

SVERIGES
ANGBÅTS
FÖRENING

SÅF-bladet

november



4/21



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.sjoborg@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 4 2021

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

MEDLEMSAVGIFT FÖR 2022 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



Stenkolstaliban eller inte---



Ångbåtssäsongen är nu i stort sett över, fast kanske man kan säga att den avslutas i och med att s/s Blidösund gör sin klassiska resa dagen före julafton i Stockholms skärgård. Det är då ett antal ångentusiaster träffas för att medfölja fartyget för att angöra vissa öar där man skall fira den traditionsenliga julen.

Det skulle vara spännande att medfölja, fast just dagen före julafton är i varje fall min tid ganska upptagen av julpyssel. Av rubriken att döma så kanske läsaren undrar vad som hänt med föreningens ordförande?

I samband med diskussionen om s/s Mariefred skall nyttja stenkol eller olja för drift av ångpannan, så har uttrycket "taliban" förekommit. Jag har engagerat mej en del i just denna diskussion och "lagt mej i" och försökt att bidra med att erbjuda hjälp att rekrytera äldre ombord. Föreningens och framför allt mitt och Sven Jönssons engagemang i denna fråga har

bidragit till att ångbåten nu kommer att kolfyras nästa sommar. Samtidigt kommer en utredning att göras för att bli uttröna om fartyget fortsättningsvis skall vara kolfyrat eller ej. Värt att notera är att det framkommit att vissa förberedelser gjorts för genomförandet av olja, trots att ett beslut i denna fråga inte tagits.

Att det finns driftiga och ångintresserade medlemmar kan vi förstå när vi tar del av det engagemang som läggs ner av föreningen i Alingsås med Jonas och Fredrik i spetsen. En stor eloge till er för allt gott ni tillför såväl lokalt som nationellt.

Jag och alla i föreningens styrelse vill härmed önska Er alla

En God Jul och ett Gott Nytt Ångbåtsår !

Kjell Nordeman
ordförande

SÅF ångmöte i Eskilstuna

23-24 oktober 2021

Vi samlades under lördagen i Munktellmuseet, med ca 37 deltagare. Prylförsäljning under tiden alla samlades.

TEXT: SVEN JÖNSSON

FOTO: JOHAN SÖDERBERG



O rdförande Kjell Nordeman inledde med att hälsa deltagarna välkomna och berättade om Munktellmuseet och lokalerna där Johan Theofron Munktell verkade. Född 1805 död 1887. Företaget Munktells mekaniska verkstad startade 1832. På väggen i konferenssalen kan man se alla sammanslagningar och uppköp av företaget.

Propellrar

Föredragen inleddes med att Ola Leemhuis från Centerline berättade om propellrar. Ett familjeföretag som firar 50 år. De levererar propellrar till både stora och små fartyg.

Ola gick igenom alla de faktorer som man behöver veta för att tillverka en anpassad propeller. Det är främst faktorerna båtens motstånd, längd och bredd i vattenlinjen, djup, deplacement, skrovform, friktion, vägbildningsmotstånd, vind, propellersug, roder, köl.

En del kan man räkna fram, andra är en erfarenhetsbedömning. Beräkningsmodeller finns i datorprogram, dock inte så väl utvecklade för ångfartyg.

Försäkringar

SÅF, BHRF och föreningen Veteranbåten har vid flera tillfällen försökt få till stånd

avtal om fördelaktiga båtförsäkringar. Så även Anders Vaerneus som skulle kommit till mötet men blev förhindrad och skickade en videosnutt om en entusiastbåtförsäkring. För att teckna försäkring vill bolaget inspektera båten för att kunna bestämma ett lämpligt försäkringsvärde ihop med ägaren. Många ångslupar är försäkrade i Atlantica. Ett problem för många försäkringsbolag är att en gammal båt värderas efter ålder och därmed har lågt värde och låg premie, medan en reparation kan bli dyr på en träbåt. Då vill försäkringsbolaget lösa in båten och skrota den. Det vill dock inte ägaren för han vill bevara den gamla historiska båten.

Myndighetskrav

Fredrik Hellsberg från Transportstyrelsen informerade om en del saker i fråga om bestämmelser samt svarade på några insända frågor.

Han redogjorde även för krav på båtar 5-15 m i yrkesmässig trafik. Det blev så omfattande så vi lägger in informationen vi fått skriftligt på vår hemsida. Han påminde om att det finns lite hjälp att hitta i kraven i något som heter ”Kompletterande upplysningar” som kan vara till hjälp att hitta rätt. Kolla där!

Begreppet yrkesmässig trafik diskuterades. Det är vad en passagerare kan förvänta sig beträffande säkerhet ombord, inte om man tar betalt eller inte, kontant eller i form av en medlemsavgift.

Laxens tubbyte

Agne Karlander beskrev vedermödrorna vid byte av stagtuber i Laxens panna. Tuberna har muttrar på bägge sidor om panngavlarerna och släta hål (utan gänga) i gavelplåten. Väldigt ovanligt. De har provat med flera metoder att försöka täta tuberna men inte nått fullt tillfredsställande resultat och tar gärna emot tips.

Avslutning första dagen

Under kvällen samlades vi i hotell City och åt en gemensam middag. Kvällen avslutades med en del ångfilmer.

