

SVERIGES
ÅNGBÅTS
FÖRENING

SÅF-bladet

december



4/22

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 2022

Ordförande **Kjell Nordeman**
RAMNÄS

Tel 079-332 68 61
E-post kjell.y.nordeman@gmail.com

Vice ordförande **Anne Sofie Eriksson**
SOLNA Tel 070-467 36 85
E-post annesofie@ordiarbete.se

Ledamot **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 **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

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

MEDLEMSAVGIFT FÖR 2023 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



Utbildning i ånga, kan det löna sig?

Som de flesta säkert vet, så måste man ha utbildning och senare behörighet att utgöra en del av manskapet på t ex ett ångfartyg. Behörighet skaffar man sig genom att vara aktiv, kanske anställd vid ett rederi och härigenom samla på sig sjödagar. Efter att ha tjänstgjort under en tid och härigenom erhållit "sjötid", så kan man söka ut en behörighet som t ex befälhavare. Har man inte relevant antal sjödagar, så kan ett rederi söka dispens för en person som man vill skall vara just befälhavare.



inte nöjer sig med positiva omdömen utan menar att man vill ha ersättning (= lön) för att arbeta ombord. Lägg sedan till att många idag, som förvärvsarbeter och därför tar ledig för att framföra ångbåtar och behöver kompensering för att ha råd att utgöra manskap på ångbåtarna.

Utgår ingen sådan så kommer tyvärr sannolikt färre än idag att kunna vara med ombord.

Det känns därför inte alls konstigt att vi måste börja fundera på hur vi kan locka nya ångkamrater att känna stolthet i att vara med och bevara och utveckla det fantastiska i att vara med i framförandet av ångbåtar. Vi måste då också tänka över hur frågan om ekonomisk ersättning skall hanteras.

God Jul och Gott Nytt År tillönskas Er alla från Styrelsen i Sveriges Ångbåtsförening..

Kjell Nordeman
ordförande

Fartygsforum 2022

Sjöhistoriska Museet i samarbete med Veteranflottiljen kallade till Fartygsforum den 15-16 oktober. Vi samlades ca 60 personer i Sjöhistoriskas konferenssal.

TEXT OCH FOTO: SVEN JÖNSSON.

Efter hälsningsanförande informerade Fredrik Blomqvist och Karolina Matts om det bidrag man kan söka från Sjöhistoriska för underhåll av fartyg. Summan detta år 2022 uppgick till 800.000 kronor. Det brukar vara lite mer när Vasamuseet har gjort större vinst.

Det omnämndes att man även kan söka bidrag från Riksantikvarieämbetet, RAÄ. Där är summan större men även fler områden som kan söka och få bidrag.

Vidare informerades det om de fartyg som blivit K-märkta på senare tid. Det var ångbogseraren *Strand*, byggd på Bolinders mekaniska verkstad i Stockholm 1890, nu med hemmahamn i Motala. Fiskebåten *Kosterö* byggd 1947 på Marstrand, hemmahamn i Stockholm (Karlbergskanalen). Segelfartyget *Amber* byggd 1911 i Viken, hemmahamn på Beckholmen i Stockholm.

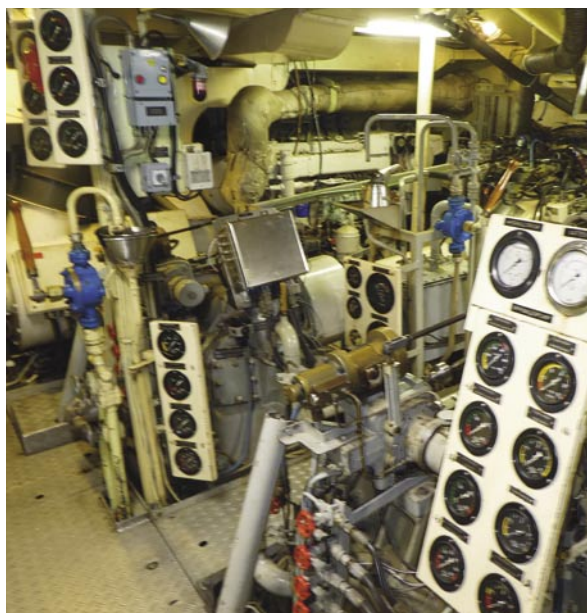
K-märkning utdelas för att uppmärksamma de som lagt ner arbete på att bevara sitt fartyg. Det är ägaren som söker och lämnar uppgifter om historiken och skicket på sitt fartyg. Det har ingen juridisk betydelse och innebär inte särskilda krav.

Dock har det betydelse för fartyg med besiktningskrav att de slipper den årliga avgiften till Transportstyrelsen om fartyget även är T-klassat (Traditionsfartyg).

Håkan Rugeland berättade om det omfat-



Motortorpedbåtar vid kaj i Gäddede.



Maskinrum på motortorpedbåten Ystad.



Maskinrum på Strand.

tande arbete som genomförts på ångfartyget *Sprängaren* byggd 1918, i samband med jagarinsamlingen. Den har nu gjort sina första tekniska provturer. Hans-Lennart Ohlsson höll en presentation kring Marinen 500 år. Dessutom hade han fixat eftermiddagsfika eftersom restaurangen var stängd för reparation.

