

SVERIGES
ANGBÅTS
FÖRENING

SÅF-bladet

februari



1/23

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



Det finns hopp – ungdomen är på G och lite annat!



Efter att alldeles nyss ha avslutat vårt Ångmöte i Eskilstuna, dit fö många hade anmält sig, så känner vi oss i föreningen mycket tillfreds när vi hör ungdomarna på s/s Sanna i Alingsås berätta om sitt slupprojekt. Personligen blir jag riktigt rörd när de berättar hur de aktiverar ungdomar i ett projekt med att ställa i ordning ett skrov och förse det med ångpanna och ångmaskin. Visserligen tar det litet tid – och det får det väl göra – men vad glad man blir när vi på vårt möte får höra om deras projekt framfört med glädje och entusiasm. Nu kommer de, - ja de som skall överta och förvalta vårt ångintresse i framtiden.

Tänk om även någon annan verksamhet i vårt land kunde komma fram med något liknande som de i Alingsås. Jag berättade litet kort om ett ungdomsprojekt knutet till museispårvägen i Malmköping, som

åtminstone förr, innebar mekande, skötsel mm av spårvagnarna där, vilket också innebar att deltagarna sov över under några dagar. Tänk om en ångbåtsförening någonstans kunde ta upp ”denna tråd” och spinna vidare på kombinationen: ungdomar/mekande/övernattande/köra ångbåt, för att öka ungdomsintresset, det vore väl något?

Föreningen jobbar för övrigt vidare med att försöka få igång en utbildning till Eldare/maskinist, men ännu finns inget beslutat. Har ni intresse av att medverka i en sådan, hör av er till mig!

Vi ses väl i Stockholm 22 april på årsmötet ombord på Gustafsberg VII.

Kjell Nordeman
ordförande

Resan till Tallin

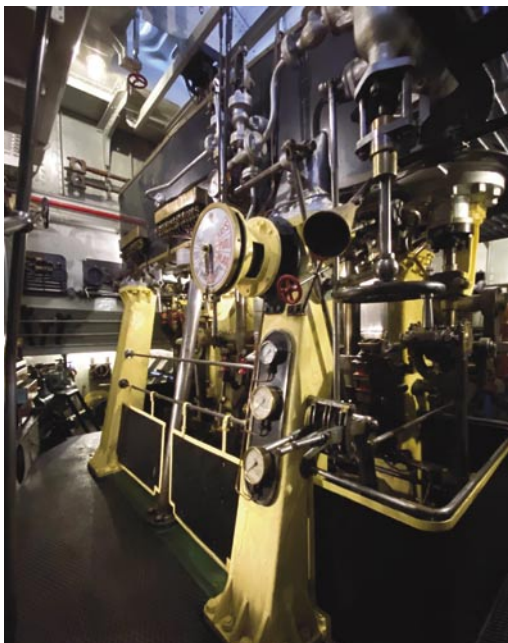
TEXT: KJELL NORDEMAN

FOTO: ANNE SOFIE ERIKSSON

Som Anne Sofie Eriksson redan berättat i ett tidigare nummer av SÅF-bladet, så åkte hon och jag till Helsingfors för att medverka vid förberedelsen inför överresan till Tallinn med s/s Turso. Mycket viktigt var också att vi, som representanter för vår förening, lärde känna representanter från vår finska ångmotsvarighet. Emedan Anne Sofie inte deltog i själva överresan till Estland, så kommer här min berättelse om resan över Finska viken. Resan föranledes av att finska Museiverket (motsvarande Riksantikvarieämbetet i Sverige) hade chartrat fartyget.

När vi kom ombord på Turso, så mottogs vi mycket väl av våra finska vänner, som särskilt förundrade sig över att uppleva kvinnlig maskinpersonal på en ångbåt, något som är mycket ovanligt i Finland. Nu startade själva påeldandet och huvudmaskinisten – Esko Härö – ville ha minst 11 kilo tryck (på bägge pannorna), för att kunna genomföra säkra manövrar med huvudångmaskinen och sen ville han att vi skulle ha minst 8 kilo tryck under hela överresan.

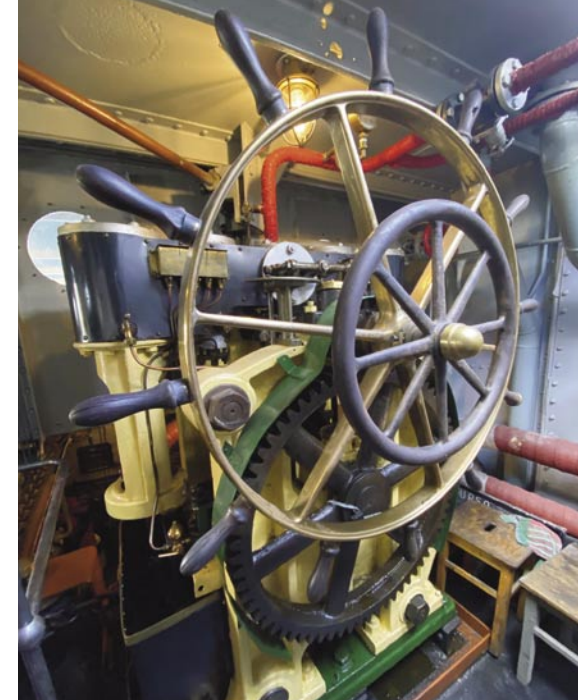
Ganska snabbt så hittade vi varandras roller i eldargruppen och jag kom direkt att känna igen Seppo, Eemeli m fl, som jag tidigare eldat tillsammans med. Vi delade in oss i två grupper om tre personer i vardera gruppen och så eldade vi i 30 minuterspass under hela överresan.



