

SVERIGES
ANGBÅTS
FÖRENING

SÅF-bladet

september



3/21



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 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 **Jonas Svantesson**

ALINGSÅS

Tel 070-363 38 10

E-post larsjonas.svantesson@gmail.com

SÅF-bladet SVERIGES ÅNGBÅTSFÖRENING MEDLEMSBLAD NR 3 2021

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

MEDLEMSAVGIFT FÖR 2021 ÄR:

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



Funderingar vid ångpådraget!



Så här vid början av hösten, så börjar jag fundera på vad som hänt under sommaren, och vad som kommer att hända framöver. Det blir som vanligt lite intryck och några funderingar, det är vad jag hinner med till nästa manöver!

Sommaren och inte minst seglationen tycks ha börjat gå mot vanliga förhållanden. Från en del håll kommer rapporter och ganska bra passagerarunderlag medan andra haft det ganska tufft. Coronaläget har naturligtvis påverkat passagerarunderlaget och vi måste hålla ut till dess att det vänder! Det gäller ju också att använda sig av de regelverk som finns avseende passagerarantal, detta för att kunna överleva till nästa säsong.

Jag och några andra i föreningen, förutom styrelsen förstås, har ägnat en hel del kraft och tid till att försöka ge klarhet i diskussionen om s/s Mariefreds eventuella bränslekonvertering. Vi har i en inlägga argumen-

terat för ett bibehållande av koleldningen av kultur- och teknikhistoriska skäl och framhållit att kunskapen om att nyttja stenkol som drivkälla ombord på fartyget, går förlorat om olja införs som ersättning för kolet. Vår uppfattning är också att s/s Mariefred en gång bevarades uttryckligen utifrån att fartyget har kol som drivmedel.

Just nu är beslutet om eventuell konvertering framflyttat i ca 1 månad för att närmare utreda konsekvenserna av bränslebyte och hur driften i framtiden skall utvecklas. Vi får se vad som händer härnäst.

I höst planerar vi att försöka träffas, under lite muntra former, i Eskilstuna och diskutera och få information i olika relevanta fartygsämnen. Vi förbereder mötet som bäst, men håll utkik och försök att komma med! Inbjudan på annan plats i tidningen.

Kjell Nordeman
ordförande

Pannreparation i Färjan 4

TEXT & BILDER: GUNNAR SÖDERBERG.

Ångdrivna Färjan 4 i Göteborg utförde 1 oktober 2016 en av de vanliga historiska hamnturerna. Dagen efter resan upptäcktes en läcka i ångpannans flamugn i rundningen mellan taket och bakgaveln. Resten av det årets turer fick ställas in. Pannan i färjan är den ursprungliga från 1920 och närmare 100 års drift hade inte gått spårlöst förbi. Visserligen hade pannan fått nya tuber inför säsongen 2002. Ett arbete som genomfördes i Sällskapets regi genom ideellt arbete av de duktiga maskinisterna.

Sedan haveriet hösten 2016 lades mycket tid på att undersöka pannans kondition. Pannan undersöktes med ultraljud och andra mätningar på ett stort antal punkter för att utröna om det fanns fler brister än den lokala frätan vid läckaget i flamugnen. Slutsatsen blev att flamugnens tak och övre delen av sidorna samt övre delen av flamugnens baksida måste förnyas. Bedömningen gjordes i samråd med Kiwa Inspecta som varit inblandad i alla turer kring pannan sedan dess.

Reparation eller ny panna?

Från början var inriktningen att reparera pannan men det stupade på att vi inte kunde hitta någon som var intresserad av att göra arbetet på ett sätt som skulle säkra många års drift framöver. Ett problem var att åtkomligheten för reparationsarbete är synnerligen begränsad både från vatten- och rökgassidan. Vid en reparation måste först reparationsmetoden och tillhörande beräkningar godkännas av Inspecta.



Håkan Järnström ser över maskinen i Färjan 4.

När inte reparation verkade framkomligt blev inriktningen istället att skaffa en ny panna som skulle vara så lik den gamla som möjligt och helst i nitat utförande. Vi fann dock att med dagens hårdare stål-kvaliteter skulle en svetsad panna vara det enda gångbara alternativet för att säkra en hög kvalitet och därmed lång livslängd. Efter upprättande av specifikation för en ny panna fick vi in anbud från några tillverkare i Storbritannien och Tyskland och i ett senare skede även från Norge. Ett stort problem var förstas hur vi skulle kunna få fram tillräckligt med pengar för en ny panna som skulle kosta mer än vad en reparation borde kosta.

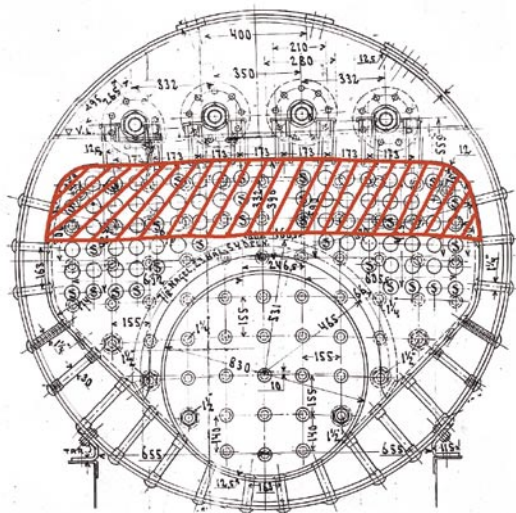
Det behövs ekonomiska medel

Till de ekonomiska frågorna hör även färjans ägarförhållanden. Även om det är Sällskapet Ångbåten som drivit färjan under många decennier så är det inte Sällskapet som äger färjan. Färjan ägs av Stiftelsen. Styrelsen för Göteborgs Sjöfartsmuseum som äger de samlingar som finns på museet. Stiftelsen hade varken pengar för reparation av pannan och ännu mindre för en ny ångpanna. Genom Sällskapets försorg söktes pengar till färjans panna varje år sedan haveriet. Fram till 2019 hade vi fått in 1,6 miljoner kr främst från Riksantikvarieämbetet men även från Statens Maritima Museer och Gustaf VI Adolfs fond för svensk kultur samt från medlemmar i Sällskapet.