Sankt Erik

Föredragshållaren från Transportstyrelsen hade blivit sjuk så i stället fick vi se en intressant film om det omfattande plåtbytet på Sankt Erik. När vi som volontärer på fartyget knackade rost invändigt kunde vi konstatera att plåten kändes lite tunn på ett par ställen. Det bekräftades när fartyget kommit i dockan på Beckholmen. Vid lätt blästring gick det hål på flera ställen. Det ledde till en genomgripande tjockleksmätning på alla plåtar i skrovet. Många hål blev det och flera spant var också avrostade. Även många frätgropar som kunde svetsas igen. Ett stort antal plåtar byttes.

Orsaken till den omfattande avfrätningen torde vara, sedan gammalt, felaktig elinstallation som orsakade vagabonderande strömmar. (Vi skrev om detta i SÅF-blad nr 1 2020). Zinkanoderna ersattes av magnesiumanoder som är lämpligare för vattnet kring *Sankt Erik*. Även propellerlagringen och tätningen renoverades.

Hjälp med att betala räkningen på 9 miljoner fick man av stödföreningen Sjöhistoriskas vänner (FSSS), som betalade drygt hälften av vad det kostade.

ArbetSam/Arbetets museum

Programmet fortsatte med att Helena Törnqvist berättade om verksamheten. De är bl a sammankallande för Transporthistoriskt nätverk, ThN. Detta är ett nätverk med 11



Strand får ny bottenfärg.

organisationer för det rörliga kulturarvet. Rörliga föremål såsom äldre vägfordon, fartyg, flygplan, järnvägsfordon m fl är inte som hus eller möbler skyddade i någon lag.

Det innebär t ex att när det stiftas nya lagar för moderna fartyg så drabbas även äldre fartyg av samma bestämmelser. Transportstyrelsen har nämligen inget uppdrag att ta hänsyn till de äldre historiska fartygen även om det sker ibland. Det finns ingen lag som skyddar det äldre beståndet. Vi vill ha en portalparagraf / bestämmelse, som vi kallar bevaranderätt, som föreskriftutförarna kan hänvisa till för undantag. RAÄ har på Regeringens uppdrag gjort en utmärkt utredning med förslag till lagstiftning men som av någon underlig anledning fastnade i Kulturdepartementet. Men ThN jobbar vidare med frågan.

Föreningen Veteranflottiljen

Anders Torelm berättade om hur Veteranflottiljen är organiserad och den verksamhet som bedrivs med utbildning av personal. Bland utbildas kustskeppare på M20. Veteranflottiljen är en gemensam intresseorganisation med anknytning till eller intresse för svenska örlogsfartyg. Den är en organisation för främst den samling av motortorpedfartyg som ägs av Sjöhistoriska eller andra och som har sin hemvist på Gålöbasen och andra platser i landet. Varje fartyg har en egen medlemsförening med egen ekonomihandtering som är ansluten till Veteranflottiljen.

Erfarenheter av andra bränslen än stenkol Järnvägmuseet

Man har gjort en del tester på museånglok i



Gasturbinmotor till motortorpedbåt.

Gävle och sammanställt en skrift om dessa prov. Stenkol har blivit dyrt och svårt att få tag i, via de invanda kontakterna. Därför pågår prov med alternativ till stenkol. Även alternativ till diesel provas.

Några erfarenheter: Pellets och briketter gav dåligt resultat med gnistor. Drar åt sig fukt. I England pågår tester med Ecoal, som är stenkol uppblandat med krossade olivkärnor. De är svåra att tända men brinner länge tills de plötsligt slutar brinna. Ger mindre utsläpp av koldioxid och rök samt partiklar. Dyrare än stenkol och mer passning av fyren erfordras.

Några synpunkter från fartygsägare blev det också innan det var dags att förflytta sig till lokalerna i de gamla regementsbyggnaderna på Storgatan. Där serverades en utmärkt middag medan gemensamma frågor avhandlades mellan fartygsrepresentanterna

Besök Gålö

Med buss från Cityterminalen på söndagsmorgonen togs vi på slingrande vägar till Gålöbasen i Haninge. Där informerade chefen för basen Lennart Törnberg om sä-

kerhetsbestämmelser och annan nyttig information. Även ordföranden Göran Algeron informerade om verksamheten på basen medan vi inmundigade välkommen fika.

Gålöbasen är historisk mark med Flottans hemvist i olika skepnader under flera hundra år. Marinens verksamhet lades ner 1985 och ett antal anläggningar revs. Dock blev bryggor, slip och en del byggnader kvar som Veteranflottiljen kan nyttja som verkstäder och förråd. Även ett radiomuseum med klubben Torpedbåtsgnistarna rymmer i en lokal. Området är militärt skyddsområde varför endast förhandsbokade besök är möjliga. En dag om året bjuds allmänheten in i EDIP, "en dag i paradiset".

Sedan blev det möjligt att i grupper besöka det tiotal fartyg som låg vid kajerna. Personal vid de olika fartygen berättade om sina fartyg och dess utrustning med beväpning, gasturbiner eller vanliga förbränningsmotorer.

Det är en imponerande samling väl värt ett besök, kanske till EDIP! □

PRIMUS historia och nuläge



Primus på väg till Tjuvholmen 1994.

