





## 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](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 2020-2021

**Ordförande** Kjell Nordeman

RAMNÄS

Tel 079-332 68 61

E-post [kjell.y.nordeman@gmail.com](mailto:kjell.y.nordeman@gmail.com)

**Vice ordförande** Per Sjöborg

SUNDBYBERG Tel 070-598 52 51

E-post [per.sjoborg@gmail.com](mailto:per.sjoborg@gmail.com)

**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** Anne Sofie Eriksson

SOLNA Tel 070-467 36 85

E-post [annesofie@ordiarbete.se](mailto:annesofie@ordiarbete.se)

**Ledamot** Håkan Johansson

LINGHEM Tel 070-590 55 58

E-post [varderingskonsult@hotmail.se](mailto:varderingskonsult@hotmail.se)

**Ledamot** Harald Jochnick

VÄSTERÅS Tel 073-355 90 39

Epost [hj@jochnicks.com](mailto:hj@jochnicks.com)

**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 Määttälä,

GRÄNGESBERG

Tel 076-169 85 42

E-post [djupudding@gmail.com](mailto:djupudding@gmail.com)

## SÅF-bladet SVERIGES ÅNGBÅTSFÖRENING MEDLEMSBLAD NR 4 2020

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

MEDLEMSAVGIFT FÖR 2020 ÅR:

225:- för enskild medlem, 250:- för familj, Utlandsboende 275:-

Swish 123 679 0919 Bankgiro 354-2081

IBAN =SE13 8000 0829 9070 4586 9901. BIC=SWED SESS



## Måtte nästa år bli ett bättre ångbåtsår

**S**å här dags, några veckor före jul, så kan vi bara konstatera att ångbåtssäsongen tog ett snöpligt slut, ens innan den börjat. Några passagerarbåtar har dock trafikerat, men i mycket begränsad omfattning. Kommer trafiken under 2021 att fortsätta i samma begränsade omfattning som i år, så kommer sannolikt flertalet föreningar och driftbolag att få ekonomiska problem. Driftbolagen lever ju bl a på att upprätthålla trafik, för att härigenom få intäkter som till stor del finansierar trafik och eventuellt anställda, men fortsätter pandemin att påverka vårt samhälle på betydande sätt, så kommer passagerarbåtstrafiken att få svårigheter att överleva.

Vi måste se framåt och vi måste vara optimistiska för att influensan antingen klaras ut med vaccin eller slås ut på annat sätt och att samhället återgår till en normal hälsosituation, för så här kan det bara inte fortsätta. Vi måste följa myndigheternas rekommendationer och vara noga med alla kontakter med medmänniskor, för det är enda sättet att överleva den nuvarande situationen.

Det tycks som att de kommande helgdagarna, som kröns med julen, kommer att firas på ett annat sätt än normalt, men vi måste vara uthålliga och se tiden an.

Med önskan– trots allt- om en kommande God Jul och ett Gott Nytt År!

*Kjell Nordeman*  
ordförande



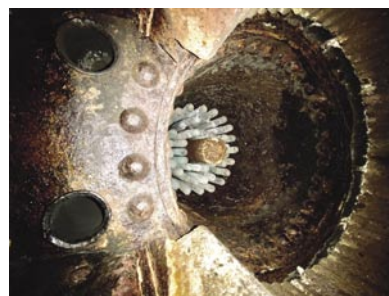
Eva Berglund-Thörnblom, Sjöhistoriska Museet tar emot utmärkelsen från Anne Sofie Eriksson från SÄF. Sven t.v.

## Uppvaktning av Colibrislupen vid Rindömagasinet

TEXT: SVEN JÖNSSON FOTO: MAGGAN.

**S**jöhistoriska museet fick överta ångslupen 2015 och lät Thomas Larsson renovera den. Ursprunget, var den är byggd är oklart.

Maskinen är en sk V-maskin. Pannan ser lite ovanlig ut med beklädnaden. Vid närmare undersökning med hjälp av en kamera in genom eldstadsluckan visade det sig att det är ovanlig konstruktion med sk Fieldtuber. Från tryckkärlet sticker ett antal tuber ner i eldstaden. Rören är täta i nederdelen. Inuti tuberna sitter ett rör öppet i båda ändar. När elden får värma tuberna stiger vattnet och ångbubblor upp i tryckbehållaren längs det yttre varma röret. Det blir undertryck i nederdelen och svälare vatten sugas ner genom innerröret och cirkulationen drivs vidare. Rökgaserna går upp genom de svarta ovala anslutningarna som syns på bildens vänsterkant. □



Colibrislupen 140 år fick diplom & standar.



## Ångsbrytaren Bore på varv i Simrishamn

TEXT: SVEN JÖNSSON FOTO: ULF FLINTH.

**B**ore har varit iväg till varvet i Simrishamn för att få skrovet rengjort och besiktigat samt målat. Hon ligger normalt vid Ångbåtsbron i Malmö, kajen vid f d smörkcontrolen, ett minne från kriget. Kallas Smörkajen i ett nytt byggprojekt i Nyhamnen.

Till varvet blev hon bogserad av Sound Solution, en tur på 16 timmar. Flera på Facebook undrar varför hon inte gick för egen maskin. Det skulle mycket väl gå men det krävs både en del tillstånd och en besättning.

Hon låg på varvet i ca 14 dagar för besiktning av skrovet. Ventiler i botten sågs över. Botten och borden målades. Även däckerna målades.

Fartyget byggdes vid Kockums och sjösattes klockan 11 den 17 november 1894. Så det är klart att fartyget skulle bli fint inför den stundande födelsedagen!

Under krigsåren, både första och andra VK, hade Bore viktiga uppgifter att isröja och som hjälpkanonbåt bevaka i Öresundsområdet. Tidvis har hon även varit reservfärja för trafiken till Danmark när isen blev för svår för de ordinarie sundsfärjorna.

Efter sin aktiva tid låg hon under många år i Malmö hamn och förföll mer och mer när Knuth Borg vid Swecox i Västerås tog över och restaurerade henne till perfekt skick. Det kördes lite utflyktsresor på Mälaren.

Så småningom blev det flytt tillbaka till födelseorten för att vara en symbol för Malmö som varvs- och sjöfartsstad. Det är ett fint minnesföremål, ett av de få kvarvarande fartygen byggda vid Kockums. (Schebo som ligger vid Sjöhistoriska museet i Malmö är ett annat).

Se mer på Bores sida i Facebook, sök på ångsbrytaren Bore.

En relativt ny bok om Bore finns att beställa från [gunilla.thyddell@gmail.com](mailto:gunilla.thyddell@gmail.com). □

# Svanen, en flatbottnad ångslup



BIBI AKVARELL OCH HANS BRATTBERG TEXT.