Det blir reparation av pannan!

Under 2019 var vi åter inne på att försöka hitta någon som kunde reparera pannan eftersom vi såg att det skulle ta lång tid att få ihop ytterligare pengar till en ny panna. VEÅ i Sävsjö visade då sig intresserade och besökte färjan för att närmare undersöka pannan. VEÅ lämnade därefter en offert

på reparation av pannan på plats i färjan och att den skulle vara klar och godkänd för drift av Inspecta senast 30 april 2020. Vid Stiftelsens styrelsemöte 16 december 2019 beslöts att anta VEÅs anbud på reparationen. Efter en snabb beställning på reparationen från Stiftelsen var VEÅ redan i julveckan 2019 på plats i färjan och skar upp en del av pannans 17 mm tjocka bakgavel för att komma åt flamugn och stagbultar. Arbetet fortsatte andra veckan i januari när de delar av flamugnen som skulle bytas demonterades och togs till verkstaden i Sävsjö. Där smiddes flamugnens nya plåtar till rätt form och taket nitades ihop med den nya övre delen av bakgaveln.

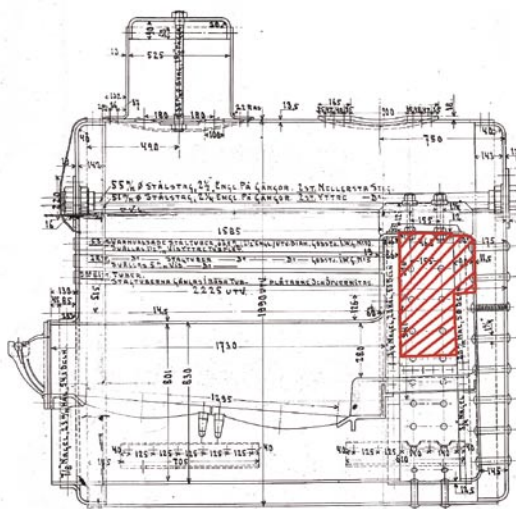


Bakgaveln.

Pannan i färjan står så fritt att det går att gå runt pannan och den står också så pass högt att propelleraxeln går fri under pannan. Pannan är alltså ovanligt lättåtkomlig. Trots detta demonterades skottet mellan maskinrum och förpik samt delar av kolboxskotten för att skapa tillräckligt med plats.

Flamugnens övre del av bakgaveln förnyades med en 12 mm tjock plåt som var smidd till rätt rundning mot flamugnens tak. Flamugnens bakgavel nitades ihop med taket medan övriga skarvar svetsades. Några gropfrätor på eldrörets ovasida och en stagtub fylldes med svets till rätt nivå. De gamla stagbyglarna till flamugnens tak kunde återanvändas, men har fått nya pinnbultar och muttrar. I berörda partier av flamugnen förnyades de gängade stagbultarna. De gamla bultarna var visserligen felfria, men fick skrotas ut för att kunna byta de skadade flamugnsplåtarna. Under arbetets gång kontrollerade Inspecta fortloppande arbetena samt ultraljudade de nya svetsarna.

Under arbetena med pannan har Sällskapets medlemmar Carl-Johan Holm



(projektledare), Åke Karlsson, Christer Eliasson, Bengt Bengtsson och Håkan Järnström turats om att assistera VEÅ ombord. Våra egna män har även utfört arbeten med stagbyglar, pannans vattenståndsror, armaturer, samt rengöring i och runt pannan. Pannan har utvändigt målats med italiensk blymönjefärg. Jan Olofsson har skött kontakterna med Kiwa Inspecta och svarat



Yttre plåt.

för beräkningsunderlag för pannan. Pannan vattenfylldes i slutet av maj. Inte helt oväntat sipprade lite vatten vid några nitar och stagbultar. I början av juni återkom VEÅ för diktning av nitar och stagbultar.

Slutarbetena med pannan

Pannan provtrycktes i kallt tillstånd 16 juni 2020 med godkänt resultat. Kommande

arbeten koncentrerades på att återställa allt runt pannan. Flamugnens skyddsplåt i boten täcktes med stampmassa. Eldbryggan murades upp och därefter kunde eldrörets roter och eldstadslucka monteras på plats. Utvändigt påbörjades en upprustning av färjan, som legat inpackad i presenningar sedan oktober 2016. Under augusti isolerades pannan, förutom den igensvetsade bakgaveln som lämnades utan isolering i avvaktan på ångprov. Den 22 augusti fylldes pannan med vatten och eldningen påbörjades för första gången på fyra år. Pannan är normalt koleldad, men eldades på sedvanligt sätt med ved de första dagarna för att inte ryka ned omgivningen. 26 augusti var det fullt tryck i pannan och ångprov gjordes med godkänt resultat. Efter provtryckningen kunde Inspecta utfärda nya certifikat för pannan. Reparationen av pannan har utförts av Jonas Forsén på VEÅ, med assistans av några av färjans egna besättningsmedlemmar. De nya delarna till flamugnen tillverkades i VEÅs verkstad i Sävsjö och nitades ihop innan de togs till färjan och svetsades på plats. Ångmaskinen provkördes utan några problem samma dag som pannan provtrycktes. Nästa steg var att isolera bakgaveln på pannan. Därefter återmonterades genom svetsning skotten till förpik, kolboxar samt durkplåten över pannan.

Färjan godkänd med nya certifikat

Transportstyrelsens inspektör var bokad till 10 september 2020 för slutbesiktning och provtur med färjan. Dagen inleddes med genomgång av all tillgänglig dokumentation för färjan. Fokus var speciellt på hur väl egenkontrollen har utförts under de gångna åren, även när den inte har varit i trafik. En viktig del var även att granska de riskbedömningar som finns i säkerhets-handbok, maskininstruktion och pannjour-

Ångslupen Gerda i Eskilstuna har jubilerat

nal. I samband med provturen i hamnen med färjan gjordes brandövning, samt man överbordövning och manöverprov med färjan. Allt utföll till belåtenhet och inspektören kunde därför förnya samtliga certifikat för färjan. Ett viktigt mål hade nåtts!