Angbogserbåten PRIMUS byggdes på William Lindbergs Verkstad o Varv i Stockholm år 1875, beställare var Fredrik Bünsow, ägare till Skönviks sågverk.

Enligt nybyggnadsritning från september 1872 var inte PRIMUS försedd med någon styrhytt utan man stod på däck och styrde. Båten var försedd med en 50 hk ångmaskin av varvets egen tillverkning. Den 14 november 1877 mättes PRIMUS i Sundsvall. Längden uppgick till 15,66 m, bredden 4,08 m.

I skeppslistan för 1881 står P. E. Jacobsson i Skönvik som huvudredare till och med år 1887, då H. Flykt för Karlsviks Trävaru Bolag blev huvudredare.

S/S PRIMUS kommer att tillhöra Karlsviks sågverk fram till 1915. Fyra år senare återkommer hon till Karlsviks sågverk efter att en tid ha tillhört Mons sågverk under A. Wikströms ledning.

1920 till 1938 ägs PRIMUS av J. A. Enhörnings Trävaru AB i Kubikenborg. Troligtvis var båten fortfarande stationerad i Karlsvik, då det sågverket övergått i Enhörnings ägo.

1938 är S/S PRIMUS tillbaka vid Skönviks AB, som då ingick i SCA-koncernen

och där blir båten kvar till 1954 då hon läggs upp vid Tunadal. 1960 köps PRIMUS av Rune Högström, som skrotar ur båten. Skrovet såldes tillbaka till SCA Timmerförvaltning, som byggde om båten till "kättingbåt" för att användas i timmerhanteringen. Samtidigt installerades en dieselmotor.

PRIMUS byggdes sedan om flera gånger. 1903 förlängdes, höjdes och breddades skrovet. De nya måtten blev L=18,70 m och B=4,40 m. En ny panna och en kraftigare maskin från Hernösand V på 100 hk sattes in. En styrhytt hade antagligen byggts redan tidigare. Samtidigt med maskinbytet försågs PRIMUS, som första båt i distriktet, med järndäck. Senare ombyggningar gjordes 1911 och 1916.

Med ett ångtryck på 7 bar gjorde nu PRIMUS 8 knop. Ombord fanns en stor flodspruta tillverkad av Ludvigsbergs Verkstäder i Stockholm. Under båtens tid i Skönvik var skrovet mörkgrönt och styrhytt och däcksoverbyggnad var av fernissat trä. Ett elegant fartyg och en mycket bra "sjöbåt" enligt samtida uppfattning.

**Medelpads Sjöhistoriska Förening
MSF blir ägare till S/S Primus**

Fortsättning på sid.19.



Besök hos S/S Turso

Del 1

S/S Turso är en finsk ångisbrytare. Den har en trippel-expansionsmaskin på 750 hk och två pannor.

TEXT OCH FOTO: ANNE SOFIE ERIKSSON

Den ligger i Helsingfors och jag brukar åka dit och vara med och elda ibland. "Jag ska dit nu i september," berättade Kjell Nordeman för mig, en dag i augusti.

"Vad kul det låter!" tyckte jag.

"Vi ska elda upp och sedan gå över till Tallin och tillbaka. Ska du med?" sa Kjell.

"Ja! Självklart!" svarade jag. En chans att uppleva ett sådant fartyg kan man ju inte låta gå ifrån sig.

En titt i min kalender visade dock att jag inte hade möjlighet att vara med på överfarten till Tallin, men bara att få se fartyget, träffa människorna som sköter om henne och vara med och elda upp, ett par dagar, var ju värt att åka dit för.

Viking Line, som tog oss över till Helsingfors, har ju inte världens mest intressanta fartyg om man är van vid ångbåtar, men fungerar alldeles utmärkt för sitt transportsyfte. Vid ankomst Helsingfors möttes vi av



Tavlan: Rosie the Riveter var en kulturell ikon i USA, en kvinna som jobbade i traditionella mansyrken i fabriker och varvsindustrin under andra världskriget.

Föreningen Tursos f.d. ordförande Pekka Snellman vid färjeterminalen, för direkt transport till vårt resmål. Hon låg fint förtöjd vid Sandvikskajen där maskinchefen Esko Härö hälsade oss välkomna ombord. Under en fika fick jag ta del av historien om S/S Tursos liv och öde som i korthet kan beskrivas som följer: sjösatt 1944, tagen av ryssarna som krigsskadestånd 1945 och huvudsakligen använts som hamnbogserare i Leningrad, övertogs 2004 av den finska förening som hade bildats för att ta hand om henne. Klar för gång igen efter fantastiska renoveringsinsatser 2011.

Efter denna spännande berättelse var jag än mer otålig att få komma ner i fartygets hjärta – maskin och pannrum. Och jag blev inte besviken! En fantastiskt stor och välskött maskin och ett alldeles eget pannrum med fyra fyrar. Och till detta behövs förstås rejäla mängder kol! Här snackar vi "kolboxar stora som hus" som det heter i den för oss alla så välkända Eldarevalsen.



Pekka Snellman och Kjell Nordeman.



Maskintoppen.



S/S Turso vid kaj i Helsingfors.