Domnarfvet

Söndagens verksamhet försiggick på hotell City. Ove Arvidsson inledde med att berätta om de svårigheter han haft att komma överens med Transportstyrelsen för att få fartyget godkänt för trafik på sjön Runn. Det var oenighet om stabilitetskrav, utrustning mm. Det var svårigheter att komma till lösning av problemen. Ove fick så småningom kontakt med företaget CJJ Marine Tech AB. Det är ett företag bildat av f d inspektörer i Transportstyrelsen, Jan Borgman, Christer Ingelsten och Joakim Heimdahl. Deras förnam bildar firmanamnet. Kolla på deras hemsida cjjmarinetech.se, mycket matnyttigt!

De kunde med sin kunskap om föreskrifter och dess syften lösa upp knutarna för Ove så nu har Domnarfvet tillstånd att ta 12 passagerare. Det finns möjligheter att uppfylla regler på olika sätt numera.

Jan Borgman berättade om olika uppgifter de kan åta sig och hjälpa rederierna



med tolkning av bestämmelserna. Bl a berättade han om TFS 2017:26 och egenkontroll och vilket ökar ansvar redarna nu fått. De får själv hålla reda på när olika åtgärder skall vara genomförda. Som hjälp har de gjort ett datorprogram EBBA som man kan utnyttja.

Regelverket gäller alla fartyg över 5 m, dock inte rena fritidsbåtar.

SÅF extrastämma

Vid denna stämma fattades beslut om ändringar i stadgarna, främst tidpunkt för årsmöte.

Träffen avslutades med en del info om kommande aktiviteter. □

Ångbogseraren Strand av Motala

TEXT: RAGNAR MAGNANDER.

FOTO: CARL JOHANSSON, DAVID HARRYSSON
OCH ROBERT KARLSSON.

Ångbogseraren Strand, som sedan flera år tillbaka har legat mer eller mindre överksam vid Gullbergskajen i Göteborg, har sedan något år tillbaka blivit föremål för en räddningsaktion. 2020 bildades Föreningen Ångbogseraren Strand, som nu också har övertagit fartyget, och i slutet av september 2021 tog sig Strand för egen maskin från Göteborg, via Göta älv, över Väneren, via Göta kanals västgötadel och slutligen över Vättern till Motala, där fartyget i fortsättningen kommer att ha sin nya hemvist. I Motala hörde ju Strand för övrigt hemma mellan åren 1956 och 1975, då i familjen Bergmans ägo.

Initiativtagare till räddningsprojektet av Strand är den i ångbåtssammanhang kände Tomas Bergman. Tomas numera avlidne pappa, Bertil Bergman, är ju också väl bekant inom ångbåtssamfundet, då Bertil Bergman på hösten 1962 lyckades rädda Vätterns Fånge, den stolta ångaren Motala Express, från en säker skrotning, och på så sätt kom Bertil Bergman alltså att bli en av de första ångbåtsräddarna i landet.

Bertil Bergman hade några år tidigare bildat Rederi AB Kind, som bedrev turisttrafik på Kinda kanal, och Motala Express kom att också inlemmas i detta lilla familjerederi. John Bergman, Bertil Bergmans fader (Tomas farfar), hade sedan flera år

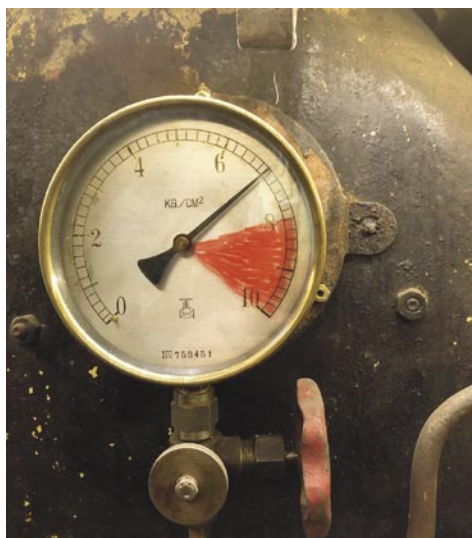


tillsammans med sonen Bertil verkstadsfirman John Bergman & Son Mekaniska Verkstad AB. Det var också detta företag, som 1956 inköpte Strand (då med namnet Lindås), och under det nya namnet Wulf II och med hemort i Motala sysselsattes fartyget under en tid med diverse bogseringsuppdrag och liknande. Sedermera lades Wulf II upp i Motala hamn, men sommaren 1975 hamnade ångbåten i Göteborg, dit den köptes av Uno Lundberg, och tillsammans med ett gäng andra ångbåtsintresserade personer påbörjades upprustning och renovering av Strand, som fartyget då hade fått sitt namn ändrat till, något som ju även var båtens ursprungliga namn.