Färjan 4 100 år!

Färjan 4 levererades 12 oktober 1920 från Motala Verkstad till Göteborgs Hamnstyrelse. Färjan sattes in på linjen Residensbron–Götaverken. 1954 ersatte den nybyggda motorfärjan Hugo Hammar, samtidigt som linjen förlängdes till Lundbyhamnen. 4:an blev reservfärja och gick även som extrafärja på de linjer som trafikerades med ångfärjor. I juni 1968 blev Färjan 4 åter ordinarie färja på sin gamla linje. När linjen till Lundbyhamnen upphörde 31 juli 1970 blev Färjan 4 överbliven och lades upp. 1972 överlämnades Färjan 4 som gåva till Sjöfartsmuseet. 1973 träffade Sjöfartsmuseet avtal med Sällskapet Ångbåten som åtog sig att driva och underhålla färjan.

Färjans 100-årsdag var beslutad att firas lördag 10 oktober. Tiden fram till firandet ägnades åt fortsatt målning och finputsning ombord. Med hänsyn till rådande läge i Coronapandemin var firandet enbart avsett för inbjudna gäster och media.

Jubileumsdagen låg Färjan 4 för visning vid Residensbrons färjeläge med maskinen igång. I salongen fanns en utställning om färjans 100 år.

Efter jubileumstalen bjöds gästerna på en tur på färjans gamla linje till Lundbyhamnen och åter. Inte minst vi som arbetat med pannprojektet var nöjda med att ha fått igång färjan igen lagom till sin 100-årsdag. □



TEXT & FOTO: KJELL NORDEMAN

I augusti 1996 hände en del ångslupsmäsig intressant, eftersom Gerda efter nästan 4 års renovering äntligen kunde visas upp för allmänheten. Jag hade personligen levt med projektet under denna tid och kände mej mycket stolt när vi fick köra fartyget för egen maskin på Näshultasjön, under det lokalt stora evenemanget ”Näshultadagen”. Sedan dess har vi varje år – nästan – deltagit i evenemanget och hela tiden har det funnits ett stort intresse av att se och höra Gerda och inte minst åka med henne. Tiderna har som bekant för-

ändrats och vi är inte alls samma personer nu som då i besättningen, men några få är kvar. Antalet turer för allmänheten är inte heller desamma nu som förr, men intresset för fartyget består dock.

I år -25 år sedan sjösättningen efter renoveringen – kör Föreningen Ångslupen Gerda åter turer på Eskilstunaån och på Näshultasjön. Föreningen äger inte båten, utan det gör kommunen, vilket gör att ägaren årligen skjuter till en hel del underhållspengar, som föreningens medlemmar förbrukar. Så har det alltid varit och så är det också nu.

Precis som i alla andra sammanhang med ideella verksamheter, så har också vår förening vissa svårigheter med bemanningen av fartyget, eftersom Transportstyrelsen ställer krav på kunskaper hos skeppare och maskinist. Fram till nu har vi lyckats att upprätthålla bemanningskraven, men vad händer framledes, när vi som varit med ett tag blir äldre och äldre och där nyrekryteringen är svag ?

Vi får verkligen hoppas på att ångslupen Gerda och alla andra ideella verksamheter kan leva vidare, eftersom detta är en del av vårt lands teknikhistoriska arv!! □



Missljud...

TEXT: HANS BRATTBERG
AKVARELL: BIBI

För många år sedan tillverkade telefonbolaget LM Ericsson elektromekaniska växlar. En telestation var mycket stor, som gymnastikhall eller liknande. Dessa var fyllda med stativrader med elektromekaniska reläer som tickade intensivt. Underhåll gick till så att det gick "gubbar" i gångarna som lyssnade om det fanns något missljud. Dom som sysslade med underhåll blev med tiden mycket skickliga lyssnare och kunde direkt peka ut position och med vilken vikt ett relä skulle åtgärdas. Så småningom kom det nya system med så kallade Reed-reläer. Dom var tysta och underhåll fick ske på annat sätt.

Själv började jag som flygintresserad att åka med flygande veteraners DC 3. I början såg man allt som oftast en till två tekniker stå i cockpit. Man undrade vad dom gjorde. Men snabbt insåg man att deras funktion var att lyssna. Så länge dom

såg glada och nöjda ut kunde man sitta lugnt och njuta.

Detta leder till den enkla slutsatsen att mekaniska maskiner kan övervakas rent akustiskt.

Så har skett och sker alltså.

Min första ångmaskin som jag mödosamt byggt hade i början diverse missljud. Hustrun påpekade en gång när min ångvän kom och hjälpte till, att vi i långa tider mest ägnade oss åt att lyssna, ändra, lyssna mer osv. Successivt lärde jag mig att många missljud berodde på mindre bra injusteringar. En gång var det ett lager som spökade, men de lyssnande fixade detta med ett nytt. Vilken lycka när detta missljud försvann.

På våra ångmöten är det vanligt att man berättar och diskuterar olika felmönster och knepiga beteenden i våra båtar. Ett

av många är detta om klink- och klonkljud som skapar sömnlöshet hos besättningen. Detta kan bero på injektorn som krånglar. Råkade överhöra ett samtal vid ett ångmöte där en trött och luttrad hustru hotade att lämna skutan, om inte detta missljud försvann. Har hört ganska många historier om missljud i ångbåtar och maskiner, alltifrån diverse fel till diverse icke önskade besökare och inkräktare som fåglar och möss.