Tursos maskin. Stort och högt maskinrum!



Högt separat pannrum för de två pannorna.



Styrmaskin. "Ett servo" som hjälper skepparen att manövrera rodet. Ratt för nödstyrning.

Pannorna hade totalt 4 fyrar och vi slejsade kontinuerligt, eftersom fyren ibland blev litet för tjock. Vi turades om att agera lämpare (på finska trimmari), genom att kliva in i kolboxarna för att kasta fram kolstycken till eldardurken. Ganska ofta så rensade vi askugnarna, eftersom kolbitarna ibland var ganska små och en del stybb "rann genom rosten". I kolet påträffade vi ibland en del sten, som var ganska svår att åtskilja från kolbitarna eftersom de färgats svarta av sotet.

På detta sätt, med vaktavbyte var 30:e minut och med litet raster för matintag mm, så nådde vi Tallinn efter ca 9 timmars kontinuerligt eldande. Då var vi ganska svettiga, sotiga och längtade efter en dusch och en bastu. På kajen vid Marinmuseet i Tallinn finns en allmän bastu och dit styrde vi kossan. Efter detta så följde en gemensam middag – med tillbehör - och sen tillbaka till



båten igen för att förbereda återresan. Esko och jag träffade i all hast vår gode vän Igor, som äger ångbåten Admiral, också den tillsammans med isbrytaren Suurtöll liggande i Tallinn.

Överresan skedde en lördag och på söndagsmorgonen for vi tillbaka till Helsingfors. Jag har varit över några gånger, för att tjänstgöra ombord på s/s Turso och har lärt känna flertalet av den ca 10 man starka besättningen bra. Några av dem behärskar inte svenska så bra, men det finns alltid någon annan ombord som gärna hjälper till om det uppstår oklarheter. Flera av besättningsmedlemmarna klarar annars engelskan fint och jag känner mej aldrig orolig ombord. Jag hankar mej annars fram med hjälp av de finska ord jag numera själv behärskar.

Eftersom jag verkligen gillar situationer där jag kan lära mej och också kan lära ut om ånga och teknik, så kommer jag att fortsätta vara "lämmintäjämies" på Turso och om någon vill haka på mej vid något tillfälle, så hör bara av er till mig. □

Historik från Wikipedia

S/S Turso är en finsk isbrytande bogserbåt som byggdes år 1944 på Wärtsiläs skeppsvarv i Sandviken åt Helsingfors hamn.

Hon hade en koleldad ångmaskin på 750 hk och två ångpannor från Wärtsilä.

Turso lämnades till Sovjetunionen den 9 februari 1945 som del av Finlands krigsskadestånd. Hon döptes om till Taifun och användes som hamnbogserare i Leningrad. I augusti 1945 bogserade hon baltiska flyktingfartyg, som konfiskerats av svenska staten, tillbaka till Sovjetunionen. Hon byggdes om till oljeeldning år 1962 och var i tjänst till år 1994.



Taifuns ryska namnskyld.

År 2004 övertogs Taifun av den nybildade Föreningen S/S Turso. Hon gick för egen maskin till Villmanstrand där flaggskifte och namnbyte till Turso skedde 6 augusti. Fartyget bogserades till Nyslott för inspektion och registrering i det finska fartygsregistret och 8 juni året efter gick hon för egen maskin genom Saima kanal till Pernå för renovering. Hon blästrades och bottenmålad i Sveaborgs docka i augusti 2006 och därefter renoverades hytter och kommandobrygga.

Fartyget, som var färdigrenoverat år 2011, har kajplats i närheten av Salutorget i Helsingfors.

Tekniska data

Byggnadsmaterial stål Längd ö.a. 36 meter
Största bredd 8,8 meter, Djupgående 3,6 m
Maskin compound-ångmaskin 750 hk
Framdrivn. propeller, Kraftkälla kol Fart 14 knop

SÅF Medlemsmöte i Eskilstuna

TEXT: SVEN JÖNSSON. FOTO: PER SJÖBORG.

Mer än 50 medlemmar deltog i mötet 4-5 februari 2023. Dessa representerade ca 30 st olika fartyg varav 3 st har maskiner över 75 kW. Således mest ångslupar var representerade. Vi samlades i konferenslokalen på Stadsmuseet.

Första punkten med Transportstyrelsen fick vi hoppa över pga sjukdom. Vi skulle fått kommentarer till hur vi tolkat bestämmelserna med behörighetskraven för maskinister på mindre ångslupar. I stället fick **Jan Borgman CJJ** ge rekommendationer till tolkning av lagkrav för behörigheter och egenkontroll samt problem gällande fartområden.

För att läsa och förstå föreskrifter behöver man känna till en del begrepp. Här omnämns några utdrag om begrepp och benämningar från framställningen; När det gäller registrering av fartyg skiljer man på båt och skepp. Ett skepp är längre än 24 meter, en båt är kortare. Fartyg längre än fem meter ska registreras om det används yrkesmässigt. Även kortare fartyg ska registreras om de är avsedda för flera än 12 passagerare (=passagerarfartyg). Fartyg med en längd av 12 meter eller mer och med en bredd på 4 meter eller mer ska ha mätbrev med brutto- och nettodräktighet. Ett fartyg kan användas på olika sätt varvid kraven på bemanning och behörigheter skiljer sig. Även en ångslup är ett fartyg.

Egentligen är namnet på Sveriges Ångbåtsförening inte korrekt. Vi har som medlemmar både båtar och skepp d v s alla fartyg. Samma fel med BHRF.

Man talar även om andra benämningar på fartyg:



Sven testar en manometer åt Christer Fors.