Kjell Nordeman och Esko Härö.



Kjell Nordeman i en av de två kolboxarna.

Våra värdar som hade hand om denna levande klenod var lika trevliga som de var duktiga – man kände sig direkt som en i gänget. Och som pricken över i:et återfann jag min förebild "Rosie the Riveter" på väggen i pannrummet! Här var det inte svårt att få motivation att ta tag i den ryska kolskyffeln och bidra till att trycket ökade jämt och fint under de närmaste två dygnen.

Men är man engagerad i fina gamla fartyg blir det lätt att man har många åtaganden. För min del innebar det att jag efter två dagar åter fick gå ombord på Viking Line och resa tillbaka till Sverige för att medverka i ett annat fartygsevenemang. Jag skulle anlända till Stockholm klockan tio fredag morgon, exakt samtidigt som Turso kastade loss för sin resa mot Tallin.

Del 2, där Kjell Nordeman berättar om resan över till Tallin kommer i nästa nummer av SÅF-bladet. □



Inbjudan till Ångmöte

i Eskilstuna 4-5 februari 2023

SÅF planerar att genomföra ett nytt ångmöte med inriktning på mindre båtar liknande det vi hade hösten 2021 med bl a information med nyheter från Transportstyrelsen och behörighetsfrågor samt några projekt från båtägare. Vi kommer även att få lite information om ångans möjligheter 100 år efter tekniken kom till oss. Mötet sker på Eskilstuna Stadsmuseum men tyvärr får dom inte köra ångmaskiner, men miljön finns där.

Vi har med oss utrustning för kalibrering av dina manometrar, om du har dem med dig.

Rum för övernattnig finns reserverade på City hotell där vi även äter middag och har kvällsmingel. Om du vill boka så kontakta City på telefon 016 10 88 50 och referera till ångbåt så får ni för 675 kr enkelrum så länge de finns kvar.

Skicka ett mejl till: anmalan@steamboatassociation.se och meddela ditt intresse att delta.

Sätt även in 200 kr som anmälningsavgift på vår Swish 123 679 09 19 eller Bankgiro 354-2081

Mer info med utförligt program om konferensen kommer på vår hemsida och Facebook samt till anmälda.

S/S Thor – Helgasjöns stolthet



TEXT OCH FOTO: HARALD JOCHNICK

Turerna utgår från Kronobergs slott.

Undertecknad är född och uppvuxen i djupaste Småland. På den tiden hade man tjock-TV och de rörliga bilderna var svartvita.

Jag kommer väl ihåg ett program om ångaren Thor som seglade på Helgasjöns vatten. Den filmen bidrog inte lite till fascinationen för ångbåtar. Särskilt som Helgasjön fanns i närheten. Jag lyckades dock aldrig övertala mina föräldrar att åka till Växjö för att ta en tur med Thor. Som tur är har många andra gjort det och båten finns kvar och är i utmärkt skick. Jag fick under sommaren möjlighet att jobba som maskinist på Thor under ett antal turer på den vackra Helgasjön. På så vis kan man väl säga att ungdomsdrömmen att åka med Thor har gått i uppfyllelse. Thor byggdes i slutet på 1800-talet för att segla på Helgasjön. Hon har varit sjön trogen i alla år.



Maskinen har drivit Thor sedan 1887.



De flesta turerna i somras var fullbokade.

Båten har från början varit ett nav i samhället såtillvida att den har tagit passagerare till torgdagarna i Växjö. Övrig tid fraktades gods, främst trävaror på pråmar, samt under helgerna tagit festande Växjöbor på turer i Helgasjön. Man kunde ta ända upp till 300 personer på släp i en pråm. Festerna lär ha pågått långt in på nätterna.

Thor togs först i bruk 1887 av Räppe-Asa Kanalaktiebolag. Det har funnits ett antal

olika ägare under tiden fram till 1957 då Thor donerades till Smålands Museum som än idag äger båten. Det var nära att båten blev kvar på land 1969 då Sjöfartsinspektionen konstaterade att den gamla pannan måste bytas ut till en ny. Pengar samlades in, men innan pannan var inköpt och tillverkad, kunde man konstatera att även maskinen måste bytas ut eller renoveras. Det senare genomfördes som ett projekt i yrkesskolan. Thor kan därför antagligen stoltsera med att ha en av Sveri-

ges äldsta originalmaskiner i drift. Båten fick också genomgå stabilitetsprov, något som den klarade med glans. Den 18 juni 1971 fick Thor ett nytt passagerarcertifikat och började åter trafikera Helgasjön. Det är ingen tvekan om att Thor utgör en värdefull turistattraktion och de flesta turerna är välfyllda med passagerare. Den som är intresserad av att följa med hittar biljetter och mer information på www.kulturparkensmaland.se Mer info finns också i en wikipediaartikel



Jan-Christer Sjöo redo för en utflykt på Helgasjön.