**F**ödd och uppvuxen vid Luleälven har jag under många år sökt uppgifter om de olika ångbåtar som trafikerade älven. Min farfar och hans bror var engagerade i ångbåtstrafik. En inspirationskälla att vidare studera denna verksamhet om trafik på en relativt strid älv. En och annan resa norrut har det blivit. Den här lilla uppsatsen handlar dock om en mycket speciell ångslup, nämligen ångbåten Svanen.

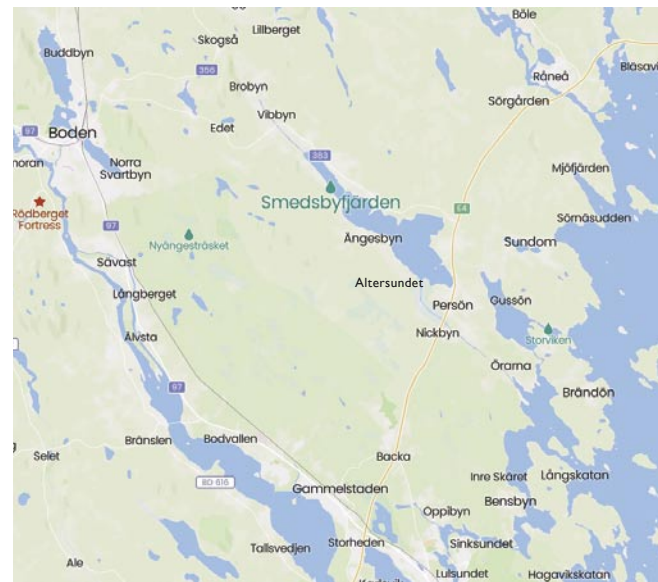
## Ångbåten Svanen i Boden

I boken "100 år i Norrbotten" av Arvid Moberg skildras hur man redan i mitten av 1800-talet påbörjade allehanda försök med ångbåtstrafik på Luleälven. Man satte in regelbundna ångbåtsförbindelser längs älven mellan Luleå och Råbäcken, som ligger strax norr om Boden. Därifrån fick man

åka med häst och vagn förbi Bodensforsarna och vidare med ny ångbåt till Edefors samt en tredje del ovanför Edeforsarna. Trafiken var under en tid mycket livlig med många ångbåtar.

Då vägbeståndet vid denna tid var outvecklat var alltjämt vattendragen och havsvikarna viktiga för samfärdsl mellan byarna, kyrkplatserna och städerna. Det som tyvärr ställde till trassel var landhöjningarna. Olika sund som var särskilt betydelsefulla för vissa byar krävde åtgärder för att bli farbara. Ett exempel är Altersundet som är en smal och grund transportled som fördjupades för att klara trafik Luleå – Pärnsjöfjärden – Smedsbyfjärden.

År 1875 bildades ett bolag för trafik på denna trad. Ett ångfartyg beställdes från Oskarshamn Mekaniska Verkstad, som



döptes till Altersund. Det var ett nytt propellerfartyg som var mycket grundgående. Det låg endast 18 tum (45 cm) djupt. Längd 52 fot (15,6 m) och bredd 12,5 fot (3,75 m).

Fartyget var utrustat med två ångmaskiner vardera på 4 ihk och två propellar. Farten var ca 7,5 knop.

Det visade sig att fartyget hade mycket stora svårigheter att ta sig igenom Altersundet trots vissa rensningar. Det berättas att bönderna i byarna längs denna led kallade båten för "Tjockmjölsbåten", då mjölken hann surna innan den kom fram till Luleå. Leden hade vid denna tid ett djup på 45 cm.

Redan år 1881 såldes båten. Efter ett antal år beställdes ett nytt fartyg från Bergsunds mekaniska verkstad som skulle kunna tra-

fikera i Altersundet. Enligt specifikationen skulle den kunna flyta som en svan på vatten och döptes till Svanen. Den levererades 1893 och var 11,8 m lång, bredd 2,83 m och en höjd på 1,2 m. Djupgåendet var satt till 37 cm. Ångmaskinen var på 6 ihk. Fart på 7 knop.

Tyngden var 7 ton. Pannan var en stående tubpanna med höjd 1,25 m, diameter 85 cm med gods 8 mm och 54 tuber 70 cm samt max tryck 8 bar. (Borde kunna ge ca 40–50 kg ånga per timme.)

På jungfrufärden stävade ångslupen genom Altersundet och ända upp till Smedsbyn och Brobyn. Glädjen var stor bland befolkningen över att se en ångare i dessa vattendrag och den hälsades med flaggning och salut. I de långa passagera som nästan vuxit igen gled Svanen fram till allas förvåning.

Transportunderlaget minskade och till slut upphörde trafiken. Svanen fick fortsätta med timmerbogsering i hamnen. Man bytte maskin till en med 20 ihk vilket innebar att djupgåendet ökade till 50 cm. Båten såldes sedan år 1903 till ett konsortium i Boden.

Den transporterades på landsvägen 40 km med hjälp av ett antal hästar. I Boden användes båten för timmerbogsering och på söndagarna blev Svanen utflyktsbåt och gick på Bodensjöarna. Bl.a företogs många resor ända till Buddbyträskets inre ända. Det fanns tidigt en öppningsbar träbro över Buddbyträsket vid ett smalt sund. Lokalbefolkningen visste orsaken, det handlade ju om passage för ångslupen Svanen. Sjön var också landningsbana för ambulansflyget.

För Boden hade Svanen betydelse och var en tillgång för befolkningens sommarnöje mm.

År 1916 såldes Svanen vidare tillbaka till Luleå, denna gång per transport med järnväg, för att gå nya öden till mötes. □

# Stärkt bevaranderätt för det rörliga kulturarvet



**S**vensk kulturarvslagstiftning har sedan Axel Oxenstierna (som skapade den första svenska lagstiftningen på detta område) varit inriktad på markbundna företeelser som slott, kyrkor och broar, eller runstenar och liknande fasta, markbundna företeelser. I mitten av 1800-talet tillfördes listan lösöre i form av jordfynd, dvs gamla föremål ("lösöre") som hittats i marken och inte hade någon uppenbar ägare.

I propositionen till 1960 års byggnadsminneslag förklarade regeringen att denna lag omfattade, förutom äldre byggnader, också "rörliga föremål för stationära ändamål, men inte rörliga föremål för rörliga ändamål" (dvs t ex tavlor och möbler, men inte transportmedel), vilket kan sägas befäste kulturarvets "markbundenhet" i svensk kulturarvslagstiftning.

På liknande sätt har kulturarvslagstiftningen vidareutvecklats de senaste åren till att också omfatta – förutom fornlämningar – olika miljöer av historisk karaktär. Lagstiftningen har alltså i dessa utvidgningar behållit sin markbundenhet, och utesluter alltså icke markbundna företeelser som "rörliga föremål för rörliga ändamål".

