

SVERIGES
ANGBÅTS
FORENING

SÅF-bladet

februari



1/25



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
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 2024

Ordförande **Kjell Nordeman**

RAMNÄS Tel 079-332 68 61

E-post: kjell.y.nordeman@gmail.com

Vice ordförande **Harald Jochnick**

VÄSTERÅS Tel: 073-355 90 39

E-post: hj@jochnicks.com

Sekreterare **Ulf Gradén**

SMEDJEBACKEN Tel 073-595 26 37

E-post: ulfgrad@gmail.com

Kassör **Anders Svenson**

HJO Tel. 070-835 13 12

E-post: kassor@steamboatassociation.se

Ledamot **Per Sjöborg**

SUNDBYBERG Tel 070-598 52 51

E-post: per.sjoberg@gmail.com

Ledamot **Jonas Svantesson**

ALINGSÅS Tel 070-363 38 10

E-post: larsjonas.svantesson@gmail.com

Suppleant **Boris Wall, HAMMARÖ**

Tel 072-737 58 37, 054-52 13 11

E-post: boris_wall@hotmail.com

Suppleant **Per Lindén**

KARLSTAD Tel 070-262 04 87

E-post: peolinden@gmail.com

Suppleant **Anders Lönn**

STOCKHOLM Tel 070-345 17 03

E-post: anderslonn@hotmail.com



Nytt verksamhetsår och nya tag?

När man tittar ut jämte gardinen vid köksfönstret, så kan man ju undra om det skall bli vår snart eller om vintern skall återkomma? Vad har hänt med klimatet och varför är det ett så annorlunda väder mot förr, eller var väderleken så här växlande också förr, fast man knappt minns det? Jag vill i alla fall minnas att ”mina vintrar” alltid var kalla och att mängden snö alltid var stort – fast jag kan ju minnas fel förstås!

Som vanligt – så här års på ett nytt verksamhetsår – så hör man inte så mycket av olika medlemmar i vår förening, för man förbereder kanske kommande säsong med allt vad den kommer att innebära?

Föreningens förtroendevalda har i alla fall sedan en tid funderat på innehåll i kommande verksamhet med ångbåtsträffar, årsmöte och annat.



I år så kommer minst tre träffar att genomföras, den ena som ett ”gränsmöte” i Värmland och det andra som en båtträff på Strömsholms kanal i Bergslagen. Samt en ångbåtsträff vid Sjöhistoriska. Vi hoppas på bra deltagande och att mötena skall stimulera till ytterligare aktiviteter i vår förening.

Ibland får vi i styrelsen kanske väl motiverad kritik för att vi ägnar ”de större ångfartygen” för mycket uppmärksamhet. Kritiken kan kanske ibland vara befogad men kom också ihåg att en hel del av manskapet på större fartyg kan ha sitt ursprung från och uppkomst från ångslupsengagemanget. Här har SÅF en viktig roll i rekryteringen av nya fartygsbefäl på de olika posterna ombord.

Ses vi på Båtmässan i mars och kanske också på årsmötet i Eskilstuna i april?

Kjell Nordeman, ordförande

Välkomna till 2025 års ångaktiviteter för SÅF-medlemmar och andra intresserade

Här kommer en liten genomgång av vad som planeras runt om i Sverige 2025 och som ni redan nu kan lägga in i kalendern.

Mer detaljer kommer i anslutning till tillfället på SÅFs hemsida och på Facebook.