I samband med ångbåtens renovering och diverse plåtbyten låg den under en längre tid uppe på Sörhallskajen i Göteborg, i närheten av det sedermera nedlagda Eriksbergs varv. När arbetena på Strand så småningom var klara, såg båten riktigt snygg och prydlig ut, och samtidigt hade ångbåten även fått en ny styrhytt, vilken tidigare hade suttit på Styröbåten Disa. Under ångbåtsmötet Nord Steam i Göteborg i början av juli 1994 var ångbogseraren Strand en av de många deltagande veteranfartygen, men efter detta syntes dock båten alltmer sällan under gång och blev i stället helt stillaliggande vid Gullbergskajen. När Tomas Bergman fick reda på, att Strands öde tycktes alltmer osäkert, drog han under våren 2020 igång arbetet med att försöka rädda Strand, detta tillsammans med ett mycket kompetent gäng, lett av Tomas och bestående av bl.a. Stefan Bergman (Tomas son), Robert Karlsson, Calle Johansson och Magnus Lindelöf, av vilka inte minst Tomas, Stefan, Robert och Calle ju är välkända inom ångbåtsrörelsen.



Maskintelegraf.



Manometer panntryck.

Sedan våren 2020 har ångbåtgänget tagit sig till Gullbergskajen vid flera tillfällen för att jobba ombord, inte minst med att röja undan, men också med en hel del reparationer och dylikt. Ibland har arbetet på Strand även förstärkts genom hitresta ångbåtsintresserade personer från Stockholmsområdet. Nere i maskin har under våren 2021 omfattande arbeten skett, då bl.a. ett flertal tuber (15 st. stagtuber och 10 st. slättuber) till ångpannan bytts ut. Mellan den 22 och den 26 april 2021 var Strand dessutom torrsatt i en av Gotenius Varvs fartygsdockor, och vid detta tillfälle undersöktes, rengjordes och bottenmålad skrovet.

Ångbogseraren Strand är ett unikt fartyg och verkligen väl värt att bevara för framtiden, inte minst med sin fungerande originalångmaskin från 1890 och med en ångpanna från 1902. Fartyget är alltså byggt 1890 vid Bolinders Mekaniska Verkstad i Stockholm. Ångpannan eldas med kol eller ved.

Den 28:e september 2021 kom alltså ång-



Slussning i Motala.

bogseraren Strand till Motala, och sedan den 7:e oktober ligger nu fartyget i Motala torrdocka, där det fortsatta renoveringsarbetet fortsätter. Detta arbete kommer att underlättas av att båten nu finns i Motala, eftersom flera i det aktivt arbetande ångbåtgänget bor i Motala och Vadstena. Målsättningen är att Strand så småningom skall kunna göra en och annan tur med ett begränsat antal passagerare, men framför allt är föreningens syfte att säkerställa fartygets fortlevnad och att kunna visa upp det kultur- och teknikhistoriska värde, som ångbogseraren Strand besitter.

Hjälp gärna till med att bevara och driftsätta den mycket unika ångbogseraren Strand från 1890, vilket man kan göra genom att bli medlem i Föreningen Ångbogseraren Strand. Föreningens mailadress är angbogseraren@gmail.com

Årsavgiften, som är 200 kr, kan Du swisha till tfn nr 123 488 38 15 eller genom att sätta in på Föreningens bankgiro, som är 5556-0825. Glöm inte att ange Dina kontaktuppgifter.

/Ragnar Magnander

PRESSRELEASE
20210511

ARVESUND BLIR HÖGSKOLEORT

Föreningen

Bevara Ångaren Östersund (FBÅÖ) blev 10 maj 2021 godkända som utbildare i ångtekniskt påbyggnadsblock TF75.

Utbildningen är en högskoleutbildning på 10,5 hp och syftar till behörighet som ångbåtsmaskinist.

Det finns en skriande brist på maskinister med ångbehörighet och FBÅÖ beslöt därför att undersöka om vi hade förutsättningar att genomföra utbildningen i egen regi. Det godkännande som vi nu fått från Transportstyrelsen visar att så var fallet.

Första kursen har redan börjat sina studier och praktik, vi räknar med en examen till hösten. Mycket arbete återstår innan våra studenter får sin behörighet (som även kräver en hel del sjöpraktik) men med denna kurs är det i vart fall möjligt att förvärva den examen som är grunden för en framtida behörighet.

För ytterligare info
Föreningen Bevara Ångaren Östersund
Björn Wickström
bjowic@gmail.com
0761 00 14 88



Ångmaskinen..



S/S PRIMUS – kultur flyter på Alnösundet igen!

I den här artikeln ska jag redogöra för delar av s/s Primus historia från år 1875, då hon tillverkades, fram till dagens datum – 146 år senare. Primus är idag en av Sveriges, kanske en av världens, äldsta ångdrivna båtar av sitt slag. Båten är K-märkt.

TEXT BERT LÖFQVIST

FOTO REDERIET OCH SVEN-ERIK NORDSTEN

Primus data har under årens lopp ändrats flera gånger. Så här ser båtens huvud-data ut idag: Längd: 19,19 m, Bredd: 4,56 m, Bruttodräktighet: 37 rt, Nettodräktighet: 11 registerton.

LITE HISTORIA

Primus byggdes på William Lindbergs Mekaniska Verkstad AB, Stockholm (Södra varvet). Beställare var Skönviks AB i Sundsvall. Primus har sedan hon byggdes 1875 arbetat som bogserbåt i Sundsvallsdistriktet fram till omkring 1960 då hon byggdes om till kättingbåt och fick dieselmotor. Hon har under alla år haft samma namn.