Nördfakta
Byggt: 1887
på Bergsunds Mekaniska Verkstad i Stockholm
Längd: 16,48 meter
Djupgående: 1,54 meter
Deplacement: 16,25 ton
Maxfart: 9 knop
Antal passagerare: 70
Maskin: Encylindrig dubbelverkande om 35 hkr
Panna: Skottepanna på 1340 lit
Bränsle: Stenkol
Propeller 4 blad, ståljutgods. Diameter 950 mm

Leva livet med en ångslup

Jag har försökt få medlemmarna att skriva om sina mindre ångbåtar. Det har tyvärr inte kommit så mycket bidrag genom åren. Det skulle vara trevligt att läsa om lite olika erfarenheter med bygge eller köp av båtar med ånganläggning.

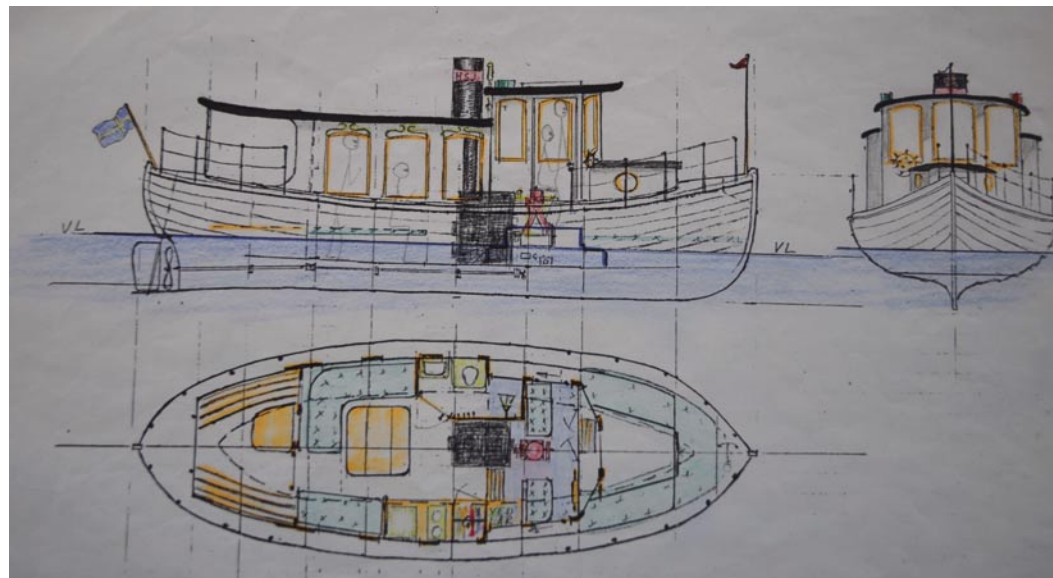
TEXT OCH FOTO: SVEN JÖNSSON

Då tänker jag att då får väl jag börja beskriva mitt liv med Stimmaren, men även lite annat som jag kommer på. Så kan ni andra fylla på när det passar. Tänker dela upp det i en serie i flera nummer. Först lite översiktligt, sedan varje del, skrov med inredning, ångpannor och maskiner. Nu börjar jag!

I begynnelsen

Jag har alltid varit intresserad av mekanik, även om jag till stor del varit yrkesverksam med elektronik som tekniker i Flygvapnet. Har väl alltid hållit på med mekaniska saker och läst tekniktidningar. I Allt om Hobby, på 1970-talets slut, fick jag syn på en annons där Tomas Tovik berättade om att han skulle börja tillverka ångmaskiner för fritidsbåtar eller bilar. Jag kontaktade honom och han övertygade mig om att jag hade behov av en ångmaskin! Om inte annat kunde den stå som prydnad vid öppna spisen som det då gjorde hemma hos Tomas. Det tog ett tag med leverans, till 1984.

Under tiden hade vi resonemang om ångpanna. En vattenrörspanna typ Yarrow skulle vara lämpligt för att tillverka själv. På den tiden hade vi inte så stort begrepp om tryckkärlsnormer och krav på besiktning. Läste även i Engelska ångbåtsföreningens tidning Funnel om kopparrörspannor. Det skulle nog inte vara så svårt att löda ihop en



Ett av många förslag till inredning.

panna med Fosco 715. Jag letade efter kopparrör av lämplig dimension hos Berra Bergins skrotfirma i Lugnet i Nacka. Han var en riktig samlare på delar som kunde användas till annat än vad det var tänkt till. En Yarrowpanna har ju två samlingsrör nertill och ett upptill samt klenare tuber mellan dem. Ser ut som ett A från gaveln. Fattade då att med den vanligen använda dimensionen skulle de ha ganska tjockt gods.

Hos Berra hittade jag ett långt kopparrör med diameter ca 70 mm. Detta kapades upp i ca 500 mm längder. Jag knackade till gavellock som passade utanpå 70 mm röret. Mellan över och underpannorna går ett stort antal klenare rör, i mitt fall 10 och 12 mm. Det fanns gott om sådan bitar på skroten,

i lämpliga längder ca 500 mm. Kom även underfund med att ställer man sk "grindarna" som ett A tar de stor plats i en liten båt så det blir svårt att röra sig i längsled. Därför staplade jag ett antal, 4-5, "grindar" i ca 45 graders vinkel ovanpå varandra. De kopplades samman med rörbitar och överst sammanbands de med ett antal 70 mm tuber som ångdomer. I de nedre samlingsstuberna matades vatten in från matarpumpen.