De gånger transportmedel omfattas av

lagliga åtgärder är om de antingen är över 75 år och ska föras ut ur landet liksom annat äldre lösöre, eller om de är fartyg som är vrak och förliste före 1850 – då de alltså kan anses ha vunnit en viss markbundenhet. Detta innebär att äldre transportmedel måste anpassas till myndigheternas nyare förordningar och regleringar som föranleds av exempelvis den tekniska utvecklingen. På så sätt har en mängd äldre transportmedel förlorat mer eller mindre av sitt kulturarvsvärde, samtidigt som kunskap om äldre teknik och processer försvinner.

Vad man missar helt, är hur utvecklingen av transportmedlen i grunden förändrat vår värld sedan Newcomen konstruerade de första ångdrivna gruvpumparna i början av 1700-talet, James Watt ett drygt halvsekel senare lyckades vidareutveckla en sådan till att Robert Fulton 1807 skapade det första kommersiellt framgångsrika fartyget – efter vilket det bara dröjde 11 år tills Samuel Owen satte ett ångfartyg i tidtabellbunden trafik mellan Kungsholmen och Drottningholm – då sommarsäte för Sveriges regering.

Följderna av detta i Sverige var en snabb expansion av sjöfarten på Mälaren, vilket

stimulerade Bergslagens industriella utveckling och inledde Sveriges industrialisering. Med en omfattande utbyggnad av vägnätet som följd – vilket i sin tur ledde till att Vägverket (Kgl. Styrelsen för Allmänna Wäg- och Wattenbyggnader) skapades 1841 för att ta hand om Sveriges kanaler och vägar, senare följt av järnvägar, sjöfart och luftfart i takt med den tekniska utvecklingen av Sveriges kommunikationer (det första ångloket byggdes 1853, men SJ beställde sina första från England vid 1850-talets mitt, och elektrifieringen började på 1890-talet).

Den ekonomiska expansion som följde på denna utveckling av transportväsendet fick sociala konsekvenser i form av bl.a. att folk började få semester, vilket lagstodgades på 1920-talet, och gav upphov till inte bara en omfattande flotta av passagerarfartyg till sommarställen, utan också till en likaledes omfattande flotta av fritidsbåtar oftast konstruerade av svenska båtbyggare.

Det är denna sociala utveckling, som markbundenheten gör att den svenska kulturarvslagstiftningens missar, till men för bevarandet av det rörliga kulturarvet: de myndigheter som arbetar med transportmedel får helt enkelt inte mandat från kulturarvslagstiftningen att undanta äldre transportmedel från nyare regler. Och detta för att – som det uttrycks av regeringen i dess budgetproposition för 2021 – "en lagreglering inte bedöms vara en lämplig lösning för att uppnå ett skydd för det rörliga kulturarvet".

Men på något sätt måste myndigheterna få mandat att göra undantag för äldre transportmedel från nyare regler som tvingar fram förändringar av den teknik som

gjort dem bevarandevärda. Det är detta Båthistoriska Riksförbundet och Sveriges Ångbåtsförening arbetar för, tillsammans med samtliga övriga åtta transportmedelshistoriska riksorganisationer, inom ramen för Transporthistoriskt Nätverk (ThN), och med stöd av alla våra medlemsföreningar till lands, till sjöss och i luften.

ThN har haft många diskussioner med Kulturdepartementet om detta. Det verkade som om någonting gott skulle komma i Kulturarvspropositionen 2017, men när det inte gjorde det fick ThN Riksdagen att säga åt regeringen att skyndsamt införa en stärkt bevaranderätt för det rörliga kulturarvet.

Kulturdepartementet gav Riksantikvarieämbetet uppdrag att utreda frågan, som i sin tur svarade med ett förslag att i Kulturarvslagen "införa ett skydd för historiska transportmedel, som ger statliga och kommunala myndigheter stöd för att ta hänsyn till att historiska transportmedel fortsatt kan hållas rörliga samtidigt som äldre teknik och utförande så långt som möjligt bibehålls."

Trots arvet från Axel Oxenstierna – det är dags, nu!

Men regeringen tolkar detta svar från Riksantikvarieämbetet som att en reglering inte bedöms vara en lämplig lösning för att uppnå ett skydd för det rörliga kulturarvet, och då andra åtgärder vidtagits för detta anser den att Riksdagens yrkande är slutbehandlat. Frågan är bara – vilka åtgärder avses?

*/Rutger Palmstierna 2020-11-01*



## S/S HEBE

TEXT: ÖRJAN BERGQVIST  
FOTO: RUNE ELIASSON

**B**yggd 1889 i Göteborg, kom den 1904 från Stockholm och upp till Landösjön i Jämtland. Efter flottningens upphörande såld till Storsjön som fritidsbåt därefter såld 1985 till Waxholm. 1994 återköpt till Landösjön där den blev uppställd på land i 23 år för renovering. 2017 köptes båten och flyttades till Storsjön.

En ny förening, Ångbåten HEBE i Arvesund, tog över. Nu har vi i nya föreningen kommit fram till sjösättning och provkörning. Detta har möjliggjorts med mycket ideellt arbete och med ekonomisk stöttning av sponsorer. Arbeten som prioriterats är färdigställande av skrov, däck och hytt. Pannan är nyligen omtubad och isolerad, den är kallprovad med 12 kg. (Säkerhetsventilerna lyfter på 8 kg.) Sotskåpsinredning och skorsten är nyttillverkade. Ångmaskinen är genomgången med alla tätningar bytta, (flätor) och packningar. Maskinen är nu körd ett tiotal timmar vid kaj och vid kortare provturer. Den är i mycket god kondition, glappfri och oska-

dad. Det ovanligt varma höstvädret gör att vi nu på onsdag den 4 nov. tar en lite längre tur innan vi tar upp båten för fortsatt renovering. Nästa etapp blir inredning av utrymmena under däck fram och bak, med installation av vedspis och toalett. En liten kolvångmaskin med 12 volts generator och batterier monteras för strömförsörjningen. Tidigare var allt fotogendrivet och enligt en tidigare ägare fick man i brist på toa bajsas på en skyffel för vidare transport ut i sjön eller in i pannan.

S/S HEBE tillverkad 1889, längd 15 m, bredd 3,5 m, djup 1,7 m. Härnösands compoundångmaskin på 85 hkr tillverkad 1909.

HEBE blir ett gott framtida sällskap till S/S Östersund och skall användas för mindre grupper och för maskinistutbildning.