Sven har berättat om "Kvastskaftsprincipen". Ljud från ett lager fortplantar sig till hela maskinen i en ångbåt. Det kan vara svårt att uppfatta om det kommer från framre eller bakre tvärstycksdraget. Med hjälp av ett kvastskaft eller skruvmejsel mot örat och mot maskinens olika delar kan man oftast höra var det låter mest. Sannolikt är felet där. Man kan göra ytterligare kontroll genom att smörja just det lager man misstänker, gärna med tjockare cylinderojla. Försvinner ljudet så har man nog hittat var det kommer från. Och så åtgärdar man det.

Man kan även använda en mer utvecklad anordning med ett stetoskop, typ som läkarna använder. Var det ett kraftigt oljud som försvann kommer nya ljud att upptäckas, som var dolda av det kraftiga. Då är det bara att söka vidare och till slut har man en tystgående ånganläggning. Lycklig så länge det varar.

Hur är det i dag då? Jo naturligtvis finns en App som mäter missljud. T.ex har Skoda en sådan som man kan ladda ner till sin mobil och som med mobilens mikrofon lyssnar på ljud i bilen. Denna app jämför sedan olika ljud via en ljudserver som då kan indikera eventuella skumma fel. Kanske dags att SÅF fixar en missljudsbank dvs en server för ångmaskiner. □

Kommandon mellan skeppare och maskinist på mindre fartyg

På fartyg som inte har talrör eller maskintelegraf sker kommandon ofta genom att man muntligt meddelar manövrarna. Om det är mycket folk ombord eller om vinden stör kan det vara svårt för maskinisten att höra vilken manöver som önskas.

Då kan ett fastställt mönster med händerna vara till god hjälp. På Munter tillämpar man detta enligt bilden.

Är allt klart?



Allt är klart



Framåt full maskin



Framåt halv maskin



Stopp i maskin



Bakåt full maskin



Inte klar/något fel



Så här tillämpas mönstret:

- Normalt så använder vi tal.

- Om det är osäkert om tal går fram, så använder vi tal och tecken.

- Om det är uppenbart att tal inte går fram, så använder vi tecken.

/Leif Andersson

Ångslupen Margareta

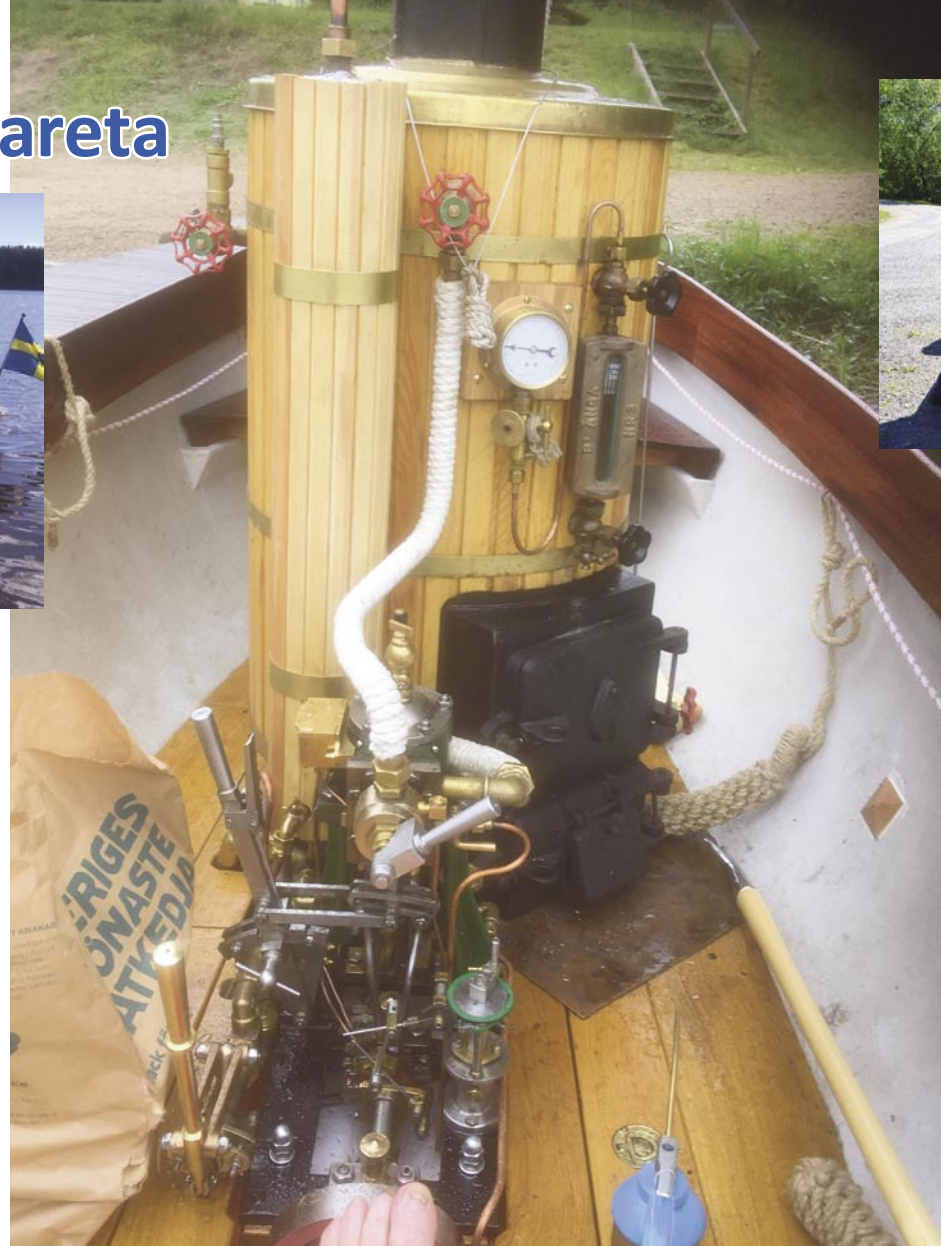


TEXT: SVEN JÖNSSON. FOTO: TOMAS LARSSON

En studieresa med elbil företogs en vacker dag till Mellösa i närheten av Flen. Där bor tidvis Tomas Larsson med hustru Margareta och med några militärfordon samt en ångslup. De har en banvaktsstuga nummer 25 vid TGOJ-banan som kör stålprodukter mellan Borlänge och Oxelösund.