Fritidsbåt, fritidsskepp, Lastbåt, lastfartyg, med max 12 passagerare utöver besättning, **Passagerarbåt, passagerarfartyg**, med fler än 12 passagerare.

K-märkt fartyg, kan vara alla ovanstående **K-fartyg** är ett fartyg som anses vara kulturhistoriskt värdefullt. Utfärdas efter ansökan av Sjöhistoriska Museet.

Med **Traditionsfartyg** avses ett fartyg som efter ansökan fått ett särskilt beslut utfärdat av Transportstyrelsen. Det ska framföras med traditionellt sjömanskap och traditionell teknik och ha kulturhistoriskt värde och verksamheten får inte vara kommersiell. Eventuellt överskott ska gå tillbaka till den fartygsrelaterade verksamhet, För T-fartyg gäller, beroende på maskinstorlek, TF75 respektive TF750 för maskinister.

För ångbåtar är det tveksamt med nyttan av T-klassning, eftersom det krävs TF75 för maskinister. Med både T-klassning och K-registrering slipper man besiktningavgiften från Transportstyrelsen.

Om man inte har ett särskilt beslut så är det antingen ett lastfartyg eller passagerar-

fartyg. De flesta av deltagarnas fartyg är inte Traditionsfartyg. Om man i dagligt tal menar äldre fartyg i allmänhet är det bättre att använda begreppen historiska fartyg eller veteranfartyg t ex.

Ytterligare några saker som är bra att veta om "Bemannning av mindre ångbåtar" och "Maskinbemannning av fartyg" finns på vår hemsida under "För medlemmar/Teknik", inloggning krävs. Behöver ni hjälp att tolka föreskrifter, stabilitetsberäkningar eller annat så kan ni anlita företaget CJJ (marine tech ab)



Mötet samlade ett 50-tal medlemmar.

Efter en fikapaus berättade Kjell Nordeman lite om det faktum att det är svårt att få tag i kol för ångfartygen. Stockholms ångkol har inte så det räcker hela säsongen i år för ångbåtarna han brukar levererar till. Vi har hört från Tyskland att ångisbrytaren Stettin inte kunde köras i somras pga brist på kol. Vid järnvägen i Uppsala har man gjort prov med ersättning av briketter med blandat resultat. "Alla" organisationer som har behov av kol söker nu lösningar från kollager vid värmeverk m fl. De som har kol vill inte gärna släppa ifrån sig så länge ny brytning är osäkert och det politiska läget instabilt. Sannolikt behöver man gå samman både nationellt och inom Europa för en gemensam påverkan av beslutsfattare, miljöaktivister, politiker m fl.

Kenneth Karlsson berättade om återuppbyggnaden av Tomten efter branden. Försäkringsfrågan var lite problematisk. Efter en del sökande efter lösningar för återuppbyggnad fraktades det utbrunna skrovet till ett varv på Färingsö i Mälaren. Medan skrovet reparerades renoverades maskinen i Venjan och pannan fick nya tuber. Samtidigt byggdes ny styrhytt med salong. I väntan på att skrovet skulle bli klart byggdes en ny brygga i "hamnen". Slipen reparerades

rades och båthuset återuppbyggdes.

Så småningom var skrovet klart för återfärd till Venjan och installation av all utrustning kunde påbörjas. Efter en del funderande och studie av äldre bilder kunde all rördragnin genomföras.

Under år 2022 genomfördes provturer och även några passagerarturer främst med de som på olika sätt bidragit till återuppbyggnaden.

Efter ett väl utfört arbete med stöd från bygden och sponsorer kan man nu glädja sig åt att Tomten åter färdas på Venjans vatten. Se mer på: <https://tomten.se>

Dagen avslutades med en gemensam middag i ånghallen. En mycket trevlig miljö för ångnördar även om ångpanna och ångmaskinerna för närvarande inte får köras.

Efter maten berättade Johan Söderberg om, flera sätt att utnyttja ångan. Han nämnde bl a om en kyrka i Östergötland som har en ånganläggning för uppvärmning. De hade lite bekymmer med funktionen som Johan vid ett besök snabbt kunde åtgärda.

Per Sjöborg berättade om den släpvagn med ångdriven generator för laddning av elbilar och elbåtar som vi försöker få till båtmässan. Som dragbil används en Volvo

Duett som byggts om till elbil. Jan Burell tackade för maten och berättade om sina båtprojekt, främst om Grisslan.

När ånghallen öppnade på söndagen kunde vi prova manometrar som besökare tagit med sig. SÅF fick av Åke Wahlinder ära en kontrollutrustning för kalibrering. Ett tiotal manometrar provades. De flesta blev godkända medan några kräver åtgärder. Agne Karlander, Mora Marinteknik, berättade om problem med ångpannor han stött på och lite om hur man undviker bekymmer med dem.

Lars Alfred Nilsson i Borkhult (i närheten av Åtvidaberg) berättade om sin varvsverksamhet. Han har med begränsade resurser lyckats "slöjda ihop" (som han säger) 16 ångfartyg/skrov, ungefär ett om året. Det började med restaurering av ett Lidvalls skrov. Sedan blev det ångdrift i nästa båt, Ann1.

Efter studier av ritningar och byggmetoder kontaktade han SSAB om lämplig plåt för att bygga ett par skrov åt KG Knutsson som då blivit intresserad av ångtekniken. Lars Alfred lyckades övertyga SSAB att leverera plåt till tre båtar för minimal ersättning.

Med hjälp av ungdomar på svetskurs svetsades skroven ihop. Enligt Amerikanskt mönster försågs de med långsgående stringers i stället för spant, som vi vanligen använder. För att inte deformera plåten helsvetsas inte stringers utan till en tredjedel. Detta har senare av, okunniga om metoden, kritiserats och något skrov helsvetsades varvid plåten buktade sig.

