkas. Märkningen är tillverkarens försäkran om att ångpannan uppfyller gällande krav. Tyvärr sker CE-märkning utan särskild kontroll. Det förekommer regelmässigt att tillverkare CE-märker ångpannor och utfärdar bevis om överensstämmelse, utan att ångpannan

uppfyller gällande krav. Om man köper en ångpanna kan det därför vara klokt att inte nöja sig med en skriftlig försäkran om överensstämmelse, utan att även ta del av underlaget och granska det, eller låta en kompetent person granska det, för att förvissa sig om att man erhållit en fullgod ångpanna. Detta gäller även om pannan är tillverkad av ett större företag, eftersom medvetenheten om vad en ångpanna är, och hur den skiljer sig från andra tryckkärl, inte är så utbredd som saken egentligen kräver. Att misstag begås händer alltså, även i de bästa familjer. □

Prylmarknad Säljes



Ångaren Golden Gate 1993
Aluminiumskrov, Mahogny och Teak,
Full ståhöjd L 9,5m, B 2,8m, D 0,8m
Ångmaskin: Tripple Expan, Elmotor och
2 nya elverk, 4 sovl. 10 sittpl. Köksdel
med kylskåp, vedspis och spritkök
(Origo). Toabås med miljötoa, Badstege,
Solpaneler (för GPS, belysning, bilstereo
o kylskåp). Fler bilder på ssgoldengate.se
Prisbild ca 500 000kr

Peter Törnqvist/Helen Gate
Tel: 08-767 58 38 eller 0768-40 30 38
e-post: info@ssgoldengate.se



Broderat tygmärke

med SÅF-logga finns nu åter i lager.
Pris 40:-.

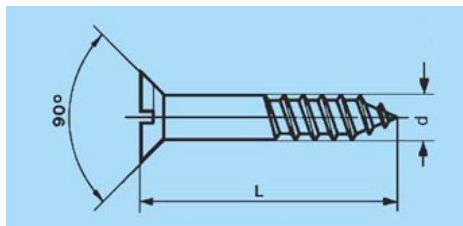
Vi säljer kläder, böcker mm.
Se mer på hemsidan.

Köpes

Äldre träskruv köpes

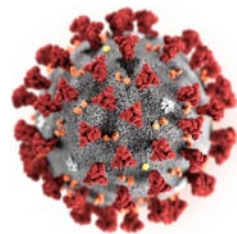
Vill köpa äldre träskruv i bra skick till
Gerda, enligt bild
TFS 22 1 3/4 eller 2”
Alltså ca 9 x 45 eller 50mm med
mejselspår och försänkt skalle.
Skallens diameter max 17,5 mm
Behöver ca 250 st

Hans Rosén, 070 119 15 90
ordförande Föreningen Ångslupen Gerda
info@gerda.nu
GERDA direkt 070 559 1865



FLER ANNONSER PÅ SÅF:s HEMSIDA.

Aktiviteter



I rådande läge blir de flesta
evenemang där man träffas
inställda. Därför hänvisar vi till
SÅF:s hemsida där vi försöker
informera vad vi vet om
aktiviteterna.

Där ser ni även s k "Svens Lista" som ni
kan abonnera på genom att ange er
E-postadress.

Några evenemang tycks bli av, t ex.

Augusti

26 FSSS årsmöte på Sjöhistoriska
museet, föransmälan krävs.

29 Båtklubbarnas dag.

November

18 Hjulmarknad i Solnahallen KANSKE?

**Kolla att evenemangen blir av
innan du drar iväg!**

Augusti 2021

27-29 Stockholm Steam

Mer om ånga i Finland, se www.steamship.fi
eller www.turso.fi.

SÅF-bladet

Redaktion

Sven Jönsson 0707-47 33 59

E-post: sven.json88@gmail.com

Red. Bertil Persson 0703-06 17 02

E-post: bertil@teknil.se

Se oss på facebook



**Manusstopp 1 november
för material till nr 4/2020**
som kommer ut ca 15 november.

Omslag: Snart är alla uppe i slussen i
Hallstahammar.

Foto: Per Sjöborg

Baksida: Freden på väg in i den första
slussen i Hallstahammar.

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 anmäl-
ningsinformation och någon tidning.

B



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