Efter att ha organiserat laddning av min Nissan Leaf bjöds det på silllunch i trädgården. Mätta och belåtna äntrade vi den gråmalade valpen och skuttade på småvägar till en verkstadslokal som Tomas hyrt en del av. Där stod pärlan som vi drog ut på planen framför. Pannan var påfylld så det var bara att tända fyren och koka vatten. Efter en stund kunde maskinen värmas och börja snurra. Det hade strömmat till lite lokala medhjälpare. Det är lite märkligt vad fascinerande en ångmaskin är, alla sju personerna hängde runt relingen och studerade hur veven snurrade och vevstaken gick upp och ner på Tranåsmaskinen. Mer pinnar i fyren, för detta kan man titta på länge.

Den så kallade Tranåsmaskinen finns det ca 5-6 stycken av med något varierat utförande, byggda



av K W Karlsson i Tranås. De har vevtapp för vevstakslagret och kluven vevstake. Cylinderdiametern är ca 60 mm och slaglängden 65 mm, ca en Hk. Denna maskin saknade en del när Tomas köpte den. Den har komplet-

terats i olika omgångar av bla Bengt Cello Persson som byggde omkastning typ Stephenson, och ett tjugit pådrag. Även Bosse Andersson har gjort en del med maskinen.



Pannan är en stående tubpanna på 25 kW som kommer från Bernt Breding. Skrovet, ett Frollic 18, L 5,6 B 1,4 m, köpte Puh Gadd och fraktade hem från England. Sedan har det hängt med på olika ställen dit Puh flyttade. Skrovet förvarades i vardagsrummet där han jobbade med det. Men när det kom en kvinna i huset fick han leta annan plats för båten. Träinredning med däck har Lars Qvist i Kungslena gjort.

Flera vänner i trakten har hjälpt till med installation. De var nu på besök för att se det färdiga resultatet. När vi besökare dreglat färdigt tömdes pannan och torkades varefter båten kördes in i verkstaden igen i avvaktan på sjösättning som skedde några vecka efter vårt besök.

Dagen avslutades med fika i trädgården med goda kakor som husfrun bakat. Samtidigt kunde vi studera tågen som passerade med götstål upp till Borlänge och valsad plåt ner till Oxelösund för vidare färd på båt för biltillverkning.

Vi återvände hemåt efter en mycket trevlig dag. Lite letande efter snabbladningstation och hade lite startbesvär av laddaren. I Turinge gick det bra.

Anm. Någon borde skriva en artikel om historien bakom Tranåsmaskinerna, innan det glöms bort. □

Ljudet av koleldning

TEXT: JOHAN SÖDERBERG.

FOTO: SVEN JÖNSSON

Vad gör koleldning för skillnad? Man måste kanske jobba i maskin för att förstå detta fullt ut. Viktigast är att det är tyst. Det enda ljudet är från skyffel, raka, fyrlucka och ljudet från kol som rasar och rinner till i kolboxen.

På en koleldad båt är det en massa ljud som mina kamrater på oljeeldade båtar aldrig hört. Exempelvis att den stora ångpannan sjuder, precis som en kittel på spisen, det visste de inte ens att den gjorde! Vad som gör oljeeldningen så praktisk är att bränslet finfördelas och blandas med luft och varje droppe brinner upp på en tiondels sekund. Redan gasinnehållet i en medelstor, ca 4 cm kolbit behöver minst tio minuter på sig att helt frigöras och brinna upp och det sker helt tyst. Olja går därmed att sätta på och stänga av och ingen "resteffekt" att som äldre ta hänsyn till men det stora pris man betalar är bullret. Arbetsmiljön är ur den synpunkten usel.

I en koleldad båt hör man även suset i pådraget. Man hör om maskinen råmar, pannan kanske jäser en smula och mer cylindersmörjning behövs. I en oljeeldad båt känner man bara det i pådraget och med händerna och det vet vi att efter långa arbetspass så minskar den uppmärksamheten.

Ett ljud från maskinen missar man dock aldrig om båten är koleldad. Telegrafens pinglar, man hör i en koleldad båt även



ljudet från telegrafledningen och har på så vis nära kontakt med personalen på kommandobryggan. Stopp och båten glider fram. Back väntas och maskinen kastas om. Pannan brusar svagt, någon ropar på däck, ånga står kvar i receiveern och balanserar maskinen med högtryckaren i lämpligt läge. Inte heller denna balansakt i ånga är tyst. Det visslar inne i maskinen, en hög ton som byter i en låg ton som till slut dör bort och så kanske den höga tonen kommer igen, svagare. Maskinisten väntar tyst med handen på pådraget. Rodret läggs om och man hör ljudet från roderledningen. Alla hör det ljudet för hela båten är tyst om den är koleldad!

På en oljeeldad båt är det buller, så starkt att man ingenstans kommer undan utom möjligen i förskansen om den inte är riven.



Petter Iwanowski sköter fyren i Mariefred.

finns variationer som minner om att berättelserna en gång fördes vidare av folk som kunde dem utantill. På samma sätt är det med koleldningen. För den som lär sig är jobbet fortfarande fysiskt påfrestande men bra mycket lättare än den som bara kastar kol och kokar vatten, all den kunskap som sammanfattas i ett par vred på ett manöverskåp om båten istället är oljeeldad.

Inget annat av båtens alla ljud kan tävla med bullret från oljeeldningen. Maskinpersonalen bär hörselskydd. Bullret stängs ute. Men det gör även maskinens och båtens alla andra ljud. Bullret är monotont, dovt, lättare om brännarna går med luftöverskott och tungt, dovt och nästan brummande om brännarna går med för litet luft. Ständigt en industriell bullermatta över allt, i trappan upp på övre däck, genom fönstren i skylightet, dovt genom inredningen var man än är. Medan miljön på en kol- eller vedeldad båt är helt annorlunda. Även för passageraren!