1984 fick Medelpads Sjöhistoriska Förening, MSF, fartyget som gåva av SCA. Därefter restaurerade föreningen henne till ångfartyg igen med sekelskiftesutseende. År 1994 återinvigdes Primus som ångfartyg och bedrev turistr trafik mellan Sundsvalls hamn och Tjuvholmen samt gjorde en mängd charterresor i Sundsvalls farvatten. År 2007 satte ett pannhaveri stopp för vidare sjöresor. Sedan dess har MSF återigen restaurerat den gamla ångbåten. Bl.a. har den havererade pannan bytts ut.



S/S Primus på väg mot Alnöbron.

NULÄGE

Den 14 juli 2020 klockan 14.15 fördes åter ånga till maskin. Efter 13 år var ångmaskinen och fartyget åter i drift.

Under sensommaren och hösten 2020 gjordes några intrimningsresor. Första resan efter den mångåriga renoveringen gick från hemmahamnen och runt Tjuvholmen. Med på den resan var en reporter från Sundsvalls Tidning vilket resulterade i ett långt, trevligt reportage.

En annan intrimningsresa under 2020 gick till Sundsvalls hamn. Under Sundsvallsbron på väg hem började det slamra i maskinrummet. Det visade sig att axeln mellan ångmaskin och propeller höll på att lossna. Det blåste ganska bra och innan felet var avhjälpt hade vi drivit nästan in till Ortvikfabriken. Så kan det gå under en intrimningsresa.

Den 1:a turen under 2021 gick till Alnöbron och en bit till innan vi vände tillbaka till hemmahamnen i Karlsvik. Mer intrimning

behövs vad gäller maskineri – det händer alltid detaljer som måste justeras. Även besättningen måste naturligtvis samtrimmas, dels för högsta säkerhet och dels för att allt ska fungera smidigt och bra. På bilden passerar vi Alviks småbåtshamn på väg mot Alnöbron.

Vi hade räknat med fler höstturer innan det var dax att göra vinter på vår ångbogserare. Intrimningsturer där maskineri, säkerhet och besättning trimmades in.

Tyvärr drabbades skepparen av Covid -19 (trots full vaccinering). 12 dagar hemma med 39-40 gr feber. Därefter ambulanstransport och 4 dygn på Sundsvall sjukhus.

Beslut fattades då att göra vinter på båten. Söndag 10 oktober rådde full aktivitet vid kajen. Frälsarkransar, räddningvästar och annan lös utrustning plockades undan för vintern. "Skorstenslocket" monterades.



"Mössan på inför vintern".

SENS MORAL:

HÅLL ER, PÅ ALLA SÄTT, FRISKA FRÅN COVID-19. En hemsk sjukdom som bryter ner en helt. Det lär ta veckor innan jag är helt återställd.

Bert Löfqvist

Under början av augusti fick vi besök av Christer Christoffersson, mångårig skeppare och "allt i allo" på Primus under många år. Vi fick en hel del goda råd av Christer - känd som "Mr Primus" och glädjande nog betyget "med beröm godkänt" gällande renoveringen av båten. Tack Christer och välkommen åter!

Bert Löfqvist

Skeppare på s/s Primus

Mobil: 070-59 12 005

E-post: bert@mmlconsulting.se

TOMTEN

andra sommaren

Sommar nummer två, i den nya tomteskruken, har avverkats. I stort en mycket lyckad sommar. Första turerna i form av intrimningsturer.

TEXT STURE BYSTRÖM
FOTO PER SJÖBORG OCH
CHRISTER SAMUELSSON

Huvudproblemet var att få injektorn att fungera på avsett vis. Felet låg nog i att pannans tilloppsrör var placerat för nära pannkroppen (inisolerad) och fick för dålig kylning. Efter justering betydligt bättre funktion.

Cirka 40 turer har avverkats sedan säsongsstarten i början av juni. Det har blivit 4-5 turer i veckan. Samtliga turer, utom en, kunde ske i fantastiskt fint väder. Turverksamheten innehöll även bröllop och 60-årskalas.

Glädjande även att det i "lilla Venjan" har gått att bestycka den gamla båten med två besättningar som fortfarande är i skolåldern. Lättlärd ungdomar till skillnad från oss lite äldre som får luta oss mot gamla kunskaper.

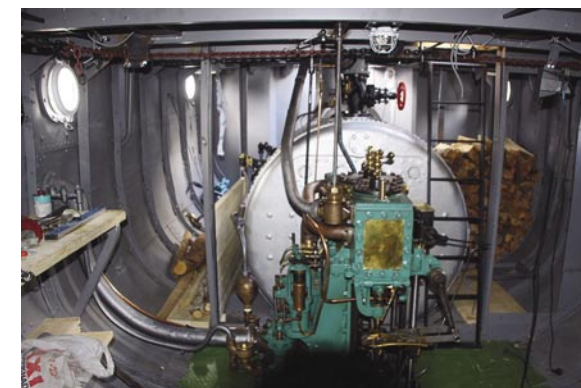
Apropå kunskaper så vill vi här passa på att framföra vårt varma tack till de kunskaper som vi, via andra medlemmar i SÅF, har tagit del av. Därifrån har vi även försetts med diverse komponenter av olika slag. Exempelvis injektor, ångvissla, ratt, ventiler m.m. Erfarenheter och engagemang kopplade till fartygen Engelbrekt, Flottisten och Laxen har för oss varit till STOR nytta. Sommaren 2022 inträder 160-årsjubileum



Teknisk provtur 2020.