Jag hade läst att vatten strömmar både uppåt och neråt i de klena tuberna. Det visade sig senare vara en sanning med modifikation. När man tar ut ånga till maskinen avges ånga i form av bubblor i rören. Dessa bubblor lyfter vattnet så att på nivåglas ser det ut som man har mycket vatten. Minskar

man vatteninmatningen under körning till rätt nivå på glasets så har man sannolikt låg nivå om man drar av maskinen. Det är således lite svårt att ha riktig koll på vattennivån. Lösningen torde vara att man har grövre sk falltuber från övre samlingsstuberna till de nedre, gärna utan uppvärmning av rökgaserna. Det blev aldrig av att prova detta. Jämfört med senare panna var denna ganska effektiv. Inga större problem med sotning av tuberna, det fastnade inte så mycket. Det var ju tur för den detaljen med sotning hade jag inte tänkt på under konstruktionsstadiet.

Jag hade inte funderat färdigt på hur jag skulle använda ångmaskinen när jag så småningom fick den levererad. Jag byggde upp maskin och panna på ett stativ för att prova hur det fungerade. Jag visste inte så mycket om ångmaskiner så jag behövde lära mig lite mer. Stativet med panna och maskin byggde jag i källaren. Jag kunde rulla ut hela anläggningen på bakgården (suterränghus). Där kunde jag hålla på att elda, prova och vissla på grannarna.

Skrov

Så småningom fastnade jag mer för att det skulle bli en ångbåt. Jag började leta efter ett skrov. Hade inte någon större erfarenhet av sjömanslivet. Vi hade en liten Ockelbobåt för att söner ville åka vattenskidor. Julius Oldenburg tillverkade plastskrov ca 8 m långa och ca 2 m breda. Jag skissade på hur inredningen skulle kunna se ut i ett sådant skrov. Jag hade ju då börjat att titta i ångtidningar främst från England och USA hur de hade svängda soffor, pentry och toalett. Det rymdes naturligtvis inte i ett Oldenburgskrov. Jag gjorde en massa skisser. Tomas hade ju Indiana där jag kunde se vilken plats som fanns. Så dags hade jag nog kommit underfund med att vi ville kunna åka ut och bekvämt bo över i båten.



Vid en utflykt till Norrtälje 1983 fick jag syn på ett nybyggt skrov som låg utanför båt- och fiskedonsaffären på genomfarten i Norrtälje. Jag stannade och mätte upp detta skrov som var 8 x 2,65 m. Jag for hem och började skissa på hur inredning skulle få plats. Kunde även kolla på en inredd båt av samma typ, för fiske i trakten. Hade en del kontakter med båtfirman om köp och transport mm till Åkersberga.

Under veckan jag skulle åka upp och köpa skrovet fick jag syn på en liten annons i lokaltidningen på ett skrov. Det visade sig vara samma typ, men ungefär halva priset mot båtaffärens. Ringde och bestämde träff med ägaren i Knutby, ovanför Uppsala. Det visade sig att en av byggarna av skroven Ådskär 26 hade tänkt det till sig själv. Han hade dock fått jobb utomlands och måste sälja det lite snabbt. Vi kom överens om pris och transport till fritidstomten i Åkersberga, där vi nu bor permanent.

Skrovet är 8 m långt och största bredd 2,65. Byggt efter en klinkbyggt träbåt som fick bli mall till en form. Det var ett gäng som byggde ca 10 båtar till vänner och bekanta. Mitt är extra starkt med tjockare plastskikt och spant. Dessutom målat brunt som mahogny. På lite avstånd ser det ut som en

träsnipa. Skrovet var tomt men skarndäck, för- och akterdäck var monterat, men inte gummilisten i skarven. (Formen lär finnas kvar i Gustavsbergstrakten).

Nu blev det en massa skisser till på placering av panna och maskin, toalett, pentry och övrig inredning. För att lista ut var rutorna skulle sitta och sittbänkarnas höjd ritade jag streckgubbar med mina egna mått och familjemedlemmar när de satt på en pall eller stod upp. En bekant hade en båt där man hela tiden fick böja på nacken, varnade mig för att göra samma misstag. Det blir en ganska hög överbyggnad för de längsta vännerna. Därför skissade jag på en lite högre styrhytt för dem. Förpiken där man mest skall ligga blev förstås med kryphöjd, men med lite mer nersänkt durk. Jag kollade i Engelska och amerikanske ångbåttidningar hur de hade byggt. Hittade i Live Steam en ångbåt som hette Toscora som tilltalade mig. Den hade förpik, styrhytt, salong och en plats ute i aktern. Dock med lite annan inredning. Från den och andra plankade jag en hel del idéer och kombinerade det med egna önskemål.

Bygget kan börja

Fortsättning följer i nästa nummer.

Primus Fortsättning från sid. 8

1984 skulle S/S PRIMUS utangeras och skrotas. Medelpads Sjöhistoriska Förening MSF fick båten av SCA under förutsättning att den restaurerades. Ångmaskinen som stod på Sundsvalls museum, och som tillhörde Sunds AB överläts till MSF under förutsättning, att den kunde användas i PRIMUS. En oljeeldad ångpanna i bra skick köptes billigt i Hudiksvall. En mängd företag uppvaktades och allt material, som behövdes skänktes av dessa.