Traditionsbevarande. Det innebär att alla de yrkesknep man som äldre eller maskinist har nytta av förs vidare, traderas ungefär som texterna i gamla bokrullar som till innehållet är nästan lika men där det

Det finns ledigt, oljeeldat tonnage. I ett KG Knutsson närstående bolag finns ju Motala Express, en båt som var koleldad, blev oljeeldad, sedan koleldad igen tills hon kom till Stockholm och det sattes in oljeeldning. Hon skulle kunna lånas ut till GMÅA och delvis ersätta Mariefred, med koleldning kvar. Visst, alla väntar sig Maja på den traden men om Maja kan bevaras så kommer alla överse med att det är Motala Express som istället går.

Motala Express har en mer genomtänkt installation av generatoren. I Mariefred har ju den stora generatoren ställts rakt upp och ned där maskinisten skulle sitta. Med tidningen i knät och i halvslummer höra ljudet av excentrarnas plaskande i trågen, ett ljud som det inte finns en chans att höra om båten vore oljeeldad. □

Sickla-slussens dag



Barcarolle slussar tillsammans med en allmogeboat.

TEXT: SVEN JÖNSSON FOTO: MAGGAN & SVEN

Ater blev det en fin dag den 15 augusti i slussen och sjöarna i Nacka med veteranbåtar och RAN i trafik. Som vanligt inbjuds veteranbåtar av olika slag. Det kom två ångslupar, en vikingatyp och en allmogeboat samt några modernare som passade på när det var gratis slussning. Det kunde gärna vara fler veteranbåtar som deltar. Det är en synnerligen trevlig tillställning och besättningarna blir bjudna på förhäring av föreningen som driver slussarna. Ångslupsägare; **Kom igen nästa år!**

Innan Hammarbyslussen och utfarten

vid Danviken öppnades var vattennivån i Hammarbysjön lika hög som i Nacka-sjöarna. En sluss tillkom vid Sickla 1931. Kanalen med slussen förföll efter VK 2 när trafiken minskade. Föreningen Sicklaslussen bildades på 1970-talet och fick genom avtal med Stockholms stad möjlighet att fortsätta slussa om de reparerade slussen. Återinvigdes 1984.

Nästa hot var när Södra länken skulle byggas tvärs över Sickla kanal och sjötrafiken skulle upphöra. Föreningen påverkade då Vägverket, Stockholms stad och Nacka kommun att bygga en sluss till på östra



Vikingabåten.



Johan bunkrar ved till Stimmaren.

sidan om vägbron och därigenom kunna sänka vattennivån under vägen. Mellan de bägge slussarna byggdes en kanal under vägen. Dubbelslussen invigdes 11 maj 2003. Höjdskillnaden är ca 5 m.

Därmed blev det en intressant farled för mindre fartyg, mest fritidsbåtar. Omgivningarna kring kanalen och sjöarna i Nacka är idylliska och väl värda ett besök. Man kan åka nästan ända fram till Duvnäs station. Slussarna är 25 m långa och 5 m breda. Bokning av slussning kan göras på telefon 070-781 65 47. Gratis slussning två gånger varje lördag under säsong. □

SVERIGES
ÅNGBÅTS
FÖRENING

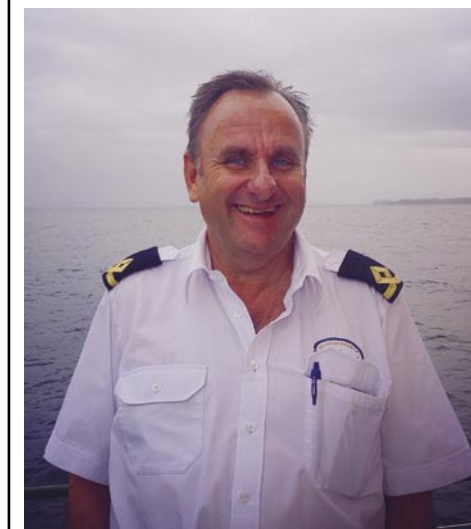


FOTO: MAGGAN JANSSON

En eldsjäl har slocknat

Mats Wallgren som under åren 2015-2019 var med i SÅF:s styrelse avled hastigt och oväntat den 14 augusti. Mats hade ett brinnande engagemang för ångbåten Englebrekt i Leksand, där han var ordförande sedan 10 år.

Så här skriver föreningen på sin hemsida: "Brekten" var då något sliten med stora behov av upprustning, ekonomin var dessutom körd i botten. Utan Mats entusiasm, energi och arbetskapacitet hade vi i dag inte haft detta fantastiska historiska fartyg liggande vid hamnen i Leksand.

Vi minns Mats med glädje och är tack-samma för all entusiasm och engagemang som han gav till ångbåtsrörelsen.

/ Maggan Jönsson

Inbjudan till SÅF medlemsmöte i Eskilstuna maskinhall 23-24 oktober

Vi startar programmet 11.30 på lördagen med en enkel lunch samt gemensam middag i ånghallen på kvällen och avslutar på söndagen ca 12.00. Därefter möjlighet till besök på Munktellmuseet.

Vi kommer att ha en inriktning på sluggemensamma frågor men eftersom det i skrivande stund inte är helt klart med föreläsare återkommer vi med definitivt program

Lördag i Stadsmuseets konferensrum

- 11.30 Lunch samling i ånghallen och prylförsäljning. Ta med om ni har något att sälja.
- 13.00 Samling i konferensrum, inledning av Kjell Nordeman
- 13.15–15.00 Propellerteknik och Myndighetskrav
- 15.00 Fika
- 15.30 Små pannor och demo av ångmaskiner
- 18.30 Gemensam middag i ångmaskinhall med föredrag om en fartygsrenovering
Obs ångmaskinerna i hallen är avställda och körs inte.