Vattenståndsarmatur.



Tomtens maskin återmonterad.

avseende båtens tillverkning år 1862.

I samband med detta har vi även lyckats hitta en författare som i bokform beskriver Å/F Tomtens liv och leverne under dessa 160 år. Intressant läsning blir det. Boken innehåller en hel del tidigare okända uppgifter. "Release" kommer under våren 2022.

Givetvis beklagar vi att den i ångbåtskretsar välkända Mats Wallgren från Leksand i sommar har gått bort. Mats hade stort intresse i vår båt.

Hälsningar från:
Å/F Tomtens Vänner, Venjan
Sture Byström



Efter höstens styrelsemöten med Föreningen Skärgårdsbåten och GMÅA beslöts att skjuta fram beslutet om eventuell oljeeldning i s/s Mariefred. Det beslöts att det även skall göras en grundlig utredning om framtida drift, restaurang, organisation, bemanning mm.

Synd att Föreningen Skärgårdsbåten inte genomförde detta innan GMÅA sökte och fick pengar från Naturvårdsverket och innan man beställde materiell för ombyggnad. Det är bra att veta hur mycket man skall köra, hur och var innan man går till beslut.

Fartyget är således inte med säkerhet räddat ännu från ytterligare degradering av ett

bevarat museifartyg. Som vi tidigare skrivit om, så bildades Föreningen Skärgårdsbåten för att bevara ångfartyg och det blev Mariefred som man satsade på när bolaget GMÅA år 1965 höll på att gå i konkurs.

Sedan dess har Föreningen Skärgårdsbåten med driftbolaget GMÅA kämpat med att få ihop pengar för att driva båten på sin ursprungliga trad. Ett beundransvärt arbete. Till detta har även de drygt 3000 medlemmarna Föreningen Stiftelsen Skärgårdsbåten bidragit.

När Knut Göran Knutsson skänkte pengar övergick ägandet av Mariefred till en stiftelse med donatorns namn. I Knutssonstiftelsens ändamålsparagraf står det bland annat att fartyget skall bevaras exteriört, interiört och tekniskt för att spegla 1800-talets fartyg och drift under följande sekel. Det skall bedrivas trafik som det gjorts sedan 1903.

Då kan man väl t ex inte gärna riva ut kol-

eldningen, bygga om maskinrummet och slänga ut ånggeneratorn (även om den inte var ursprunglig) och sätta in en modern vit plåtlåda med motorelverk på dess plats. Inte särskilt ångbåtsmässigt från förra seklet!

Det har framförts från driftbolaget GMÅA att det inte går att få tag i och behålla eldare. Sveriges Ångbåtsförening, SÅF, har genom ordföranden visat att det inför säsongen 2020 gick att få tag i minst 20 personer som är villiga att ta det varma och slitsamma jobbet att elda för att bevara Mariefred i sitt historiska skick.

Man har även hänvisat till miljön och det kan man ju diskutera. Det är en viktig aspekt för framtiden. Vid all förbränning bildas lika mycket koldioxid, i stort sett, oberoende av vilket drivmedel man använder. Det som kommer från växtriket anser man dock bättre eftersom växande gröda förbrukar en del av koldioxiden.

I s/s Mariefred var det tänkt att använda rapsoljebaserad olja RME. Man kan notera att oljeavgaser är betydligt farligare för människokroppen än kolavgaser. Oljepartiklar går in i kroppen medan kolavgaser har stora partiklar som fastnar i näsa och hals. Dessutom luktar det gott jämfört med oljeavgaser. Men kolröken syns vid påeldning och då utgår man från att det är farligare. En del personer tycker kanske inte det är så noga med vad man eldar med. Många ångbåtsvänner värderar den teknikhistoriska koleldningen högt. Det är en väsentlig skillnad tycker många av oss historiskt intresserade.

Det blir inte billigare med olja – i synnerhet inte de miljövänligare oljealternativen och med begränsad tillgång.

Låt det biobränsle som finns gå till fordon

som inte kan använda fastbränsle. Vi har inte många koleldade ångfartyg kvar och några bör bevaras för framtiden, liksom en del ånglok, lokomobiler mm. En del fartyg har satt in el- eller oljevärmare för underhållsvärme vid kaj.

Flera organisationer jobbar med bevarandefrågor. Transporthistoriskt nätverk, ThN, jobbar med att försöka få lagstadgat det vi kallar Bevaranderätt. Samarbete med järnvägssidan via Fadecrail och Europeiska EMH som jobbar med dessa frågor för att veteranfordon och fartyg skall kunna köras med kol även i framtiden. Det är inte förbjudet att elda med kol. Däremot kan Naturvårdsverket lämna bidrag till uppgradering till miljöbränsle.

Ordföranden har den 2 november fått besked från Miljödepartementets Mats Larsson att staten inte, i nutid eller överblickbar framtid, har några krav på att vare sig ångbåtar eller ånglok måste konvertera från stenkol till annat bränsle. Mats menar att förbrukning av bränslet ombord på båtar och lok är av "marginell natur".

Torde gälla alla småförbrukare såsom lokomobiler, smeder mm.

Vill man driva rationell och lönsam båttrafik skall man undvika K-märkta och T-klasade gamla museiangfartyg!