Hjälp med maskintillverkning har han fått av Ingemar Kvarnsjö och Seth Emanuelsson. Maskinen från Yxningen/Jernlunden har stått som modell. Vanligen har de fått två cylindrar på höjden i samma stativ. En högtryckcylinder överst och lågtryckaren under. De har både provat med cylindrarna hopmonterade och tätningsringar emellan och med avstånd och vanliga packboxar i båda cylindrarna. Flera ångbåtar finns nu att beskåda, och åka med, på sjön Yxningen.

Mjörns ångbåtsförening med Jonas Svanteson, Fredrik Wiberg och Oskar Sandwall berättade om deras framgångsrika ungdomsprojekt. De köpte ångbåten Sanna (kom via Uppsala, Laholm) som ungdomarna, med ledning av äldre, helt får jobba med själva. De får lära sig använda olika verktyg och maskiner. Gör inget om det tar tid eller att saker får göras om, huvudsaken att de lär sig och har roligt. "Att ha roligt på jobbet" är en viktig del i projektet. Man kan ibland avbryta båtjobbet och göra något helt annat som befrämjar trivseln.

Vi äldre i föreningarna kanske inte skall sitta och vänta på att ungdomar självmant kommer till oss utan fundera på varför en ung person skulle vilja komma till oss. Tänk ur deras perspektiv med många möjligheter att välja.

Om någon (även vuxen) kommer till oss, se till att det finns faddrar som leder vederbörande i början så att de känner sig välkomna och inte ses som en belastning. Sedan avslutade vi mötet med provning av några manometrar till. □

Elförzinkning

TEXT OCH FOTO: BO STOLT

För 5 år sedan sa ryggen ifrån när det gällde båtliv men något ska man ju ha och lägga tassarna på så det blev gamla bilar i stället. Har plockat isär front och motor på ett av mina projekt. Sedan stod jag där med 150 stycken karosseribultar och clips till dem, i ganska dåligt skick. Kollade med USA om nya bultar som visade sig kosta en mindre förmögenhet.

Fick tips av en kompis som läst om elförzinkning och började kolla runt lite.

Först inhandlade jag en 20 liters plastbytta och 16 liter äppelcidervinäger och 1kg salt. En zinkanod fanns kvar från båttiden. Sedan lånade jag ett labbaggregat för strömmen. Det finns dom som kör via en batteriladdare men den strömmen blir nog lite för stark. Men kanske fungerar för större bad?

Jag började med att blåstra bultarna helt rena från rost och gamla färgrester och sedan är det viktigt att inte ta i dom med fingrarna eftersom fett från fingrarna omedelbart påverkar resultatet, jag använde talkfria gummihandskar när jag travade upp dom på en färdigbockad najtråd. Därefter tvättade jag av dom med bromsrengöring, lät dom torka och sedan ner i badet.

I mina första försök lindade jag upp dom på en tråd som jag lät ligga på botten av baljan men det fungerade inte -alltså ingen kontakt med baljans kanter. När jag senare hängde dom i trådar fungerade det utmärkt.

Pluspolen kopplades till zinken och minus till tråden med bultarna eller vad man



Några skruvar på tråden i badet.

nu vill förzinka. Prövade från början med 4 amp och 2 volt och hade kanske tur för det var lyckat och fungerade genom hela processen. Det kan ta upp till ett dygn innan det börjar fungera med ett nytt bad men när det väl är igång startar det på några sekunder. Man ser väl i baljan när zinken börjar vandra mot objektet.

När allt var igång lät jag varje objekt ligga i badet ca en timme och när man tar upp dom ska man inte röra dom med fingrarna förrän dom torkat.

Som sagt det tar lite tid att komma igång och kräver lite experimenterade med strömstyrkor och upphängning men sedan har man ett utmärkt rostskydd från en miljövänlig process. Badet varar väldigt länge och jag har tappat upp vätskan i dunkar och återanvänt. □

Årets jubilarer 2023



TEXT: MATS ROLÉN FOTO: GÖRAN JONSSON

ALMA 150 år!

Den 19 augusti 1872 beställde Skönviks AB två ångbåtar av William Lindbergs verkstad vid Södra varvet i Stockholm. De skulle användas i Gimåns flottled; Lars i Holmsjön i Medelpad och Alma i Revsundssjön, några mil uppströms. De levererades i delar till Sundsvall med ångaren Nordstjernen sommaren 1873 och monterades ihop vid sina hemmahamnar under hösten. Alma godkändes av beställaren i Stavre den 6 november 1873 och hann sjösättas innan isläggningen. Hon blir i år 150 år, en imponerad ålder för ett ångfartyg som fortfarande går i trafik.

Ångbåtsföreningen Alma af Stafre har beslutat att fira den gamla damen med en jubileumshistorik och festarrangemang den 14-16 juli. Almas bok är skriven av Sven-Runo Bergqvist, Göran Jonsson och Mats Rolén och utges på Jengel Förlag. I boken berättas om varför Alma byggdes och fick sin hemmahamn i Stavre vid Revsundssjön och hur

hon i 83 år gjorde tjänst i flottningen, men att hon i mogen ålder sedan hann bli såväl sommarstuga som nöjesbåt i Stockholms och Göteborgs skärgårdar. På ålderns höst återbördades hon i februari 1985 från Kattegatts salta vatten till Bräcke och övertogs i augusti 1990 av Stavre bygdegårdsförening och "kom hem till byn" den 12 oktober 1990. Hon renoverades 1990-93 av grupp ideellt arbetande stavrebor och sattes i sjön sommaren 1993. De bildade Ångbåtsföreningen Alma af Stafre. Sedan juli 1993 trafikerar hon åter Revsundssjön och har blivit en uppskattad turistattraktion.