Söndag i stadsmuseets konferensrum

- 09.30 Samling, fortsättning med regelverk för ångbåtsägare och en medlems lösning av en praktisk situation
- 10.30 Försäkring av ångslupar
- 11.00 Fika
- 11.30 Extra SÅF-stämman med anledning av stadgeändring enligt utsänt förslag, sid 20.
- 12.00 Besök i Munktellmuseet för intresserade (tilläggskostnad).

Anmälan

För vår planering, skicka ett mail till per.sjoborg@gmail.com eller kjell.y.nordeman@gmail.com före den 30 sept och anmäl deltagande.

Alternativt 070-396 17 67, Kjell eller 070-598 52 51 Per.

Om du vill köpa SÅF-prylar, kontakta Maggan medlem@steamboatassociation.se eller 073 321 44 83

Anmälan blir inte komplett förrän du satt in konferensavgiften till bg 354–2081, märk betalningen Ångmöte 21. Du kan även betala med swish till 123 679 0919.

Varje medlemsavgift berättigar att sända en person för det subventionerad priset av 100 kr, familjemedlemskap berättigar till 2 pers för 100 kr var.

Är du inte medlem så kostar det 350 kr, eller bli det genom att betala 225 kr samt 100 kr i konferensavgift (325:-) I avgiften ingår förutom föreläsningarna förtäring enligt program exkl. dryck.

Vill du ha något annat än kranvatten att dricka så tar du med egen dryck.

För dig som inte är medlem så passa på och anmäl dig (225 kr) och stötta SÅF:s arbete med att bevara en gammal fin tradition.

Vi har kollat hotell och det är ont om rum pga fotbollsturnering. Till Comfort Hotell vilket ligger på gångavstånd, har vi en kod ÅNGA vid bokning. Enkelrum 600 kr, dubbelrum 750 kr.

Hoppas vi ses på den traditionella ånghelgen i Eskilstuna och kan utbyta erfarenheter efter att varit isolerade från möten i pandemi-perioden. *SÅF styrelse*

TEKNIKKURS: ATT BETJÄNA EN ÅNGPANNA • 2 november kl 15-18.

Orientering i hur en ångpanna är uppbyggd och vilken hantering den behöver. Med hjälp av ett antal korta instruktionsfilmer ges chans till frågor och diskussion.

Denna kurs är en aptitretare inför en kommande examinerande utbildning.

Program och anmälningslänk finns på arbetsam.com och arbetetsmuseum.se

Ny i styrelsen

Presentation Jonas Svantesson

Om man tänker efter så började nog mitt intresse för ångbåtar redan när jag var med i Sjöscouterna i Alingsås där jag mest höll till vid eldstaden och fascinerades över elden, dom kallade mig askungen. Båtintresset visade sig också tidigt och jag cyklade ofta längs Sävån som mynnar ut i sjön Mjörn vid Alingsås för att kolla in båtarna. Uppe vid dåvarande Göta läderfabrik stannade jag till en dag för där stod helt plötsligt ångbåten S/S Jernlunden uppallad och det doftade stenkolsstjära. Några höll på med drevning och andra provtryckte ångpannan, detta var spännande tyckte jag.

Så småningom var det dags för sjösättning, man stack fyr i pannan och mina ögon spärrades upp lite extra. En stund senare körde man runt den vackert glänsande ångmaskinen med sin välputsade mässing, vilket konstverk!

En av gubbarna fick syn på mig och frågade om jag ville komma ombord och på den vägen är det. Först eldare och så småningom maskinist. Att köra ångmaskin är ju en ofattbart häftig känsla liksom att elda i pannan med ved och stenkol. Ångmaskinens oerhörda kraft som vrider runt den stora propellern med pondus utan till synes större ansträngning. Veden som sprakar så gott i pannan och stenkolsrökens härliga doft gör att man blir glad från topp till tå. Och allt det där sitter i vackra ångbåtar ritade av kunniga och stolta fartygskonstruktörer för över 100 år sedan, så fascinerande!



Jag utbildade mig till Maskiningenjör, för teknik tyckte jag var intressant. Bergströms maskinlära var också synnerligen intressant så den har jag läst några gånger. I Mjörns Ångbåtsförening blev jag medlem redan som 15-åring. Så småningom blev jag kasör och sedan 10 år är jag stolt ordförande. Jag var faktiskt med på mötet när Sveriges Ångbåtsförening bildades i Eskilstuna, och det har blivit många Ångmöten sedan dess så vi kanske har träffats där någon gång. Fler möten framöver lär det bli också för den delen.

När Sven Jönsson ringde mig i vintras och frågade om jag ville vara med i SÅF:s styrelse tvekade jag inte många sekunder utan svarade ja nästan på direkten. Jag hoppas det kan bli någon mer med här från västkusten i styrelsen framöver, det vore trevligt.

Håll ångan uppe!
Jonas Svantesson

De förändringar av stadgarna styrelsen föreslår inför höstens medlemsmöte, samt vid godkännande till årsmötet 2022 kan sammanfattas som följande:

§2 Medlemskap, En av styrelsen utsedd hedersmedlem blir också avgiftsbefriad.

§7 Styrelse, revisor och valberedning, föreslås att där enbart skall stå att styrelsen ska bestå av minst 5 högst 7 ledamöter. Årsmötet utser enbart ordförande, övriga befattningar inom styrelsen utses av styrelsen (vid ett konstituerande styrelsemöte).

§9 Firmatecknare, tas PlusGiro bort då detta inte mer är aktuellt.

§12 Möten, föreslås att årsmötet skall avhållas senast sista april (nuvarande 15.e april). Vidare att kallelse till årsmötet skall utannonseras via sociala medier och medlemstidningen minst tre veckor före mötet. Inkomna motioner skall lämnas till styrelsen senast sista januari (nuvarande 1.a januari) Extra årsmöte skall utannonseras via e-post och sociala medier.

§13 Rösträtt, tillkommer överskriften Årsmöte Extra årsmöte

§14 Stadgefrågor, Nuvarande text står att ändringar kan endast göras efter beslut på två på varandra följande årsmöten med minst två månaders mellanrum. Tillägg till texten varav ett kan vara ett extra årsmöte.