Nu följde en uppbyggnadstid på tio år, de sista åren med arbetskraftshjälp via arbetsförmedlingen innan Föreningen 1994 kunde ta båten i drift. Under uppbyggnadstiden hade Föreningen lovat att köra turisttrafik i distriktet och en turlista mellan Sundsvall och Tjuvholmen upprätthölls. Dessutom gjordes en mängd charterresor.

Det är inte första gången i PRIMUS historia som fartyget anlöpt Tjuvholmen, följande stod att läsa i Norrlänningen den 22 juni 1888.

”Då ångaren Primus i fredags afton gick från staden, befanns eldare K.E. Strömberg till följd af riklig förtäring af starka drycker vara så oregerlig att man nödsakades hålla honom. Vid Tjuvholmen släppte man honom, och då hoppade han midt i sjön. Maskinisten hoppade genast i för att rädda honom men hade sänat själv blifvit kvar. Strömberg vardt kvar”.

Men ingenting varar för evigt, ett pannhaveri satte stopp för verksamheten och PRIMUS bogserades upp till Docksta. Där blev båten liggande i många år innan hon kunde bogseras ner igen och lades vid Karlsvik. Den havererade pannan hade då bytts ut mot en ny panna av fabrikat Osby.

Nuläge

Nu flyter historia i Alnösundet igen. Under de senaste åren har komplettering av den

idag K-märkta ångbogseraren utförts av entusiastiska föreningsmedlemmar och andra vid Föreningens kaj i Karlsvik.

Säsongen 2020

En historisk dag för vår K-märkta 147-åriga ångbogserbåt inträffade tisdagen den 14 juli 2020 klockan 14.15 då ånga fördes på maskinen. Tryck 6-6,5 bar.

Ångmaskinen startades lätt och gick några timmar medan våra duktiga maskinister smorde och gjorde justeringar. Det var 13 år sedan maskinen senast var i drift. Senare under sommar gjordes två intrimningsturer med Primus. En tur runt Tjuvholmen och en tur in till Sundsvalls hamn.

Ett trevligt reportage i Sundsvalls Tidning berättade om turen runt Tjuvholmen.

Säsongen 2021

Under sommaren och tidig höst 2021 gjordes två intrimningsturer med Primus. Båda gick söderut. Den ena skulle gå till Vindhem. Nästan framme vid Vindhem meddelade maskinisten att elverket inte längre lämnade någon ström. Detta innebar förstås att vi fick vända direkt och hoppas att ångan i pannan skulle räckta tillbaka till hemmahamnen – vilken den gjorde och sakta, sakta med den lilla ånga som var kvar kunde vi lägga till.

En tid senare – med lagat elverk – gjordes ytterligare en intrimningstur. Söderut även den här gången. Tanken var att runda Draghällans fyr.

Den här gången kom vi en bit söder om Vindhem och var inte långt ifrån Draghällans fyr då samma sak som vid förra turen inträffade – elverket slutade att fungera. Den här gången var vi betydligt längre från hemmahamnen och vi insåg att vi inte skulle klara oss tillbaka. Vi vände förstås och gick för ”kvarts maskin” tillbaka allt

Fortsättning på sid. 20

för att spara ånga.

Döm om vår förvåning då vi får se Sjö-
räddningens båt – Rescue Karlsvikspiren
AB – komma mot oss.

Besättningen var på väg hem från ett upp-
drag och ville hälsa. Detta passade oss
förstås perfekt – vi fick bogsering till hem-
mahamnen.

– Tack Räddningsstation, Sundsvall!

Säsongen 2022

Vad har då hänt på vår k-märkta bogser-
båt under säsongen 2022? Ombyggnad
av elförsörjningen i båten blev klar under
försommaren. Ett nytt tystgående elverk är
installerat i akterutrymmet under däck. En
rejäl batteriladdare samt en växelriktare, 24
till 220V, är installerad i maskinrummet.
Utrustningen har fungerat fantastiskt bra.
Trots sommarens turer på ibland drygt 2,5
timmar har elverket inte gått in och stöttat
elförsörjningen till brännaren. Batterierna
har räckt – trots att vi hittills använt de
gamla batterierna....

Vi har under sommaren gjort ett flertal
turer med vår numera mycket tystgående
bogserbåt. Enda lilla ljud som hörs kommer
från ångmaskinen – inget elverk som väs-
nas längre. Att kunna prata i vanlig sam-
talston i hela båten - även i maskinrummet
- är fantastiskt.

Turerna har bl.a. gått till Vindhem, runt
Draghällans fyr, runt Tjuvholmen, under
Sundsvallsbron till Sundsvalls hamn samt
norrut och under Alnöbron....

Utan att överdriva kan konstateras att båt,
maskineri och besättning nu är bra sam-
trimmade....även om skepparen ibland
"får en skopa ovet". Att angöra en brygga
med Primus är inte så lätt men övning ger
färdighet.... □



Skotsk eldrörspanna för lite större båt.

Pannan har suttit i flotbåten Ore-Elf.



Injektor och säkerhetsventil

i funktionsdugligt skick

Tony Nordesjö, tony.nordesjo@telia.com

070 998 33 26



Sotskåp

Nyttillverkat sotskåp till ångsluspspanna,
tillverkat i 2 mm rostfri syrafast plåt.