Kampen för att bevara Mariefred i sitt historiska skick är således inte över, bara uppskjuten, så vi som vill bevara fartyget får fortsätta att argumentera och övertyga de som inte förstår vilken fara det är att Mariefred degraderas ytterligare ett steg. Bevara mig väl! Tänker MAJA.

SÅF/Kjell Nordeman, Sven Jönsson

Försök med lågutsläppsalternativ till stenkol

ÖVERSÄTTNING AV JOHAN SÖDERBERG
FRÅN FUNNEL 190 AV DICK PLUMBS ARTIKEL.

Syntetiska kolersättningsbränslen

Personligen anser jag att det är överdrivet att klaga på de ringa mängder kol som används i ångbåtarna eller ens inom hela vårt kulturarv sammanräknat. Det är försvinnande litet jämfört med vad som bränns dagligen i kinesiska kraftstationer, och utsläppen från flyg och transport är också enormt. Att söka renare bränslen är dock inget fel och är de hållbara, ickefossila så desto bättre.

Minijärnvägen (15 tum) i Bure Valley löper över en lite utmanande sträckning från Aylsham till Wroxham, Norfolk och där har företagets ett noggrant försök med kolersättningsbränslen med låga utsläpp. Under flera dagar från 11 juni i år använde järnvägen sitt vanliga ångkol (välkänt bland ångbåtar) från Ffos-y-Fran varvat med eko-bränslena Briteflame, Homefire Ovals och Homefire Ecoal50.

Andrew Barnes, järnvägens driftchef, berättar: "Bränslet i tendern vägdes, vattenåtgång och aska i asklåda och sotskåp mättes också. Givare kopplade till en dator i första vagnen mätte draget i sotskåp, avloppsånga och hastighet. Alla tre eko-bränslen fungerade bra men särskilt Ecoal50 som är gjort av 50% biomassa (krossade olivkärnor som annars skulle ha hamnat på tippen och givit metan) och resten kolstybb, var en tveklös vinnare. Det gav samma verkan som vårt vanliga Walesiska kol men med 40% mindre utsläpp."



En enkelbunt med 12 Pini Kay briquetted, lagom för 4-5 miles steaming med s/s Banjo.

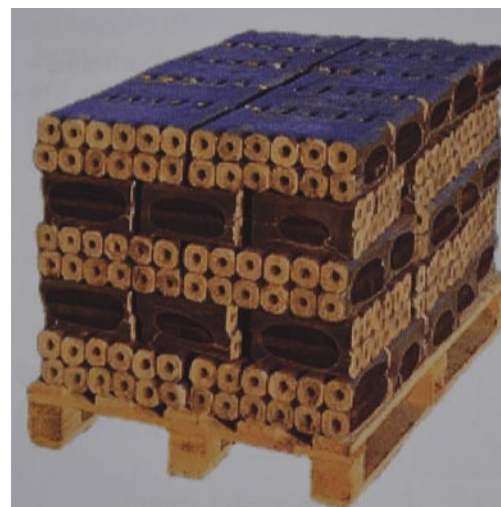


Homefire Ovals, ser ut som grillbriquettes, men är 15% biomassa, resten stenkol.

Advanced Steam Traction Trust övervakade försöken och var positiva till klimatvinsten, men påpekade även att Homefire Ecoal50 samtidigt gav den atmosfär som publiken på kulturarv inom ånga förväntar sig. Alla testbränslen till försöken donerades av CPL Industries Ltd.

Syntetisk styckeved

Sedan jag läst om Niel Cocksedges erfarenheter från flisbricketter i hans kanalbåt Tixhall bestämde jag mig för att testa Pini



Rostyta som i en ångslup men med mycket större fyrlucka än någon av oss har.

Kays briquetted, först i min multifuel-eldstad hemma och sedan, förutsatt att Phil Webster medgav det, i s/s Banjos ganska konventionella stående tubpanna.

Dessa pseudovedträn är i praktiken gjorda i en mängd olika former: Ek, björk och tändved och kanske fler. Jag är väldigt försiktig med att elda fuktiga bränslen eller spånmaterial hemma, men densitet, fukthalt, specifik värme och rökmängd verkar vara liknande för alla typer. Garanterad fukthalt är 9% i några och <10% i andra

men båda är mycket lägre än de 20% som är normalt i lufttorkad ved och detta bidrar till den höga värmemängden.

Ett argument mot vedeldning i ångbåtar är att bränslet är skrymmande men Pini Kays briquetted är kompakterad till en högre densitet än vanlig ved och deras regelbundna form medger tätare packning. Att mer bunkervolym behövs är klart men endast kanske 40% mer.

Så hur gick det då? Litet stickor att tända med är bra, men de är betydligt lättare att tända än vanlig ved av samma storlek och form. Mina vetenskapliga studier hemma (i bekväm länsstol) fann jag att briquetteden brann snabbare än ek och ask, men gav samtidigt mycket värme, och förbränningen gick att dämpa genom att strypa på luften. Efter den inledande perioden med kraftig förbränning återstod en glödande massa i en timme eller mer. Den gav viss värme men kanske viktigast av allt var den nog för att tända ny ved.