Ångslupen Ada-Beda

Ca 9,5 meter lång. Byggt på kanalbåtskrov i plast från Oxford. Bredning compound maskin. Överbyggnad i trä. Finns i båtskjul i Enköping. Ej sjösatt i år.

Jan Clasenius, 073 335 65 77
E-post: jan.clasenius@gmail.com

Diverse ångprylar



Anders Lönn, Stockholm
Tel: 070-345 17 03
E-post: anderslonn@hotmail.se

Prylmarknad

Säljes



Ångslupen S/S Ninna

Båten är ett estländskt träskrov i fur med ek i spant och lärk i däck. Båten byggd 1997 som ångslup och har måtten 6 x 2 m med en vikt på 1,2 ton. Fart ca: 5 knop

Överbyggnaden är av pärlspont och markisväv runt om som rullas upp bakom takets blå/gula kantmarkis. Bord och bänkar med dynor som kan arrangeras för 2 sovplatser.

Ångmaskinen är en tripplexpansion på ca 6-8 hkr byggd av Conny Svensson i Fristad. En ny ångpanna är under uppbyggnad. Den gamla pannan som är i dåligt skick följer med. Ritningar och även en hel del material finns till den nya pannan. Båten står på en Herrljunga-trailer som har tipp, vagga och el-vinsh. Reg.nr. DDH 952

Bilder kan skickas och frågor besvaras vid intresse via telefon eller e-post.
Pris för båt med trailer: 275.000:-

Säljare: Andreas och Ingegerd Svensson
Tel: 0735 25 10 17 eller 0704 07 55 65
E-post: svensson.hem@gmail.com eller ninnasvensson1@gmail.com



Ångslupen Fitzcarraldo

Båten är en gammal livbåt med ombyggd akter. Den är inregistrerad i ångbåtsregistret som Viking, men senare omdöpt till Fitzcarraldo. Den har en längd på 5,5 meter och en bredd på 1,6 meter. 2019 påbörjades arbetet med att byta ångpanna på den. Den nya ångpannan är från B2 Ånga i Forsvik med en effekt på 30kw och en volym på 47 liter. Papper och certifikat på pannan finns. Arbetet med bytet av pannan är dock inte helt avslutat utan det är lite rördragning kvar. Båten säljs med tillhörande båtrailer och finns i Borås.

För info och frågor kontakta Robert Lundberg på 0763-399 327



Mer prylar i Tyresö

Det finns mer prylar efter Åke Wahlinder Se mer på hemsidan, Köp & sälj.

lena.wahlinder@akzonobel.com

Prylmarknad Säljes



Ångslupen "Pysen"

Klinkbygd, furu på ekspant
Encylindrigmaskin 70 diameter 70 slag
okänt fabrikat. Bredingpanna använd
sedan 2009. Pris 30.000 Kr
Martin Svensson, Ekolsund
Tel: 070 – 336 47 18



Sjöångmaskin tillverkad av verktygs-
makare Leif Olofsson, Växjö 2004-05.
Mycket gediget byggd, lämplig för liten
ångslup upp till 7 m.
Ø 90, Slag 110, H 700, B 380, L 400
Pris : 12 000:-

Henric Nilsson, 0734-184506
henricnilsson65@gmail.com



B2 Maskintillverkning

Jag har nu tagit över tillverkningen av B2
ångmaskiner av Agne Karlander.
Jag driver en mekanisk verkstad i Gustafs
och har byggt en tvilling med 140 i slag-
längd och behållit kontakten med Agne.

När frågan kom att ta över tillverkningen
så nappade jag då jag har ett stort ång-
båtsintresse och bra förutsättningar då
jag har en verkstad.
Jag erbjuder både tillverkning och service.
Vi kan leverera tre olika maskinutföran-
den, singel, tvilling och compound med
två olika slaglängder.
Jag kommer även att kunna leverera eller
förmedla olika typer av ångpannor.

Jan Gunnarsson Tel. 070 585 25 72
Hemsida: angkraft.se
E-post: info@angkraft.se

**FLER ÅNGBÅTAR & PRYLAR TILL
SALU PÅ SÅF:s HEMSIDA KÖP/SÄLJ**

Aktiviteter

Verksamhet 2021

ArbetSam har en mängd digitala kurser,
föreläsningar och aktiviteter.
Se: www.arbetsam.com
Se Sjöhistoriskas höstprogram med
fler aktiviteter.

September

18 Återstart av Maskindag i Kjula.
25 Klubb Maritim årsmöte i Göteborg.
25 Jubileumsresa med järnvägsklubben,
SKÅJ 40 år Stockholm - Märsta- Uppsala-
Sala-Krylbo T o R. Avg Sth kl 9.30. Åter
ca 18. Ellok F 701. Ånglok B påeldat men
möjligt att det körs.

Oktober

16-17 Fartygsforum, Sjöhistoriska arr.
23-24 SÅF medlemsmöte i Eskilstuna
maskinhall.

November

2 ArbetSam webinar om skötsel av
ångpannor
19 Vasakvällen med föreläsning kl 15,30
föreningen. vasa@smtm.se
27 Hjulmarknad i Solnahallen **INSTÄLLD**

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

Verksamhet 2022

11-20 mars Allt för sjön, Älvsjö
7 juni Örlogsdagar, Flottan 500 år från 7/6
4-7 augusti Fjordsteam i Bergen
20-22 aug Stockholms Steam
Aug BHRF planerar för ett veteranbåts-
möte.

Se mer på hemsidan för aktuell info!

SÅF-bladet

Redaktion

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

Grafisk form: Bertil Persson
0703-06 17 02
E-post: bertil.persson4@gmail.com

Se oss på facebook



**Manusstopp 1 november
för material till nr 4/2021**

som kommer ut ca 20 nov.

Omslag: Ångslupen Margareta.
Foto: Tomas Larsson.

Baksida: Små och stora gossar fascine-
ras av allt som pyser, ryker och snurrar!
Ångslupen Margaretas maskin är nu prov-
startad.
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