För övrigt har säsongen med S/S Östersund, Arvemuseet, Ställplatser, Vandrarhem och Kafé trots Coronan gått bättre än vi vågade hoppas i våras och nu ser vi fram emot en förhoppningsvis mer normal nästa sommar. □



## S/S Björkfjärden får nytt liv

TEXT: CECILIA KOLGA FOTO: MADELLINA ÖFVERBERG

**H**on har fyllt 95 år i år, ångfartyget BJÖRKFJÄRDEN. En skön, men lite sliten dam som varit med om mycket under dessa år. Eftersom Coronapandemin förändrat det dagliga arbetet och Wallenius planerade körningar fått ställas in, har 2020 istället vigts åt att renovera och återställa stora delar av BJÖRKFJÄRDEN.

När Walleniusrederierna 2019 köpte BJÖRKFJÄRDEN, eller SALTSJÖN som hon hette då, var man medveten om att det fanns behov av renovering på olika ställen i fartyget. Detta trots att dedikerade och kunniga entusiaster under åren vårdat både skrov, maskinrum och inredning. Inte minst taket var i behov av rejåla insatser. Nedan presenteras ett litet axplock av vad som pågår just nu ombord på BJÖRKFJÄRDEN eller som planeras genomföras under nästa år.

**Renovering av däckshusets tak** Tvärskeppsliggande däcksbalkar till väderdäck byts ut på grund av korrosion, och innertaket får nytt cederträ. På utsidan läggs ny, falsad plåt. Anteckningar som hittats ombord vittnar om att det läckte in vatten redan 1940. Genom åren har det läckande

vattnet runnit ner bakom sidopaneler och genom durken vilket gjorde takrenovering till absolut prioritet innan man kan gå vidare och göra resten.

**Matsalongen återställs** Utöver vattenskadorna bär matsalongen också spår från brand. Textilierna är fortfarande styva av släckningsmedlet, och röklukten slog emot teamet när de demonterade innertaket. Nytt mahognyfaner monteras och nya textilier sys upp. Durken, som dessvärre inte är original, ska slipas. Samtidigt passar vi på att framtidssäkra elen genom att dra nya elkablar. De bord som inte kan räddas ska bytas ut mot nybyggda i originalstil. Stolarna kommer att renoveras.

**Styrhytt/bryggan** Renoveras samt uppdateras med ny navigationsutrustning, nya dynor på bingen/britsen.

**Hall/Tambur** Skotten renoveras och linoleummattan byts ut.

**Konversationsalongen återställs** Trädetaljerna i konversationsalongen har listverk av ek. Dessa har vid något tillfälle lackats vilket nu slipats ner. Istället



## BJÖRKFJÄRDEN

Byggd: Eriksbergs varv, 1925

Material: Stål

Längd: 37,5

Bredd: 7

Djup: 2,10

Brt: 250

Passagerarångfartyg

Hemmahamn: Stockholm

S/s Björkfjärden levererades med namnet Saltsjön 1925 från Eriksbergs Mek.

Verkstad i Göteborg till Waxholms Nya Ångfartygs AB och sattes i trafik på rutten Stockholm - Dalarö - Ornö - Utö samt Stockholm - Öregrund. Eftersom fartyget också var isbrytande trafikerades vintertid sträckan Stockholm - Vaxholm.

År 1970 köptes hon på exekutiv auktion av Strömma Kanalbolaget i konkurrens med en skrothandlare. Fartyget genomgick en omfattande renovering och gavs namnet Björkfjärden. År 1974 satte en panskada stopp för fortsatt drift, men efter 3 år vid kaj övertogs s/s Björkfjärden av nybildade Ångfartygs AB Saltsjön - Mälaren.

De genomförde 1977-78 en omfattande reparation av ångpannan samt fortsatte restaureringsarbetet. Mellan åren 1984-1993 trafikerades Stockholm - Vaxholm och 1994 fick fartyget tillbaka namnet Saltsjön. Samtidigt återupptogs trafiken på hennes gamla rutt Stockholm-Dalarö-Utö. Efter ett ägarbyte heter fartyget än en gång Björkfjärden (2020).

S/S Björkfjärden representerar 1920-talets skeppsbyggnadskonst och uppvisar en intressant fartygsmiljö från denna tid. Originalmaskinen är en 2-cylindrig kom-poundångmaskin på 550 hk, som ger en fart av ca 11 knop. Den konverterades till oljeeldning 1966.

kommer all ekpanel bonas på originalvis. Lädersofforna ska rengöras och behandlas. Mattan ska tas bort och ersättas med något som är så likt originalet som möjligt.

### Pentryt återställs o uppdateras

Den utbyggnad som gjordes för många år sedan för att kunna laga mat till ett större antal passagerare kommer att renoveras för att få ett fungerande pentry för dagens behov.

**Akterdäck** Ny soffa enligt originalritning ska byggas.

**Nedre däck** Här pågår mycket städning och rensning samtidigt som personaltoaletten har fräschats upp. Samtliga bing-

soffdynor i hytterna kommer successivt att bytas ut. Alla räddningsvästar kommer att bytas ut. Hi-Fog förbereds för installation. Kamerabevakning ska installeras som komplement till larminstallationen.

Wallenius Marine har tagit fartyget till Mälavarvet på Långholmen i Stockholm för att utföra planerade arbeten, där varvets del av reparationen i huvudsak utgörs av plåt- och stålarbeten.

Arbetena ombord utförs under ledning Tomas Blomström (Blomströms Teknik) och Madelaine Öfverberg (Wallenius Marine) som har anlitat utvalda välmeriterade hantverkare med god kunskap om kulturfartyg.

**Björkfjärden 1972.** Arkiv Sjöhistoriska museet.

När denna första del av BJÖRKFJÄRDENS renoveringsresa är färdig någon gång efter årsskiftet, kommer hon att gå till sin nya hemmahamn vid Norr Mälärstrand. Men det är klart, det har blivit lite av en officiell hemlighet att Wallenius hoppas och tror att BJÖRKFJÄRDENS hemmahamn så småningom ska finnas på Ekerö, i Tappström. Det skulle vara ett vackert landmärke för Ekerö kommun och en påminnelse om hur viktig Mälärtrafiken en gång varit för Mälardalen. Även om hon numera inte går i kommersiell trafik efter turlista, kommer hon med stor sannolikhet kunna ses ute på Mälaren vid särskilda tillfällen när livet återgår till det normala igen. □

# Indikerering av s/s Stimmarens maskin

TEXT & BILDER: JOHAN SÖDERBERG

[johan.sbg@gmail.com](mailto:johan.sbg@gmail.com)

En god vän på Sweco leder en grupp inriktad på mindre vattenkraftverk och de är utspridda över hela landet. När det finns särskild anledning kommer de samman. Några gånger har Stimmaren varit en sådan anledning och när ersättningsfrågan kom på tal bad jag om en tryckgivare: "Den skall vara snabb och mäta absoluttryck". Vips satt jag där med en givare!