Jag köpte en halvpall briquetted för något mer än £100 vilket är i nivå med priset för kol, vilket säkert inte är någon tillfällighet. Pallen kom efter tre dagar och var idealisk att köra runt med min lilla traktor. Det är dock inte alla som har en sådan och därför lossades yttre emballaget och de enskilda paketen med 12 vedstycken i varje bars in och staplades för hand i skjulet vilket visade sig vara väldigt bekvämt. Någon har kanske synpunkter på att det är krympplast på varje bunt men det underlättar verkligen hanteringen och skyddar omgivningen från nedsmutsning. Roger Heise har antytt att briquetted faller isär i fukt. Jag har inte sett tecken på detta ens när de utsatts för avsevärd väta. Det är kanske som med spånskiva: Några sorter faller isär som müslikakor om de är ständigt fuktiga medan golvspån

tål långvarig fukt.

Vid vårt första försök i s/s Banjo hade redan stuckits fyr med kol innan vi började. Fyra vedstycken lades på, trycket kom snabbt och vi satte av. Inom 15 minuter hade vi rusånga trots att vi körde fullt, något som händer ytterst sällan med kol. Efter ett tag fann Phil att vi kunde hålla lagom tryck genom att lägga på en brikett var 9:e minut. Trycket sjönk alltid plötsligt så fort klabben övergått i det glödande tillståndet men lika snabbt kom trycket igen när en eller två nya briketter lades på elden.

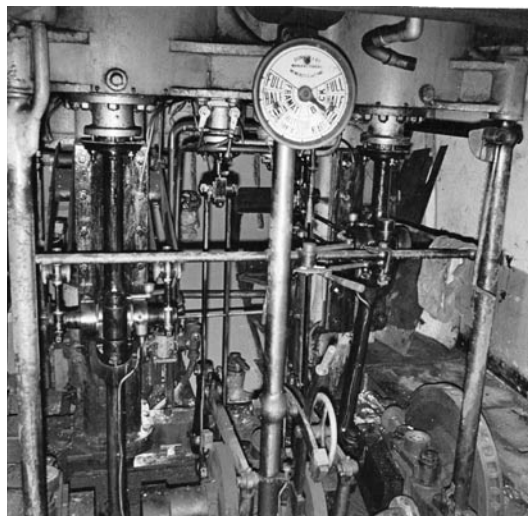
Detta är helt annat än koleldning där det vid generös påfyrning blir en lång fördröjning innan trycket kommer om fyren dessförinnan hunnit börja gå ut. Farhågan att mer utrymme mellan rost och tubplåt skulle behövas var obefogad. Enda nackdelen var att glöden kunde behöva hjälp att falla sönder för att inte eldstaden skulle bli full. Efter turen var det nästan tomt i asklådan.

Vi undrade om inte briketterna hade brunnit litet onödigt snabbt och med tanke på att många vedeldstäder saknar rost så skar Phil till plåt och täckte 80% av rosten. Detta gav verkligen långsammare förbränning och den snabba reaktionen vid påfyrning försvann också.

Den kanske bästa nyheten för några är att den glödande massan varade länge nog för att tända nya briketter efter en avstressad lunch på puben. För tillfället verkar det som det är bäst att hålla lagom fyr genom att lägga på bara en eller kanske två briketter åt gången om trycket är lågt och sedan låta dem brinna i sin egen takt och bara skaka rosten några gånger per dag. En kortare heldag med s/s Banjo krävde 2,5 packar med 12 briketter i varje, så verkligen inte illa sett till bränslevolyt och särskilt kostnad. □

Östanå 1:s maskin inte miljöfarligt avfall!

TEXT & FOTO: JONAS SVANTESSON, Mjörns Ångbåtsförening i Alingsås.



Maskinen i Östanå 1 när det begav sig.



Transporten anländer till Mjörns Ångbåtsförening i Alingsås. Ett spännande projekt kan börja.



Hej Ångans vänner! Här kommer en glädjande uppdatering gällande räddningen av före detta S/S Östanå 1:s ångmaskin. Den 22 september anlände transporten med Ångmaskinen till Mjörns Ångbåtsförening i Alingsås!

Det har varit en krokig resa att tulldeklarera denna unika ångmaskin och få den genom tullen till Sverige.

En import från Norge var ingen enkel match. Ångmaskinen är ju nedplockad i delar vilka är lite smårostiga så för den som inte förstår sig på dess kulturvärde kan det bli lite fel. Vid första importförsöket som vi genomförde 1 juli 2021 klassade myndigheterna i Sverige vår import som "olovlig import av miljöfarligt avfall" enligt ett EU-direktiv som myndigheterna lutade sig mot. På grund av detta fick transporten

vända i Svinesund och chauffören fick ställa av containrarna i Norge där han hämtat dem och åka hem till Sverige utan ångmaskin. Ärendet hamnade hos Naturvårdsverket. Detta kom som en chock för oss och får betecknas som myndigheters okunskap om man uttrycker sig mildt. Vi hade ju tidigare fått godkännande från myndigheterna.

Vi tog kontakt med Naturvårdsverket och frågade hur vi skall göra för att kunna importera maskinen och fick en del värdefulla tips. Statens maritima och transporthistoriska museer hjälpte oss genom att sammanställde en skrivelse till berörda myndigheter som tog skruv och myndigheterna ändrade sitt beslut och ångmaskinen blev åter ett museiföremål i deras ögon vilket meddelades till tullen i Svinesund och importen kunde ske dem 22 september 2021 utan att bli hindrad.