TEXT: PER SJÖBORG

- 1) **Båtmässan i Älvsjö** pågår från den 6 mars i två omgångar och avslutas den 16 mars. Vi söker som vanligt funktionärer som kan ställa upp i vår monter. I år kommer vi att ha båten Evelina från Malma, på Värmdö, på plats. En 7 m lång, välutrustad bogserbåt med en trippelångmaskin som i slutet av 1900-talet monterades i ett 100-årigt skrov. från den 4 juli till den 6 juli. Träffen genomförs tillsammans med våra norska vänner. Vi kallar därför träffen **”Gränslöst möte”**. I Töcksfors finns en bra camping och vandrarhem. Töcksfors erbjuder också möjligheter till kultur vid gränsen och en hel del andra aktiviteter.
- 2) **Årsmötet** och en helg med info om slupar hålls i Eskilstuna den 5 till 6 april (se program på sidan 18). Det blir som vanligt intressanta föredrag på Stadsmuseet. Tyvärr får vi inte tillfälle att köra ångmaskinerna, men föredragen och den traditionella mingelaftonen på lördag kväll tror vi kan vara väl så intressanta. Ett besök för att se avslutningen på ett slupprojekt i Eskilstuna hinner vi också med.
- 3) Vi har några fartyg som fyller jämnt. **Primus på Alnön** utanför Sundsvall fyller 150 år. Det firas den 28–29 juni. **Björkfjärden** i Stockholm blir 100 år och **Gerda** i Eskilstuna blir 160 år. Förra årets firande av S/S Östersund blev inställt på grund av driftproblem. **S/S Östersund** ligger nu på slipen för pannbyte.
- 4) Reservera gärna en utflykt till **Töcksfors i Värmland** där vi kommer ha en slupträff
- 5) I **Ramnäs vid Strömsholms kanal** kommer ångslupar att möta tändkolor och kanske andra kulturbåtar den 26 till 27 juli. Detta görs i samband med att kanalen jubilerar och en **SÅF-träff**. Det blir en trevlig nostalgitillställning i anslutning till besök i bruksmiljön och med härliga ljud ifrån ångbåtar och tändkolor! Grillning på lördagskvällen.
- 6) I samverkan med Sjöhistoriska museet kommer vi att ha en träff kallad **”Ånga på Sjöhistoriska - Ångslupsfestival** för hela familjen” den 30 till 31 augusti. Deltagare är de slupar som kan ta sig in i vattnen vid museet på norra Djurgården. Under flera somrar har ångbåtsmöten i Stockholm utgått från Ridarholmen. Tyvärr har sluparnas stora betydelse för staden inte funnits med. Detta mest på grund av olika praktiska frågor. Vi i SÅF återkommer med detaljer men reservera redan nu de här dagarna för ångaktiviteter. Vill du veta mer kontakta styrelsen eller mig.

S/S Siljan i vårt fartygsregister



TEXT: MAGGAN JÖNSSON FOTO: BJÖRN BERGKVIST

Vi har glädjen att åter ha Siljans ägare, Björn Bergkvist, som medlem i SÅF. Extra glad blev jag när Björn med vändande post skickade in uppgifter att komplettera fartygsregistret med. En guldstjärna till Björn.

Bild på maskin, panna och varpspel kommer kompletteras i registret när säsongen kommer så att det är läge att kliva ombord igen.

Nedan är den historik som vi fick, visst är det trevligt att kunna hitta denna information i vårt register.

S/S SILJAN byggdes vid Stora varvet i Stockholm 1868 för Stora Kopparbergs Bergslags AB som utnyttjade henne tillsammans med Korsnäsbolaget för att bogsära timmer över Siljan. Det finns en originalritning signerad samma år av Kai Agerskov. Hon har en längd av 20,80 meter och en bredd på 4,66 meter

Troligtvis fraktas skrovet i bitar, först på Strömsholms kanal till Smedjebacken för att sedan köras på kälkar dragna av hästar till Tunsta, invid Dalälven (tillhör idag Leksands kommun). Under eftervintern nitades skrovet samman och båten sjösattes på våren och döptes till Siljan.

Från början var Siljan försett med en encylindrig ångmaskin på 16 hk som sedan utbyttes mot en Compoundmaskin på 110 ind. hk, tillverkad av Robert Sjöström mekaniska verkstad i Gävle år 1904. Denna ångmaskin är den som fortfarande sitter kvar i båten.

På tidigt 1900 tal var hon besiktigad för passagerartrafik och fick ta ombord 110 passagerare.

När flottningsföreningen bildades i slutet på 1800 talet tjänstgjorde hon i dess ägo varje år fram till 1966. Våren 1969 såldes hon till Axel Bergkvist Sågveksföretag i Insjön.

Sågverksbolaget nyttjade båten för timmerbogsering från Leksand till Insjön. Efter några år upphörde all hantering av timmer i vatten. S/S Siljan har sedan tjänstgjort som representationsfartyg för bolaget och familjen Bergkvist. Många är de celebra gäster som under åren fått njuta av vår vackra natur från ångbåtens däck och känt maskinens lugna puls fortplanta sig genom kroppen.

S/S Siljan är idag i gott skick. Maskineriet är original med alla detaljer från 1904 intakt och i skick som nytt. Det stora linspelet, med en lina om 2000 meter, som man använde vid spelning av timmerflot tvärs över sjön. Siljan finns fortfarande kvar i maskinrummet. Vi som nu äger Siljan i vår hand känner vördnad och respekt för våra föregångare som lyckats tillverka och vårda detta tekniska fulländade mästerverk

S/S Siljan är idag K-märkt av Sjöhistoriska museet, och får anses som en raritet eftersom hon nästan är i originalskick från timmerflottningstid.