Så kunde det hela ha börjat, då, för tre år sedan när de åkte med första gången. Av olika skäl hann de åka många gånger till, bland annat för att snabba tryckgivare är mer sällsynta än man tror. Men till slut kom den! Det var i maj 2020, coronan höll på att klinga av och båten var nyss kommen i sjön.

Jag hade arbetat hårt med båten. Kvällen före sjösättning när allt annat var klart lossades propellern, lades på en mjuk gräsmatta och sedan gick jag löst på den med stora släggan. Det gjorde verkan! Bladens stigning blev jämnare, gången tyst och varvtalet sjönk från 48 till 44 varv per knop, samma som Sulan på sin tid! (Se artikeln om förlängning av blad för 7-8 år sedan!)

Men varvtalet var en gång 50 varv per minut per knop. När sjönk det till 48? Hade jag slagit i propellern som nu behövde så våldsamt kraft för att riktas? Videoklipp från den nostalgiska sista resan hösten 2018 visade på 50 varv per knop medan varvta-

let första resan våren 2019 var nere i under 48 varv. Det enda som hänt dessemellan var att skrovet slipats slätt, slätt och den sommaren berömde många Stimmarens fart! Därför anbefalles:

- Slipa era bottnar! Man vinner faktiskt mer än man tror!

Även efter sjösättning fanns mycket att göra och tryckgivaren blev liggande. Strömsholms kanal firade 225 år med konstnärstipendiater ombord och sommaren blev händelserik även på många andra sätt. Stimmaren har i år gått sammanlagt ca 600 sjömil. Precis som vanligt!

Med en vecka kvar av säsongen mindes jag min vän och tryckgivaren. Vore det inte höjden av otacksamhet att inte ha åtminstone provat den innan båten togs upp?! Sagt och gjort – ett mätkort plockades fram och programmerades och sent en lördagkväll var det dags att testa. Med dator på plats och givare för axelläget testad stacks det fyr i pannan.



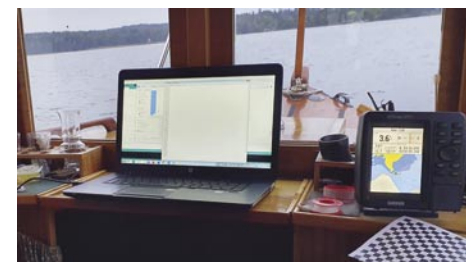
Hur fint det än ser ut i bilden ovan – lägesgivaren var till skillnad från tryckgivaren inte alls av industri kvalitet och med all infraröd strålning från ångrör mm var den snart utstörd... Nytt montage inne i maskinen där den kunde få direkt reflex så fungerade allt antligen bättre och så bar det på vinglig kurs av i den sena kvällen, målmedvetet som om jag varit på jobbet... Vad håller på att hända, tänkte jag. Stimmaren har ju alltid varit avkoppling och glädje, en plats att komma ifrån allt annat inklusive dotter och fru om så krävdes, men nu känns det plötsligt som på jobbet... Till råga på eländet var vakuemet dåligt!

Vissa saker gör dock inte sig själva och detta var inte lätt. Men angreppssättet visade sig vara riktigt: Alla tidigare tankar om lägesgivare, impulsrör, fördelningslådor och kanske magnetventiler, indikering i realtid osv hade mest hindrat allt från att över huvud taget bli av. Föresatsen att, om så bara på enklaste sätt, alls hinna indikera innan båten togs upp var nyckeln. Jag kommer kunna tänka tillbaka på det hela med glädje hela vintern. Och en massa saker att åtgärda dök ju dessutom upp!

Det var verkligen gott om utmaningar. När lägesgivaren var monterad, testad och klar eldades pannan på men då visade det sig att tryckgivarens 1/8" NPT ej passade i pyskranarna på Stimmaren (R1/8" BSP). Var det kört nu? Nej, inte alls! I lådorna hittades en övergång R1/8-R3/8. Invändigt i stora änden passade tryckgivarens gänga med skjutpassning, i botten lades en O-ring och vips hade jag en snabbkoppling så givaren bara behövde kortvarigt hållas emot varje mätställe med handen. Övergången flyttades mellan pyskranarna som kortvarigt öppnades medan tryckgivaren hölls emot under något tiotal maskinvarv



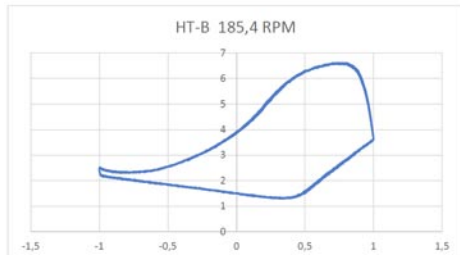
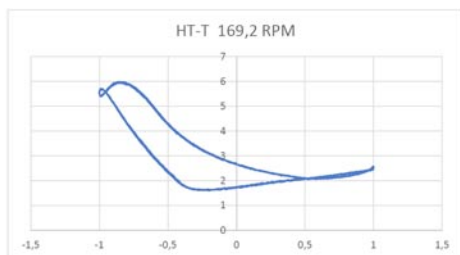
För att inte svämma över av ointressant data programmerades mätkortet att börja datainsamlingen först när tryckgivaren registrerade växlande tryck. Analysprogrammet i sin tur programmerades att vänta tills tryckförloppet uppvisade full repeterbarhet. Analysen gjordes dock efter dagens slut. Under resan kunde därför datorn glömmas, utrustningen fick plats på navigationsbänken och tillvaron ombord blev inte så tokig trots allt!



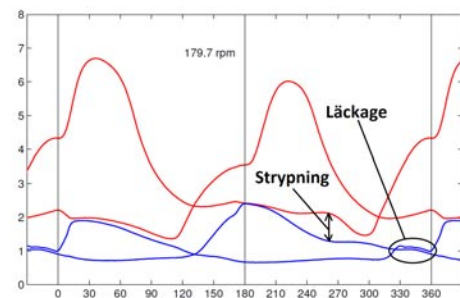
En idé har hela tiden varit att använda standardprogram för analysen så att medlemmar i SÅF skulle kunna låna utrustningen och indikera själva. Med ett excel-ark dit värden kunde klistras in kunde också de första två diagrammen tas fram. Tryckskalan är absoluttryck, dvs 1 är inget övertryck.

