

Ångpannekonferens 2012

Pannor

ArbetSam hade anordnat en konferens på två halvdagar i Eskilstuna 3–4 februari 2012. Det kom många fler deltagare än någon kunde förvänta, ca 100 personer. Intresset och behovet är således stort att träffas och diskutera problem och åtgärder kring ångpannor. Det är en viktig del för arbetslivsmuseernas funktion i fartyg, ånglok eller fasta anläggningar. Dessutom en av de dyrare delarna i anläggningen, om den skall repareras eller bytas ut.

Man kan efter denna träff, som rönt stor uppskattning av deltagarna, konstatera att något liknande finns behov av att upprepa. De flesta som har ångpannor i sina anläggningar är alltid oroliga för att det skall hända saker med pannan som orsakar driftstopp och höga kostnader för att åtgärda. Det är därför angeläget att förmedla kunskaper om hur pannorna skall skötas under drift och hur de skall underhållas.

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

Träffen inleddes med välkomsthälsningar av Munktellmuseets chef Leif Anväg och Carin Andersson, Eskilstuna stadsmuseum (Faktoriet) samt Torsten Nilsson Arbetets museum. Kjell Nordeman, SÅF, redogjorde för den nyligen genomförda reparationen av skottepannan i ånghallen i Faktoriet. Alla rökgastuber och någon stagtub har bytts ut. För att ta bort de gamla användes en avskärare som vreds runt med en spak och samtidigt matades ett skärstål ut och skar av tuben. De i gavlarna kvarsittande tubdelarna pressades ihop med hjälp av en tryckluftdriven tång och kunde sedan lätt avlägsnas.

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

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

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

Det blev även en diskussion om pannmedel både moderna och gamla metoder där man tydligen använde svingödsel. Om man använder zink duger inte den variant som man sätter på skrovet, det skall vara valsad typ.

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

www.hatchsteamengineers.co.uk.

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

Leif Hassel från s/s Polstjärnan redogjorde för det omfattande reparationsprojektet på pannan och skorsten. Leif har skrivit en berättelse om arbetet och vilka företag de tog till hjälp. Det kan vara nyttig information till andra som drabbas av pannhaverier. Till att börja med var det

svårt att konstatera säkert vad som var skadat men vattnet i pannan försvann. Efter diverse prov och mätningar slutade det med att alla vanliga tuber byttes. Man provade att rengöra med olika mer eller mindre bra metoder. Alla företag höll inte vad de lovade. Det byttes även diverse bultar för flänsar o dylikt som ibland var helt avrostade.

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

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

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

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

Man kan också konstatera efter denna konferens att det finns mycket kunskap hos olika föreningar och personer i landet. Men att hitta dessa kan ta onödigt lång tid. Detta kan leda till onödigt stora kostnader och misstag.

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

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

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

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

I fartygsvärlden finns det några centrala anläggningar där reparationer genomförs t ex Beckholmen och Forsvik. Sannolikt finns det motsvarande anläggningar även i järnvägsvärlden. Det är angeläget att sådana anläggningar får leva vidare och utvecklas till kunskapscentra med utrustning och personal som kan överföra kunskapen till kommande generationer

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

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

/Sven

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

På denna hemsida kan ni se en del intressanta objekt
<http://www.industriantikvarie.wordpress.com>

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

Metoder för kunskapsöverföring

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

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

Då stöter man på en del problem. Det sätt man förr underhöll och reparerade har ibland blivit omodernt och glömts bort, man har andra sätt att reparera. Exempelvis svetsar man konstruktioner i stället för att nita. Provutrustningar har blivit omoderna och skrotats.

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

Man har svårt att hitta de personer eller organisationer som fortfarande besitter kunskapen. De bevarade underhållsutrustningarna och verktyg som fortfarande finns kvar är mer utspridda och det är svårt för andra att veta var de finns. Ofta kan samma metoder och utrustning användas för olika teknikområden såsom järnväg och ångfartyg som har ångpannor som en gemensam komponent. Nitning är en annan metod som är gemensam för flera teknikområden. De personer som sysslar med de olika teknikområdena saknar ofta kunskap om varandras verksamhet och kunnande.

Det behövs därför en samlad kunskapsbank där underhållsutrustning och kunnande kan sökas. Drifterfarenheter och underhållsmetoder behöver dokumenteras för framtida behov. Eftersom föremålen är färre blir också tiden mellan att samma typ av underhållsåtgärd återkommer längre vilket bidrar till att metoden riskerar att glömmas bort.

En strävan att samla kunskaper och utrustning i olika centra i landet bör också eftersträvas. Det är därför angeläget att utreda metoder för kunskapsöverföring, inventering av underhållsutrustning och metoder för underhåll och drift för olika teknikgrenar.

/Sven Jönsson