Den 28 april 2011 blev Alma K-märkt enligt beslut av Statens maritima museer och den 17 december 2014 blev hon klassad som T-fartyg enligt beslut av Transportstyrelsen.

Almas bok bygger på uppgifter i Skönviks AB och Gimåns flottningsförenings arkiv, Ångbåtsföreningen Alma af Stafres arkiv,



Grisslan, en äldre bild från 70-talet. Foto: Jan Burell

sjöfarts- och ångbåtshistorisk litteratur, tidsskrifter och dagstidningar. En stor del av boken bygger på de intervjuer som gjorts med många av de kvinnor och män som sedan 1990 varit involverade först i renoveringen och sedan driften av Alma, service ombord och sommaraktiviteter på Stavre Strand.

Sommaren 2023 anordnar Almaföreningen ett jubileumsprogram vid hemmahamnen Stavre Strand. Programmet inleds med en musikkväll den 14 juli. Den 15 juli presenteras jubileumsboken under högtidliga former och under dagen blir det korta turer med Alma, musikevenemang och en festmiddag. Den 16 juli erbjuds ytterligare Almaturer och en guidad historievandring i Stavre. Följ 150-årsfirandet på www.ss-alma.se och Facebook Ångbåten Alma..

Årets jubilarer 2023

SÅF uppmärksammar fartyg som fyller jämt 10-tal från 100 år och 150 år med ett tack till dem som bevarat fartyget. I år har vi funnit följande ångfartyg:

150 år

Alma af Stafre, Gällö. Byggd vid Södra Varvet, Wiliam Lindbergs Stockholm
Insjön 1, Siljan. Danielsson och Liss. Byggd vid Härnösands mek verkstad.

Schebo. Byggd 1873 vid Kockums Malmö för Schebo bruk.

Warpen, Bollnäs. Byggd 1873 vid Södra Varvet. Maskin Jönköpings mek verkstad.

130 år

Grisslan, Lars Sjöstrand. Byggd vid Galärvarvet Stockholm 1893

Ingeborg, Karlstad, Jonny Hassel. Byggd vid Flottans varv.

120 år

Mariefred, GMÅA Byggd vid Södra Varvet Stockholm 1903.

Mälaren 3, SÅA Byggd vid Södra Varvet
Engelbrekt på Runn, Wimmer. Byggd på Robert Sjöströms varv i Gävle 1903.

Örnen-ettan, Stockholm/Västerås Swecox. Byggd på Lundby mek vst Göteborg

110 år

Stord 1 Byggd på Laxevaag Maskin i Bergen i Norge 1913

100 år

Nalle, Oskarshamn. Byggd vid Oskarshamns mekaniska verkstad för hamnens verksamhet.

Vi gratulerar jubilarerna med ett HURRA!



Schebo efter renovering i Malmö. Sven överlämnade diplom och standar till gubbarna från Kockum som renoverat det 150 åriga fartyget.



Nalle i Oskarshamn 100 år. Foto: Sven Jönsson. Warpen 150 år Bollnäs. Foto: Christer Samuelsson.

Leva livet med en ångslup

Del 2 Bygget kan börja

TEXT OCH FOTO: SVEN JÖNSSON

Durk

När jag nu efter ett stort antal mätningar och skisser hade bestämt hur designen skulle se ut kunde bygget påbörjas. När säljaren levererade skrovet hade jag förberett med bockar så vi med visst besvär kunde lasta av skrovet. Nu gällde det att avväga skrovet så att durken hamnade rätt. Jag kollade på andra snipor och konstaterade att lägsta punkten på sargen var en tredjedel från aktern. Nästa ställningstagande var reglarna i botten som durken skall ligga på. De inplastade var för låga, de skulle dessutom medföra för smal durk för att få plats med den tänkta utrustningen. Då behövdes skissen med streckgubbarna för att bedöma var nederkanten på fönstren skulle hamna. Efter en hel del provande så kunde till slut bottenreglarna placeras (heter nog något på båtspråk). Nu fanns något att utgå ifrån för att väga in stående skott, bänkar mm.

Samtidigt blev det lite funderande på placeringen av panna och maskin. Där var det lite kritiskt för att få plats med toautrymme, panna och pentry samt passage förbi dem. Skorsten vill man ju ha i mitten men pannan placerades lite åt babord, så att anslutningen på toppen av pannan är lite förskjutet.

Jag kan redan nu nämna att det var lite funderingar på hur man får in och ut pannan. Jag gjorde en ram i takkonstruktionen så det går att öppna en lucka för att lyfta pannan. Dock sågades aldrig denna lucka ut för det gick att få pannan genom skjutdörren där bak.



Ett tomt skrov är en bra början.

När jag nu fått klarhet i var maskinen skulle hamna så konstaterades att den låga Toviksmaskinen skulle hamna långt ner i kölen om man skulle ha direktkoppling på axeln. Maskinen blev därför upplyft på ett stålstativ en bra bit över durken. Då blev allt åtkomligt och inga problem med noggrannheten på inriktningen av axeln. Drivning skedde med två kilremmar. (Detta har modifierats senare med en högre maskin).

Propelleraxel

Efter att ha kollat på båtfirmor om olika arrangemang med propelleraxel och genomföring i skrovet blev det ett nytt besök hos min skrotsamlare Berra i Lugnet. Han hade efter flera besök uppfattat vad jag höll på med och kunde plocka fram flera användbara saker ur sina förrådsbodar.