Ägare/kontaktpersoner för fartygen kan själva logga in och uppdatera uppgifterna om sitt fartyg. Nu går det även att lägga in och ta bort bilder. Instruktioner för hur du gör finns på hemsidan. Vill du ha hjälp att lägga in uppgifterna, mejla dem till medlem@steamboatassociation.se så lägger jag in dem. Eller skicka med vanlig post till SÅF, c/o Jönsson Gröndalskullen 8 184 63 Åkersberga.

Tillsammans kan vi göra vårt register mer komplett.

//Maggan Jönsson

RAPPORT FRÅN BHRF BÅTHISTORISKA RIKSFÖRBUNDET

2025-01-18 gällande

”Bevarande och brukande av det flytande kulturarvet”

MÖTE PÅ SJÖHISTORISKA MUSEET

TEXT SVEN JÖNSSON FOTO: PER SJÖBORG

Konstaterade att mötet var intressant och lokalen fullsatt med fartygsintresserad publik. Ämnena i föredragen handlade främst om bevarande och brukande av det flytande kulturarvet. Organisationerna för rörliga föremål har ju under några år med den gemensamma sammanslutningen Transporthistoriskt Nätverk(ThN) försökt få Staten att fatta beslut om lättnader för bevarande av det rörliga kulturarvet. Det skall även hållas i driftdueligt skick.

Ett förslag från RAÄ att införa en hänsynsregel, när tillsynsmyndigheter inför regler och föreskrifter lämnades till Kulturdepartementet. Detta förslag godtogs inte av politikerna. De har framfört att andra lösningar är önskvärda. ThN arbetar med andra förslag att föra vidare i en utvecklingsplan. (Dock har Transportstyrelsen tagit viss hänsyn till besiktningavgifter för T-registrerade och K-klassade fartyg samt utbildningskraven för ångmaskinister).

För det flytande kulturarvet pågår en kartläggning för hur bevarandet av värdefulla fartyg kan utvecklas. Jämförelser görs med hur bevarandet av byggnader hanteras. Där



Dan Thorell informerar om BHRF.

finns sakkunniga organisationer som granskar och leder hur byggnaders bevarande bör genomföras, med hjälp av byggnadsvårdsantikvarier.

Det är kanske dags att organisera någon fartygsantikvarie som kan leda och utveckla hur det flytande kulturarvet skall bevaras. Sannolikt kan inte alla äldre fartyg få det ekonomiska stöd som behövs för bevarande.

Medverkande föredragshållare berättade om olika organisationers arbete med bevarande av olika objekt. Jan Tägt, MHRF berättade t ex om hur deras organisation arbetat för att vägfordon kan bevaras och användas i trafiken. Gunnar Haglund berättade om hur byggnadsvård och renovering genomförs.

Vi fick även höra hur man driver underhåll och renovering av äldre fartyg i Danmark. Det var många fler som berättade om sitt arbete med bevarande av det kulturhistoriska arvet. En givande mötesdag.

Dan Thorell ordförande BHRF sammanfattade olika aktiviteter de arbetade med idag. En imponerande verksamhet med specialister och kunnande för hur man med bredd jobbar för bevarandet och hur det utvecklats sedan Sven Jönsson (SÅF) var med och la grunden för 20 år sedan. Jag tror den devis MHRF la i inledningen av seminariet "ensam är stark – särskilt i grupp" är viktig vision för att lyckas med en samlad verksamhet av unika projekt inom sjöfart,

RÄTTELSE I nummer 4/24 på sid. 6 har red. slarvat med bildtexten.
Karlatornet 247 m ska det vara!

SS Jeremiah O'Brien

håller kulturarvet flytande!

TEXT OCH FOTO: HARALD JOCHNICK

Vid ett besök i San Francisco för några år sedan hade jag tillfälle att ta mig en titt på ett av de sista Libertyfartygen som fortfarande seglar. Libertyfartygen hade en framträdande roll både i att understödja de allierades transporter till Europa, men också i samband med Operation Overlord, dvs invasionen i Normandie 6 juni 1944.

Fartyget som heter Jeremiah O'Brien, och som mesta tiden ligger vid kaj 35 vid Fisherman's Wharf i San Francisco, är ett lysande exempel på ett väl bevarat, flytande kulturarv. Löpande underhåll sker till största delen med frivilliga krafter. För att bevara sjövärdigheten måste hon som alla andra båtar regelbundet gå i torrdocka för inspektion. För den som är intresserad finns det flera klipp på YouTube från sådana tillfällen. Att torrdocka ett så stort fartyg är givetvis inte gratis heller.