Diagrammen ser inte alls ut som för encylindriga maskiner men stämmer bra med modellberäkningarna i samband med att maskinen konstruerades. I stort gör Woolf-maskinen exakt vad den skall:





HT-sliden står för högt och ger för mycket fyllning i HT överhalva. Stimmarens maskin är sådan att om ena änden av HT får mer fyllning får LT samma extra fyllning påföljande halva varv. Därför haltar inte maskinen även om HT-sliden står litet fel. Det som ser värre ut och även hörs (LT låter som om den slår i botten) är läckaget före vändningen. Först när fyllningen tar vid trycks ringarna på plats och läckaget upphör. Läckage och strypningar studeras lättare om trycken avsätts mot vevvinkel:

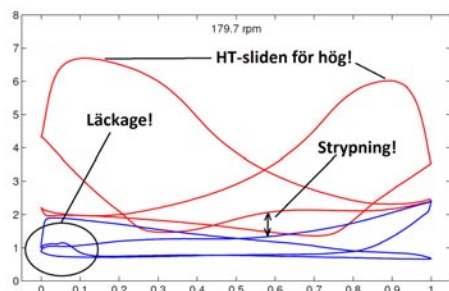


Normalt kör vi en längre tur dagen före upptagning och förtöjer sedan vid upptagningsrampen. I år var vi tvungna att hjälpa kamrater med båtarna och i uselt väder sent kvällen före upptagning gjordes en kort resa med förhalning. Därför stod vatten kvar ett kort tag i LT och när maskinen öppnades vid uppläggning syntes tydligt var i LT ringen inte legat an:



Inget gick särskilt lätt på detta tidiga stadium och det blev helt olika varvantal mellan mätningarna. Jag förstod dock snart att med excel skulle endast riktigt envisa medlemmar orka med och lyckas få användbara resultat. Dag 2 och 3 var det därför Matlab som gällde.

Här nedan är första indikering av alla cylinderändar i följd, Stimmaren går i ca 4,2 knop med sned motvind ca 4 m/s (LT i botten och HT i topp till vänster). Med mätningar i tät följd kunde bland annat överströmningen mellan HT och LT studeras. Flera fel hittades med en gång:



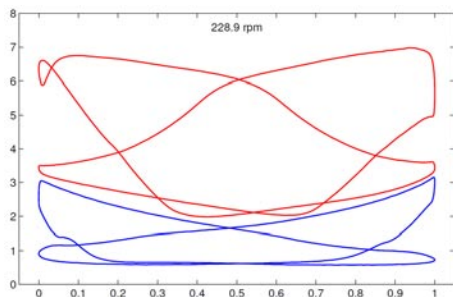
Felet i överströmningen kommer sig av att den nya LT-sliden gjordes aningen för kort. Avlastningskolven täcker för ångkanalen när sliden kommer för långt ned. Om LT länkas in från 77% till ca 67% fyllning så försvinner det felet.

Innan båten togs upp hann jag med totalt sju indikeringar med registrering av alla cylinderändar i snabb följd. Stimmaren är en liten båt med panna där trycket ändrar sig, så det gäller att ta alla diagrammen i någorlunda snabb följd. Här en mätning av full fart vilket om hösten innebär ca 4,85 knop. Nära 1 bar förloras i ångkanaler och slid under inströmning och dessvärre börjar vid detta varvantal tryckfallet i överströmningen mellan HT och LT bli påtagligt. HT-sliden är nu flyttad, tyvärr aningen för mycket och tillsammans med litet för litet fyllning i LT blev det en ögla i diagrammet. Vakuomet var nu bättre, ca 0,7 och utströmningen börjar bli långsam, se fig. sid. 18.

Stimmaren har alltid haft bra vakuum, ca 0,8-0,85, vid vissa tillfällen hela 0,90. Avloppsroret känns då ljummet vilket är ganska fascinerande då ångan in i maskinen håller ca 300 °C. Denna sista vecka (särskilt dag 1 i tabellen nedan) var situationen tyvärr en helt annan, främst beroende på läckage mellan maskinhalvorna men även att LT kolvstång är litet sliten. Vilket vakuum maskinen verkligen kan nyttiggöra återstår därför att se.

En rolig sak jag gjorde var att räkna om alla indikerade medeltryck och effekter till 180 varv per minut. Indikeringarna gjordes med vind framifrån, i sidan och även medvind men det visar sig att när effekten i sammanställningen, i tabellen nedan räknas om till 180 varv per minut så blir resultatet ca 1060 W indikerat oavsett hur lätt eller tungt båten råkade gå och antal knop varvtalet räckte till:

	Dag:	1	1	2	2	3	3	3	plan	plan
V	knop	4,20	4,20	4,80	4,85	4,00			5,5	6,0
N	rpm	180	191	229	228	172	216	211	264	288
HT-T	kp/cm <sup>2</sup>	2,08	2,23	2,43	2,29	1,10	2,43	2,20	3,54	4,22
HT-B	kp/cm <sup>2</sup>	1,56	1,67	2,63	2,38	1,16	2,70	2,46	3,33	3,97
LT-T	kp/cm <sup>2</sup>	0,55	0,67	0,99	0,96	0,60	0,79	0,84	1,27	1,52
LT-B	kp/cm <sup>2</sup>	0,54	0,62	0,97	1,10	0,74	0,78	0,77	1,33	1,59
P_ind	W	1062	1276	2175	2166	957	1822	1730	3344	4342
N_ref	rpm	180	180	180	180	180	180	180	180	180
P_ref	W	1068	1063	1058	1061	1098	1059	1069	1060	1060
N/V	1/knop	42,8	45,5	47,7	47,1	43			48	48



Vid konstruktion av maskinen beräknades indikerade medeltrycket i HT kunna uppgå till ca 4,5 kp/cm<sup>2</sup> vilket med viss marginal borde räcka till att ge båten en fart av 6 knop. Maskinen skulle då indikera 4342 W = 5,9 iHkr. Vid 5,5 knop, som vi även brukar uppnå, torde effekten vara 4,6 iHkr. Sven och jag som brukar säga att maskinen är på ca 5 iHkr har således inte haft helt fel, ändå!

Vi har undrat varför maskinen går hårt och svaret är kompression i HT. Maskinen är optimerad för att gå med drygt 80 % fyllning i LT, dvs knappt 20 % kompression i HT men den för lågt sittande avlastningskolen i LT slid hindrar just nu att maskinen körs så.

Vi har även undrat varför maskinen storknar vid ca 5 knop. Med bra tryck i pannan har vi kört 5,4-5,5 knop som allra mest men där tar det definitivt stopp. I bilden ovan från fullfartsprovet med 4,85 knop är medeltrycket bara 0,98 kp/cm<sup>2</sup> i LT och 2,53 kp/cm<sup>2</sup> i HT. Utan tryckfall före och efter HT borde ett 50 % högre medeltryck vara fullt möjligt. Det skulle ge 6,0 knop – en hastighet som för Sven och mig förefallit helt osannolik. Men om nu lilla korta Marguerite kan köra 5,5 knop mitt framför näsan på oss måste absolut något göras.