Flera av er kanske har hört eller läst om en liknande händelse när en person skulle importera veteranbilar vid tullen i Göteborg och råkade ut för något liknande nu på sensommaren, vilket uppmärksammats i media och av Regeringen.

När containrarna anlände till oss och lyftes av och vi tog en kik i ena containern, där man kan skymta båda cylindrarna i bakgrunden. Ja, detta blir spännande att sätta tänderna i. Räddning från skrotning är genomförd! Vi är stolta och tackar åter igen alla som hjälpt till och lämnat ett bidrag till aktionen.

SÅF:s medlemmar får möjlighet att titta närmare på maskinen vid SÅF:s årsmöte, som är planerat till den 2-3 april i Alingsås. □

TRAFIKNOSTALGISK HJULMARKNAD

För 43:e gången ställer cirka 100 trafikhistoriska föreningar och företag ut på årets **traditionella Hjulmarknad**. Platsen är **Solnahallen, Ankdammsgatan 46, Solna, lördagen den 27 november kl 11.00 – 16.00**. **Fri entré!** Ta buss 129, 176, 177 eller 512 till hållplats Solnahallen, buss 506 till hållplats Vireberg, spårvagn Tvärbanan till Solna Centrum eller Solna Business Park, därifrån ca 5 minuter promenad, eller T-bana till Solna Centrum (norra), därifrån ca 7 minuter promenad. OBS! att marknaden äger rum i två hallar bredvid varandra och att det finns matservering på övervåningen! Det finns parkeringsplatser i närliggande Solna Centrum och Solna Business Park, men det är inte helt lätt att parkera bilen, så vi rekommenderar kollektivtrafiken enligt ovan!

Nya och begagnade modeller (främst av tåg), böcker (nya och antikvariska, både tåg och annat tekniskt), kuriosa, auktioner samt mat- och kaffeservering. Visning av modelljärnvägar och föreningar som presenterar sin verksamhet.

Mer information på vår hemsida www.hjulmarknaden.info
Tänk på att stanna hemma om du känner dig sjuk, tvätta händer och hålla avstånd!
Välkomna önskar Föreningen Hjulmarknaden och Trafik-Nostalgiska Förlaget! ASv/Hjm



Ångmaskin Carl Holmberg

Ångmaskin höjd 900mm, bredd 700mm, Slag 200mm och cylinderdiameter 125mm.
Pris 15.000:-



Ångmaskin

Höjd 850 mm, slaglängd 75 mm och cylinderdiam 75 mm.
Pris 12.500:-

Kent Sjöstrand
kentramkvilla@gmail.com

Prylmarknad

Säljes



Ångslupen Ada-Beda

Ca 9,5 meter lång. Byggt på kanalbåts-skrov 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



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 rödrugning kvar. Båten säljs med tillhörande båttrailer 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



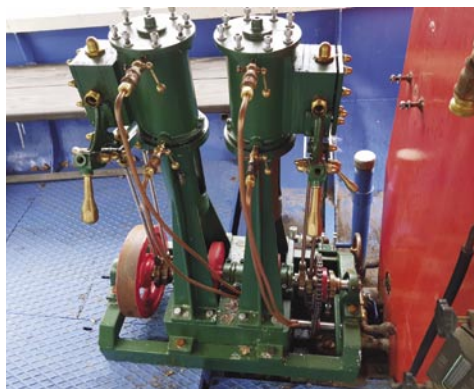
Ångslupen "Pysen"

Klinkbyggd, 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

November

17 Sjöhistoriska lunchföredrag kl 11.30 om
Chapmans flotta- från skepp till vrak.
19 Vasakvällen med föredrag kl 15,30
foreningen.vasa@smtm.se
27 Hjulmarknad i Solnahallen

December

4 Blidösund till Blidö
5 Blidösund till Nynäshamn.
Kombi med ångtåg
6 SÅF styrelsemöte
8 BHRF styrelsemöte
23 Blidösunds julresa till Blidö

2022

Mars

11-20 Allt för sjön, Älvsjö

April

2-3 SÅF årsmöte i Alingsås

Juni

7 Örlogsdagar, Flottan 500 år från 7 juni

Augusti

4-7 Fjordsteam i Bergen
10-13 prel Firande av 100 år första
båtutställningen. BHRF organiserar i
Saltsjöbaden med veteranbåtar.
27 Stockholms Steam (Möjligen 2 dagar)

September

3-4 Jädersbruksdagarna
10 Kjula. Maskindag

Oktober

15-16 Fartygsforum i Stockholm

SÅF-bladet

Redaktion

Sven Jönsson 0707-47 33 59
E-post: sven.json88@gmail.com

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



Se oss på facebook



**Manusstopp 1 februari
för material till nr 1/2022**

som kommer ut ca 20 februari.

Omslag: Ångfartyget Tomten.
Foto: Kjell Post.

Baksida: Ångfartyget s/s Mariefred
vid Dalarö skans.
Foto: Sven Jönsson.

Tryck: Norra Skåne Offset, Klippan

**Dags att betala medlemsavgiften!
Se adressbladet**

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