När jag frågade efter lämpligt axelämne plockade han fram en komplett axel, drygt en meter lång, med genomföring packboxar mm. Visserligen behövdes att den bussades om. Det fick jag hjälp med av bröderna på Nacka mekaniska verkstad vid Kummelnäsvarvet. Därefter kunde jag borra hål i



Durken är på plats.

skrovet och montera axeln. Dock lite funderingar på diametern på propellern som skall vara så stor som möjligt. Dessutom skall den inte sticka ner för djupt.

Nu behövdes ett arrangemang med trycklager. Fastnade för ett Scatradrev med drivknutar. Det skaffade jag av en bekant, Lala Aspholm som hade båtverkstad på Kattholmen i Gustavsberg. Från drevet behövdes en lång axel fram till maskinen. Det löstes via en granne som hade bra kontakt med bruken i Bergslagen. En 32 mm, ca 6 m levererades så småningom. Axeln stöttades upp med hjälp av tre stödlager.

Jag återkommer till problem med vibrationer och dess avhjälpan, särskilt när det blev fråga om direktkoppling till en högre maskin.

Roder

Jag hade studerat artiklar om utformning av roder. Det bästa var med en form liknande den på en flygplanvinge. Dock vid de låga farter det här är fråga om så räcker en plan plåt. Det finns formler för uträkning av lämplig yta. Roderverkan är beroende av



Propeller och roder är monterat.

propellerströmmen. Ju närmare vattenytan ju sämre verkningsgrad av propellerströmmen. Därför skall rodet vara längre vid överkant än nedre. Ytterligare förbättring av roderverkan ger en tvärplåt på ovankanten av roderytan. Detta har visat sig bra även att stå på när man skall klättra upp i båten. Det skall finnas ett sk lättroder som innebär att en del av roderytan skall vara framför roderstocken.

Det blev lite fundering på var roderstocken skulle placeras i förhållande till propellern. Propellern skall helst sitta i orört vatten dvs. inte för nära skrovet. På Stimmarens skrov fick roderaxeln lutas lite bakåt för att få plats med propellern. (Jag hade även funderingar på ett yttre roder som på en del fiskebåtar, men övergav den tanken)

Rodret bör kunna nödstyras om roderledning inte funkar. Det blev en extra arm på insidan som kan manövreras för hand. Roderutslaget skall begränsas mot stoppklackar så att det inte slår ut för mycket vid backning. Rodret påverkas från ratten via en utväxling och wire. Senare monterades en autostyrning. Dock blev den lite för liten



Tvättställ med handdusch.



Porta Potti-toan dras fram vid behov.



Pentry med disk.

att hålla båten rätt vid sidvind. Detta har senare ägare Johan Söderberg modifierat. I botten är roderaxeln lagrad i ett enkelt glidlager monterat på en rostfri skena som sitter i skrovets botten fram till en stävskena i fören.

Träarbeten, Durk

När en del mekaniska saker var ordnat så är det dags för inredningen. Till att börja med en durk. Balkarna var då monterade. Jag valde formplywood, det tål vatten och är relativt billigt. Tanken var att så småningom, när man vet att inredningen kommit på rätt plats, byta ut det mot "ädlare" sort. Det är ännu inte gjort!

Skivorna finns med 600 m bredd. Det var lagom att lägga en sådan skiva i mitten och anpassa en utsågad skiva på vardera sidan mot skrovet. Längderna avpassades till övrig inredning och hantering för att lyftas upp. Längsgående underlagsreglar monterades.

Dusch o toalett

Toaurymmet är anpassat för att kunna installera dusch, som dock ännu inte blivit av. Under den löstagbara durken finns ett plastfotbalja som kommer från en dusch till en husbil. Plastkaret är med hjälp av varmluftspistol format för att passa mellan reglarna och skrovet. Tanken var att samla spillvattnet i en dunk i kölen och tömma den på lämpligt ställe i land. Ett draperi skulle kunna skydda skotten för alltför ymnig vattenbestralning.

Toaletten är av typ Porta Potti. Den står på en skiva monterad på utdragbara glidskenor. Toan kan skjutas in under passagerarsätet i styrhytten, så man har hyfsat med utrymme att tvätta sig i handfatet. Det finns en termostattyrd blandare och värmeväxlare för varmvatten. Dock är inte avlopp från dusch iordninggjord. Man kan även tänka sig en tank som fylls med kylvattnet för kondensorn när man planerar att duscha eller till diskning.

Pentry

Försett med diskho, kylskåp, vattenkranar för tank- eller sjövattnet samt varmvatten och några lådor. Lådorna kommer från ett barnlekskåp som någon ställt ut för vidare färd till återvinning, så det tog jag hand om! Skönt att slippa göra lådor. Även en hel bänkskiva hittades på samma ställe i Erikslund där vi bodde då. Några lådor fick kapas lite för de tog i skrovet.

Kylskåpet är kompressordrivet med ett litet köldfack. Med de batterier och den solcellspanel jag skaffade kunde det hållas igång under en veckas färd. Sedan började kylskåpet försöka att starta men stannade direkt. Ytterligare en solcellspanel monterades senare och då gick det bra. Solcellerna är ca en meter långa och normalbredd ca 50 cm.

Spis då? Jo vi skaffade ett fotogenkök. Gas för farligt, rödsprit för dålig kapacitet enligt min uppfattning. Problemet var att hitta plats för köket. Ställdes till att börja med på

köksbänken. Användes dock väldigt sällan så det åkte ner i en av lådorna för säten.