Den årliga budgeten för fartyget är runt 20 miljoner kronor. Det ska räcka till t ex torrdockning och inköp av material och bränsle. Pengarna kommer från donationer, bidrag, inträden och inte minst de regelbundna turer hon gör med passagerare. Såvitt jag har kunnat finna ut har man bara en heltidsanställd person. Allt annat görs som frivilligt arbete.



Redan 1936 hade man tydligen på känn att ett krig fanns på horisonten. Det var då man tog fram principerna för att bygga de här fartygen. De är en blandning av (då) moderna tekniker och gammal beprövad teknik. Man insåg snabbt att man behövde en avsevärd transportkapacitet över Atlanten. Så man behövde en annan teknik än den traditionella med nitade skrov. Det fick bli en stor del svetsning. En då oprövad teknik vad gäller skeppsbyggnad. Man jobbade också med prefabricering. Det var helt nödvändigt eftersom



Fartyget vid sin gamla plats vid kaj 45.

man hade begränsat med byggplatser för fartyg som var så här stora. Dessutom var det konkurrens från flottan som också genomgick en snabb upprustning. Rekordet för ett Libertyfartyg från kölsträckning till det låg vid utrustningskaj var 4 dagar. En ofattbart kort tid! Det rekordet sattes av SS Robert E. Peary. Motsvarande för Jeremiah O'Brien var 53 dagar. Priset för att bygga enligt den nya tekniken blev att några av de första fartygen bröts sönder och sjönk under stormarna på Atlanten. Resurser tillsattes snabbt för att utröna

orsakerna och konstruktionen ändrades så att detta undveks.

Framdriften var genom en tripplexpansionsmaskin. Inte särskilt modernt ens för den tiden. Nybyggda ångfartyg drevs med överhettad ånga och ångturbiner. Kapaciteten och kunskap för att bygga ångturbiner och tillhörande växellådor var emellertid begränsad och flottans behov skulle täckas i första hand. Även om den valda maskinen kunde utveckla 2 500 hk, så räckte det inte till för att fartyget skulle göra mer än ca 11 knop. Det innebar att



Inramad bild på Jeremiah O'Brian.

många fartyg sänktes av tyskarnas ubåtar. Mot slutet av kriget kom en ny generation båtar, de s.k. Victoryfartygen. Men det är en annan historia...

Efter kriget högs de flesta av fartygen upp eller konserverades och ankrades upp på något skyddat ställe. Jeremiah O'Brien hamnade i en vik söder om San Francisco där hon låg till mitten av 1970-talet. Då började man föra diskussioner om vikten av att bevara exemplar av Libertyfartygen. Jeremiah O'Brien valdes ut som ett av dessa och en armé av frivilliga jobbade i veckor med att få fartyget i skick. Resultatet var att hon lämnade sin ankringsplats för egen maskin och tog sig till torrdocka i San Francisco. Efter reovering öppnades hon för allmänheten vid kaj 45. Efter den stora branden i byggnaderna vid kaj 45 flyttades hon till kaj 35 där hon ligger idag.

Jeremiah O'Brien gjorde 4 resor med last till Europa under kriget. Under invasionen gjorde hon 11 resor med last över kanalen innan hon flyttades till andra delar av jordklotet. Hon ankrades upp 1946 och låg konserverad i 33 år.

Eftersom hon deltog i Operation Overlord blev hon inbjuden till 50-årsdagen av invasionen. Det blev en resa genom Panamakanalen, till New England där hon byggdes, till London, Portsmouth och till Normandie.

Jeremiah O'Brien är en bra kombination av museum och ett fullt fungerande fartyg. Som besökare får man i princip tillträde till hela fartyget. Ett besök är ett måste om man har vägarna förbi San Francisco. □



Maskinistens kontor i maskinrummet.

Faktaruta

Libertyfartyg

Längd: 134 m

Bredd: 17 m

Djupgående: 8,5 m

Deplacement: 14 400 ton

Lastkapacitet: 10 000 ton

Pannor(amerikanska)

2 oljeeldade pannor

Pannor(engelska)

2 koleldade pannor

Maskin:

Tripleexpansionsmaskin 2 500 hk

Propellerdiameter: 5,5 m

Hastighet: 11–11,5 knop

Beväpning:

102 mm däckskanon

Källor: Eget besök, Wikipedia.



Medlemsavgiften!

Enligt stadgarna ska medlemsavgiften till SÅF vara betalad senast 28 februari 2025. På baksidan av SÅF-bladet ser du t o m vilket år du har betalad. Står ovanför ditt namn.

50:- ungdom, 225:- enskild medlem, 250:- för familj. Familj ger rätt för 2 personer att delta på medlemmöten i övrigt lika.