Den strypning som syns ovan sitter i sliden

och vi skall nu fila upp rektangulära portar för sliden, även göra en ny slid med bättre genomlopp för ångan axiellt och slutligen svarva av LT-slidens balanskolv så den blir kortare och maskinen kan köras med så stor fyllning i LT som den är tänkt att gå med. Då blir vi av med den hårda gången. Får vi sedan det där extra vakuomet så blir det minsann åka av!

Triaxandret med Excel skulle som nämnts var för tålmodsprövande. De nu gjorda beräkningarna har innefattat helt automatisk bestämning av vevvinkel, beräkning av kolvläge – något som skulle kunna göras direkt på mätkortet med maskinen igång, dvs i realtid. Då skulle faktiskt allt kunna presenteras i en webbsida till dator eller telefon med webbläsare och trådlöst nätverk.

Behöver man då indikera? Ofta inte! Både på lok och i båtar är jämn ångfördelning det allra viktigaste men inte så lätt att åstadkomma i praktiken. För att mäta in den skulle faktiskt räcka med att mäta topptrycket och för det är en manometer med backventil allt som behövs.

Slutligen en tanke om verkningsgrad: Stimmaren förbrukar 1,0-1,2 kg ved per distansminut vid gång i 4,5-4,7 knop, dvs ca 1,6 kW indikerad effekt, troligen ca 1,45 kW ut på axeln. I kylvattnet hamnar då ca 9 kW och bränseffekten är ca 18 kW. Verkningsgraden är tydligen ca 8-12 % räknat på bränse- respektive ångeffekt. Ändå anses Stimmaren idag ytterst vedsnål! Ganska få moderna båtar kommer lika långt på samma energimängd, trots bättre högsta värde på verkningsgrad åtminstone på motorn. De lyckas väl förstås aldrig köra så att motorn får någon vidare verkningsgrad?! – Det är allt bra mycket bättre med ånga ändå! □

## Ändring i Transportstyrelsens föreskrift om förlängning av behörighet för traditionsfartyg

### Remissförslag

#### Utdrag: I TSF 2020-21 anges följande om ändring av föreskrift:

Branschen för traditionsfartyg upplever ett problem med att befintliga befäl har svårigheter att förnya sina traditionsfartygsbehörigheter med hjälp av befintlig lagstiftning. Många befäl på traditionsfartyg jobbar idag ideellt och har inte möjlighet att på ledig tid arbeta ihop 100 dagar sjötjänstgöring under en femårsperiod.

**Transportstyrelsen föreslår** att det införs i 6 kap. 15-16 §§ i TSFS 2011:116 ett nytt alternativ för förlängning av en behörighet för traditionsfartyg. Den föreslagna ändringen innebär att det går att förlänga en behörighet för traditionsfartygs giltighetstid om fartygs- eller maskinbefälet har fullgjort minst 28 dagar sjötjänstgöring som fartygs- eller maskinbefäl på traditionsfartyg under de sista 12 månadernas giltighetstid för behörigheten.

#### Ny paragraf 16 lydelse för maskinbefäl:

16 § Giltighetstiden för ett behörighetsbevis om behörighet som maskinbefäl för traditionsfartyg kan förlängas, om innehavaren med ett läkarintyg som inte är äldre än två år kan visa att föreskrivna krav på syn och hörsel är uppfyllda, samt att innehavaren dessutom

1. under den senaste femårsperioden har tjänstgjort till sjöss som maskinbefäl på traditionsfartyg i minst 100 dagar, vari får

inräknas högst 10 dagars årligt förebyggande och avhjälpande underhåll på ånganläggningen,

2. har fullgjort minst 28 dagars sjötjänstgöring som maskinbefäl på traditionsfartyg under de sista 12 månadernas giltighetstid för behörigheten,

3. har utfört arbetsuppgifter som av Transportstyrelsen bedöms som likvärdiga med tjänstgöringen under 1, eller

4. med godkänt resultat genomgått en behörighetsförlängande kurs enligt bilaga 1. Ansökan om förnyelse av behörighet enligt första stycket 2 ska ha inkommit inom två månader efter behörighetens sista giltighetsdatum.

Giltighetstiden för ett behörighetsbevis om behörighet som teknisk chef TF75 ånga kan i stället för första stycket 4 förlängas genom att innehavaren genomgår en ny utbildning i enlighet med bilaga 4.

Motsvarande lydelse för befälhavare i paragraf 15.

### Minnesord

Vår medlem Georg "Jigge" Rydh i Växjö avled i somras. Georg, född 1930, var den som byggde ångslupen Spiggen som nu står i museet i båthallen i Oskarshamn.

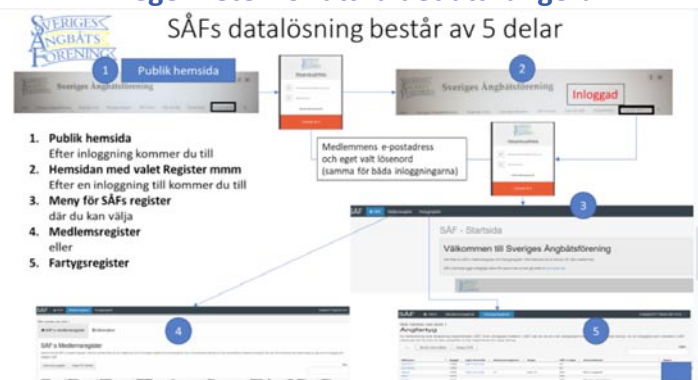


Bild: Pierre Dunbar

## Vår webbsida

Flera av våra medlemmar klagar på att det är svårt att hitta uppgifter. Det är precis som när du köper en ny mobil eller en bil, du måste lära dig några egenheter för att få det att fungera.

AV SVEN & MAGGAN



Av främst kostnadsskäl och tillgång på lämpliga program har föreningen valt att använda två befintliga grundsystem och låtit webbmaster bygga enligt våra önskemål om innehåll. Därför måste man logga in två gånger om man vill till de kompletta medlems- och båtregistren.

Gå till [steamboatassociation.se](http://steamboatassociation.se) (läggs lämpligen in som favoriter) så kommer du till den öppna publika delen. Här hittar du t ex uppgifter om Passagerarbåtar dvs de som kör allmän trafik. Längst till höger under Fartygsregister kan du hitta alla ångbåtar vi har registrerade, men bara ett fåtal faktauppgifter såsom byggår och egen hemsida.

Loggar du in kommer du åt fler saker, t ex att skriva i Forumet, se styrelseprotokoll, SÅF-blad mm.