Största bredd 416 mm, höjd 130
mm, utlopp (inv) 156 mm. Pris efter
överenskommelse.

Christer Jonsson, 070-354 52 20

Prylmarknad Säljes



Ny maskin

Maskinen är beräknad, ritad och tillverkad
av elever vid Själdalsgymnasiet i Huddinge
2003-2006.

Maskinen är sedan kompletterad och mon-
terad av Mora Maskinteknik.

Beräknad effekt: 5 hk (375 kgm/sek) vid
250 v/min och ångtryck 10 kg/cm².

Cylinderdia: 100 mm slaglängd: 100 mm.
Musselslid och omkastare.

Återstående arbete: att fräsa kilspår på
vevaxeln för svänghjulet, som är tillverkat
av Bernt Breding.

Maskinen är helt ny och säljs tillsammans
med diverse obearbetade delar och gjut-
modeller.

Berth Vestergård

Tel: 0297-22 610



Ångbåten Sjörök

Byggt i Karlskrona år 1908 som landstig-
ningsbåt, Längd 7 m. Maskin B2 5hk
Skrovet är galvaniserad stålplåt som är
nitad. Under vattenlinjen finns ett lager
inplastad glasfiber.

Sjörök finns på en sjösättningsvagn i Brom-
ma. För mycket mer info och frågor:

Lasse Holmberg 070-315 59 66

E-post: lasse.holmberg@outlook.com



1 Ångmaskin Carl Holmberg

Ångmaskin höjd 900mm, bredd 700mm,
Slag 200mm och cyl Ø 125mm.

Pris 15.000:-

2 Ångmaskin

Höjd 850 mm, slag 75 mm, cyl Ø 75 mm.

Pris 12.500:-

Kent Sjöstrand kentramkvilla@gmail.com

Prylmarknad Säljes



Ångslupen "Pysen"

Klinkbyggd, furu på eksant.
Encylindrig maskin Ø 70 mm, slag 70 mm.
av okänt fabrikat.
Bredningpanna använd sedan 2009.
Pris: 30.000 kr

Martin Svensson,
Tel: 070 336 47 18



Ångbåten Carina

Stålbåt 11,8 x 3,5 m Vikt ca 10 ton
Byggår 1980. Compoundmaskin med
yt kondensor
Ångpanna typ "Göken" vedeldad
Rostfri 4-bladig propeller. El. ankarspel
Winchmatic mm
Båten finns vid Svinninge Marina i
Åkersberga.
Prisidé: 350.000 kr

Berndt Karlin, Stockholm 070-8583292
berndt.karlin@outlook.com

Köpes

1-cyl maskin utan omkastning

Äldre komplett mindre 1-cylindrig ångmaskin utan omkastning, lämplig för drift av 24 volts generator. (Bygge av lysmaskin)

"Mollerupare"

Liten komplett "mollerupare" för cylindermörjning av mindre 1 cyl ångmaskin.

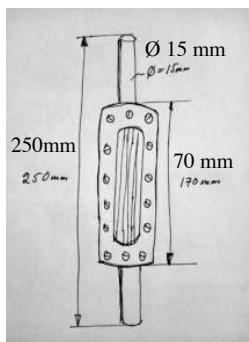
Mikael Eriksson, 0706 86 91 81,
E-post: raoljemotor@gmail.com

Ångmaskin och panna

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

KLINGERGLAS
komplett med
mått enligt skiss.



Föreningen
Ångbåten HEBE/
Rune Eliasson
tel 070 261 78 18

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

Aktiviteter

December

3 SFF Julmöte kl 14 Armémuseet
3 Blidö Sund. Julmarknadsresa kl 09.30-20
12 Klubb Maritim Sth. Årsavslutning
kl 18.30. Boka räkmacka!
Bildvisning Bergen och Lidwall.
13 SJK kl 18 Luciafika.
Hybridmöte Zoom om Roslagsbanan
15 BHRF styrelsemöte
19 Kvällsöppet Skärgårdsbåten,
Nybrogatan 76 kl 17-20.

Verksamhet 2023

Januari

10 SJK kl 18 Hybridmöte Zoom.
Planering pågår

Februari

4-5 SÅF ångmöte i Eskilstuna

Mars

9-12 Båtmässa Allt för sjön i Älvsjö. Del 1
16-19 Båtmässa Allt för sjön Del 2.

April

4 BHRF årsmöte
14-16 ArbetSam museidagar och årsmöte
i Kalmar

Juni

27-1 juli Almedalen Visby
ThN deltar 28-30 juni

Nov

25 Hjulmarknad kl 11-16

SE MER PÅ HEMSIDAN: SVENS LISTA.

Känner ni till några fler trevliga evenemang
som ni vill delge andra så meddela detta till
stimmaren@telia.com

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 1/2023**

som utkommer ca 20 februari.

Omslag: Ångbogseraren Strand i Motala.
Foto: Rederiet.

Baksida: Sprängaren på provtur.
Foto: Anne Sofie Eriksson

**Dags att betala avgiften för 2023.
Faktura medföljer det här bladet.
Uppgifter finns även på sid 3.**

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