När man har en vedeldad panna kan den användas för matlagning. När vi lade till för mat på kvällen såg vi till att det fanns grillglöd. När vi grillat klart kunde vi ställa in en förberedd kakform och få nybakad sockerkaka till kvällskaffet. Jag gjorde en anordning för att ställa kakformen eller lägga grillgallret på. Även andra rätter kan ställas in på kanten för vedinkastet och värmas. Det finns förstås en sk Windermee Kettel dvs en ångdriven vattenvärmare. I behållaren finns det en kran som kan droppa varmt vatten direkt ner i ett kaffefilter på en termos som i sin tur står på en "hylla".

Sova

I förpiken är det bänkar på båda sidor samt en lös skiva att lägga i på mitten. Mjuka dynor därpå så man sover bra. Lampor för kvällslitteraturen eller färdplanering. Ett par runda ventiler (fönster) ger solbelysning när det är dags att kliva upp. Handtag i taket är till hjälp när man skall åla sig ut. Det är tänkt att förpiken skall kläs med lister på sidorna och en hylla för småprylar, men de har inte kommit dit ännu! (efter 29 år)! Även ett skåp längst fram i stäven är tänkt men inte gjort. I den sk salongen är det bänkar på bägge sidor som sittplats för ca 5 personer. Ryggstöden är uppfällbara. På baksidan på ett av dem är det gömt tre skivor som kan läggas ut på aluminiumskenor och bilda en sängbotten där 2-3 personer kan sova, tvärs på båten. Med hjälp av kuddar och sittdynor blir det någotsånär hyfsad komfort att sova på. Mellan förpik och styrhytt finns en garderob på ena sidan och hyllor på andra sidan för klädförvaring. □

Fortsättning i nästa nummer.

Dags för årsmöte i Sveriges Ångbåtsförening

Medlemmar i SÅF hälsas välkomna till årsmötesförhandlingar som även i år kan genomföras fysiskt **den 22 april** på ett klassiskt fartyg, **Gustafsberg VII**. Vi har efter övervägande valt Stockholm som trots allt är en lämplig plats att samlas på där det finns mycket historiska fartyg och relativt lätt att resa till. Mötet kommer att hållas på **M/S Gustafsberg VII** som är ett av Strömmas fartyg från 1912. Hette en tid Saxaren.



Foto: Per Sjöborg.

Program:

12.00 Samling på M/S Gustafsberg i Nybroviken

12.30 Bricklunch och information från Strömma om deras verksamhet och historien om S/S Saxaren.

Lunchen består av klassisk strömming med tillbehör och kostar 210 kr, eventuell dryck tillkommer.

Meddela i svaret om ni vill avstå från lunch.

13.30 Årsmötesförhandlingar enligt stadgar (se hemsidan)

15.00 Avslutning mingel.

Meddela senast den 18 april att ni avser komma genom ett mejl till anmalan@steamboatassociation.se eller ring Per Sjöborg 070 598 52 51. Kontakta Per Sjöborg eller Kjell Nordeman för eventuella frågor. Inga motioner har inkommit.

Notera att fartyget G VII ligger centralt vid Nybroplan med bl a el-färja och spårvagn till Djurgården eller promenad till Skeppsholmen eller Stadshuset där Mariefred rustas och kan besökas. På Djurgården finns bl a utställningen Vrak och Wasamuseet.

På kvällen/natten är det Stockholms kulturnatt, ca 18-24. Kanske en bra helg att tillbringa i Stockholm.



Tarjanne eldar nu med björkved

TEXT: MARCUS HACKMAN FOTO: RAGNAR MAGNANDER

Tarjanne är det sista långväga passagerarångfartyget i Finland och ett av världens äldsta passagerarångfartyg som fortfarande är i drift efter den ursprungliga rutten på Näsijärvi. Under resan kan passagerarna uppleva den berömda ångvisslan och njuta av restaurangens mat i restaurangen designad av Akseli Gallen-Kallela. Tarjanne går över till att använda björkved från säsongen 2023 och framåt.

Fartygets panna kommer att förnyas till sin ursprungliga form, varvid oljebrännarna och oljetankarna tas bort och

ugns- och dragluckor och galler byggs in i pannan. För passagerarna märks förändringen genom att bullret från oljebrännarna upphör och att vedstaplarna i terminalhamnarna syns, vilket är mycket passande vid en tur med det historiska fartyget. Återgången av ett långväga ångfartyg till biobränsle är ett landmärke i Finland. Beslutet att använda ved tar Tarjanne ett steg närmare sitt ursprungliga utförande och pekar samtidigt på framtiden i omställningen till förnybart bränsle.

Nu ser det ut som om båtmässan kan genomföras. Det blev ju lite stopp under pandemin. Mässan pågår i två omgångar 9-12 och 16-19 mars. **Vi kommer att vara i B-hallen, den nersänkta, i mitten. Monter nummer B12:26.**

Förutom de sedvanliga sakerna vi brukar ha med så har vi ett bilsläp draget av en ombyggd Duett med eldrift. På släpen står en ångdriven laddningsanläggning för att ladda bil- eller båt batterier på platser som saknar elnät. Dessutom har vi en ångdriven kanot med. Den byggdes av Kenneth Karlsson i Kungälv. Vi har också ett projekt om hur man digitalt kan dokumentera gamla fartyg eller andra saker.

Vi behöver fler som tjänstgör i vår monter. Vi har 54 pass om ca 4 timmar att bemanna.

Hör av dig till Per Sjöborg när du kan medverka. 070-598 52 51 eller per.sjoberg@gmail.com

Medlemsavgiften för 2023

Tyvärr lyckades tryckeriet återanvända fakturorna från 2021 så det blev lite konstigt med vad och när man skulle betala. De allra flesta har nu betalat, tack för det. Några har "betalat ikapp" då det verkade på fakturan som att de inte betalat för 2022. Den extra inbetalningen har jag då registrerat som gällande för 2024.