Vill du veta mer om fartyg och medlemmar kan du som är medlem logga in en gång till i registerdelen, förutsatt att du har lämnat din e-postadress så att den finns i vårt medlemsregister.

**Gör så här:** Logga in på websidan:

1. Klicka på HEM.
2. Hitta logga in en bit ner. (Om du inte gjort det tidigare).

Logga in till registren:

1. Klicka på Register mm uppe till höger.
2. Välj Logga in i Medlems- o fartygsregistren.
3. Klicka på "Klicka här" (För att komma till registerplattformen)
4. Logga in igen! (samma lösenord)
5. Nu kan du välja Medlems- eller Fartygsregistret.

I Fartygsregistret kan du nu se lite mer, bl a ägare/kontaktperson och hemmahamn. Klickar du på båtnamnet så kommer den fullständiga faktsidan upp.

Inskrivna faktauppgifter beror mycket på vad ägarna fyllt i. Här kan du göra en insats som ägare med att komplettera uppgifterna. Är du inte ägare kan du förmedla uppgifter till [Maggan medlem@steamboat-association.se](mailto:Maggan medlem@steamboat-association.se) Gör det så blir registret intressantare att titta på, för alla. □

## Prylmarknad Säljes

### Diverse ångprylar i Tyresö

Åke Wahlinder hade en mängd smått och gott av ångprylar. En hel del av det är nu fotograferat och upplagt under köp och sälj. Allt finns i Tyresö och där finns även mer än det som visas i annonserna.

För tekniska frågor så går det bra att kontakta Sven Jönsson, [stimmaren@telia.com](mailto:stimmaren@telia.com).

Är du inte spekulant men kan hjälpa till med prissättning så är det väldigt bra om du kan höra av dig till Sven om det också. Du som vill köpa, kontaktar Åkes dotter Lena via mejl.

[lena.wahlinder@akzonobel.com](mailto:lena.wahlinder@akzonobel.com)

Passa nu på att se till att dessa prylar kommer till användning

1. Trippelmaskin
  - 2, 3, 4. Modellångmaskiner
  5. Ångmaskin nyrenoverad av Åke Wahlinder
  7. Renoveringsobjekt
  8. Kompletta Flenmarksmaskin
  16. Ventil
  22. Propellrar
  24. Ankare Injektor
- Se bilderna på websidan SÅF Köp Sälj.



## Prylmarknad Säljes



### S/S ESKADER II

Byggår: 1959, Skrov: Stålplåt. Nytt från 1 dm under sarg och nedåt – ca 1990  
Längd 9,3 m, Bredd 2,3 m. Vikt 4,1 ton med ved och vatten i pannan.

Stående eldrörspanna för vedeldning  
Bränsleåtgång: 3 kg torr ved /tim  
4-bladig stålprop. Ø 70 cm, Fart ca 8 knop. Maskin 2 cylindrig fulltrycksmaskin med omkastare typ Stephenson.  
Tid från "kallstart" ca 25–30 min efter att man tänt fyren. Maxtryck 8 bar  
Maskineffekt direkt, så länge det är tryck i pannan. Maskinen utrustad med förvärmare: utblåsningång värmer sjövattnet till pannan. Alla delar till maskineri etc finns på plats, ej monterade. Skorsten / inner och ytter intakta, mast, plåtventilatorer, fotogenlanternor medföljer.  
Fler bilder på SÅF:s hemsida.  
Vi visar gärna båten på plats: Lidingö,

Peter Langhorst Tel 070 6839246  
[peter@eskader.se](mailto:peter@eskader.se)



### Värmeväxlare

slinga med flänsar. I tum anslutning i ändarna, 15 mm rör på slingan.  
Pris: 1.500:- Hämtas på Adelsö, skickas ej.

Bosse Stolt, tel: 0707 657271



### – Ångpannan "Vaporcita"

tillverkas på beställning med rena och fullständiga certifikat.  
– Manometrar, nytillverkade med gamla verktyg, helt lika manometrar från förra sekelskiftet, men med normenlig gradering i bar.  
– Armaturer, såsom vattenståndsglas, säkerhetsventiler och avstängningsventiler.  
– Vattenbehandlingskemikalier, färdig blandning särskilt för äldre system, effektiv mot både pannsten och korrosion, enkel att använda.  
– Rådgivning, justering av maskiner mm.

Jens Pettersson  
Tel: 0704 92 98 12 (Maria, adm)

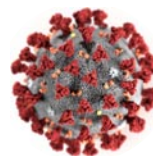
## Köpes

Söker ca 10 HK ångmaskin och panna till gammalt stålskrov ca 9,3 meter långt.

Erik Hougsrud, Norge  
Tel: 0047-9954 4744  
[erik.houg@hotmail.com](mailto:erik.houg@hotmail.com)

SE FLER ANNONSER PÅ SÅF:s HEMSIDA

## Aktiviteter



De flesta aktiviteter som planeras måste till slut ställas in. Därför hänvisas du till SÅF:s webbsida som vi skall försöka hålla så aktuell som möjligt.  
Båtmässan Allt för Sjön planeras till 5-17 mars. SÅF m fl båtklubbar har anmält sig. Dock blir det ingen Classic Boat Show med gammelbåtar. Om båtmässan blir av bestäms om någon månad.  
Fortfarande planeras för Stockholms Steam 27-29 augusti 2021.

### Dags att betala medlemsavgiften

Med det här utskicket har du fått en faktura på medlemsavgiften för 2021, observera att vårt plusgiro inte finns med på den. Det upphör att gälla vid årsskiftet. Bankgirot är detsamma **354–2081**.

Nytt är att du nu kan betala med  
**Swish 123 679 0919**

Från utlandet så är det ett nytt nummer som gäller: **IBAN: SE13 8000 0829 9070 4586 9901 BIC: SWEDSESS**

Ovanför ditt namn finns ditt medlemsnummer samt till och med vilket år du har betalat medlemsavgiften.

### Skriv ditt namn och medlemsnummer!

Avgiften är 225:- för enskild medlem, 250:- för familj och 275:- om du bor utanför Sverige.

## SÅF-bladet

### Redaktion

**Sven Jönsson** 0707-47 33 59  
E-post: [sven.json88@gmail.com](mailto:sven.json88@gmail.com)

Grafisk form: Bertil Persson  
0703-06 17 02  
E-post: [bertil@teknil.se](mailto:bertil@teknil.se)

Se oss på facebook



**Manusstopp 2 februari**

**för material till nr 1/2021**

som kommer ut ca 20 februari.

**Omslag:** Ångisbrytaren Bore vid kaj i Simrishamn efter varvsbesöket.  
Foto: Peter Haventon.

**Baksida:** Bore bogseras av Sound Solution mot hemmahamnen Malmö.  
Foto: Ulf Flinth.

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