Ännu inte betalat: Om du fick ett följebrev med den här tidningen så har jag inte registrerat någon betalning från dig för 2023. Vi hoppas förstås att du vill vara kvar som medlem, så betala in din avgift så snart som möjligt. Vill du inte längre vara medlem är jag tacksam om du meddelar det antingen via mejl till medlem@steamboatassociation.se eller på telefon 073 321 44 83.

Maggan Jönsson

Freja af Fryken

TEXT OCH FOTO: ING-BRITT BERGSTRÖM OCH REDERIET.

Fartyget ligger fint vid kaj i Fryksta och har så gjort sedan sjösättningen den 27 aug 2021. Efter vintervila 21/22 för både Freja och manskap så blev det äntligen vår och då fortsatte rustningen av Freja.

Vi beställde besiktningen av ångmaskinen vilket skulle ske i flera steg. Transportstyrelsen var tydligen med att en totalbesiktning också skulle göras innan vi fick ta Freja i bruk.

Tiden gick och vi fick ställa in de resor som var planerade under förutsättning att Freja var besiktad. Vi bestämde oss för att ta emot alla besökare som så önskade att nyttja båten vid bryggan och få guidade visningar av både ångfartyget Freja af Fryken och vårt museum.

Mitt i sommaren 2022 fick vi äntligen ångpannan besiktigad, så grundligt som man kan önska sig. Med ett digert dokument om olika mätningar fick vi också förslag på hur vi kan sköta om vår ånganläggning för att undvika fortsatt erosion och förbättra pannans status.

Det blev en lyckad sommar, med besök från när och fjärran, av andra föreningar, företag och privatpersoner. En aktivitet under Frejaveckan, den 21 juli är värd att nämnas.

SPF Värmlandsdistriktet bjöd in till en upplevelsedag i Fryksta med Freja i centrum. Det kom 300 personer till Fryksta denna dag. Gamla Polare underhöll med Sven-Ingvars repertoar. Historien om Sveriges första järnväg berättades av Hans Keller



och publiken fick veta hur det var med spriten ombord på Freja då hon bärgades. Kunskapen om detta hade Ove Nilsson som kom från Västerås. Han var med vid bärgningen och provsmakningen. Kils Lottakår serverade ärtsoppa, det var ju torsdag. För Frejas del var det bokad ett 80-årskalas med middag ombord, när solen gick ned denna sommars vackraste dag. Den 4:e december skedde sista guidningen för året ombord på Freja. Under hösten har det byggts takstolar på Freja. Nu ska presenningar täcka båten

under de vintrigaste månaderna.

"Jultomten kom till Frejaföreningen" Strax innan jul fick vi 20 000:- från Statens Maritima- och Transporthistoriska Museum. Vi hade sökt medel till bl a roster till pannan (specialtillverkade järnstänger) varpå veden skall ligga i pannan. Nu ser vi fram emot en bra vår och sommar.

Välkommen som medlem i vår förening.

Har du lust att hjälpa till, hör av dej!

Ing-Britt Bergström, ordförande, 070 633 45 01 Ångbåtsföreningen Freja af Fryken □

Prylmarknad Säljes



Ångslupen "Pysen"

Klinkbyggd, furu på eks pant.
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
ytkondensor
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



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

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

Aktiviteter

Verksamhet 2023

Mars

- 9-12 Båtmässa Allt för sjön i Älvsjö. Del 1
- 10 Ejdern årsmöte
- 16 Sjöhistoriska kl 16 om konst.
- 16-19 Båtmässa Allt för sjön Del 2.
- 20 Klubb Maritim kl 18.30 berättar Hasse Möller o Högmarsö Varv.
- 21 BHRF styrelsemöte.
- 22 SÅF styrelsemöte via nätet.
- 23 Fören Skärgårdsbåten årsm. kl 19.30. Mat kl 17.30 ombord på Tranan.
- 30 Stockholms Sjögård årsmöte.

April

- 4 BHRF årsmöte.
 - 12 Stift. Skärgårdsbåten kl 18 styr. möte
 - 14-16 ArbetSam museidagar och årsmöte i Kalmar.
 - 17 Klubb Maritim Sth kl 18.30. Program senare
 - 17 TMV årsmöte kl 17 i Altinsalen
 - 22 SÅF Årsmöte Sthlm, se inbjudan sid 18.
 - 22 Kulturnatt kl 18.00.
 - 26 Sjöhistoriska kl 18-20 Om Replika, ny-bygge och renov. Hans-Lennart Ohlsson
- #### Maj
- 9 Sjöhistoriska kl 18 om fyrar med Magnus Rietz.
 - 17 Sjöhistoriska kl 11.30 K-märkning Fredrik Blomkvist.
 - 22 prel Klubb Maritim kl 16.45 traditionell ångbåtsfärd med Storskär.
 - 23 Sjöhistoriskas Vänner Årsmöte.

Juni

- 3 Ångans Dag i Mariefred.
- 3-4 Båtmagasinet Rindö öppet kl 10-17.
- 8 Skärgårdsbåten Dag

SE MER PÅ HEMSIDAN: SVENS LISTA.

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 april
för material till nr 2/2023**

som utkommer ca 20 maj.

Omslag: Flottisten i Siljan, har nyligen fått ny ägare i Mora, så fartyget blir sannolikt kvar i Siljan.

Foto: Sven Jönsson.

Baksida: 150-års jubilerande Schebo vid Beijerskajen i Malmö 1993, innan hon sjönk, bärgades och sen renoverades av kamraterna från Kockum. Schebo kan nu ses på Sjöfartsmuseets gård.

Foto: Bertil Persson

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