Till Bg 359-2081, skriv namn och gärna medlemsnummer, eller Swish 123 679 0919 skriv gärna medlemsnummer

Medlem med adress utanför Sverige 275:-. Se kontouppgifter på sid 2. Skriv namn och gärna medlemsnummer.

Vi hoppas att du vill fortsätta som medlem och betalar in medlemsavgiften. Vill du inte längre vara medlem är vi tacksamma om du meddelar det antingen via mejl till medlem@steamboatassociation.se eller på telefon 073 321 44 83.

Tack till alla som redan har betalad sin medlemsavgift!

Johan och Maggan

Ångslupen SVANVIKEN i

TEXT OCH FOTO: PER SJÖBORG.

På väg till vårt höstmöte i Göteborg fick jag möjlighet hälsa på två av ångkompisarna i Trollhättan Yngve Bohlin och Christer Fors och få en uppföljning av deras fantastiska projekt av att bygga en slup. Det är 5 kompisar med olika bakgrund och med stor entusiasm som under trevliga former byggt hela båten. Jag tror man kan påstå att de förutsättningar man har i Trollhättan med båthus som i kompisanda inretts till ett litet fullutrustat varv är unikt i Sverige och samtidigt att bygga en slup.

Tanken var att Svanviken skulle sjösatts i år men åldern på entusiasterna har gjort att takten minskat. Man hann med en provkörning i hamnbassängen under kran och kunde konstatera att allt fungerade med tryckluft. Maskin och pannanläggning är en Breiding B2 kompletterad med en extra tank för vatten som kan kopplas in om man inte vill ta in sjövattnet. När det gäller utrustning och material har de inte sparat på kvaliteten.

Slupen kan jämföras med en perfekt byggd möbel men som kanske kommer att utsättas för extra krav när den framförs med ved och ånga.

Nu återstår kalltryckning i november och sedan test och provning under ånga, innan den första turen på kanalen, som gänget hoppas kunna genomföra under inledningen av sommaren 2025. Men ”grabbarnas” kvällsmöten fortsätter i sluprummet men vad jag förstår blir det



inget nytt projekt utan det får stå kvar till nästa generation.

Det finns ett liknande projekt i Eskilstuna där SÅF-bladet kommer följa utvecklingen och rapportera om båda sluparna.

Trollhättan



Bilder Från kran, Båthusen, Inredning med Yngve och Christer samt båtinredning.



Båda är byggda enligt samma koncept som Hjerter-Kung, nu eldriven. Originalen på skroven är från en ritning gjord i Vänersborg 1892. □

VAPORCITA - Några första erfarenheter

TEXT OCH FOTO: JOHAN SÖDERBERG

Vi har sett de engelska pannorna med utformning präglad av tillgången till stenkol. I jämförelse med ved så är det rena raketbränslet – oerhört kompakt och med hög effekt redan i själva fyrbädden om kolen är kortflam-miga. Eldstaden behöver ej ges någon stor volym men en rost behövs. Just så ser många pannor ut, ja, även Bredings pannor innan han övertalades att testa glödbädd som vi med sådan framgång började använda på s/s Tyn redan 1985: När vi eldar med ved tar vi således gärna bort rosten och eldar på glödbädd som i en kakelugn. Så lär de för 100 år sedan ha gjort i eldrörspannorna på Siljans varpbåtar när de hade bråttom och vädret ej gynnade torkning av veden, kanske det sjunktimmer de bärgade. Gör vi inte det så får vi dålig ångbildning ända tills glödbädd hunnit utvecklas på själva rosten och är veden det minsta fuktig så sker aldrig det, då bränns glöden av snabbare än ny hinner bildas och ångbildningen blir riktigt dålig. Ta därför bort rosten om du eldar med ved. Det kommer du aldrig att ångra! Eldstadsvolym behövs också. Annars går oförbrända gaser in i tuberna och med slutförbränning utmed de delar som skulle kyla gasen så förblir verkningsgraden usel trots pannans vikts- och kostnads-mässigt så dyrbara konvektionsdel. Bara om gaserna brinner ut helt så håller sig tuberna rena och kyler bra. Det är bara om ingen som helst ny värme tillkommer från långsam slutförbränning som gaserna undan för undan kan kylas och pannan



Sven mäter överhettarslingan till Stimmaren.

få bra verkningsgrad och en ångbildning som svarar emot tillfört bränsle.

Vaporcita synes tänkt att ta fasta i första hand på det nu sagda. Det är en panna som har stor eldstad men någon tung tubsats finns ej. Vid sakta fyr behövs den ju inte medan vid högsta effekt så går ju alltid maskinen och ett ständigt matarvattenflöde finns till hands till ekonomisern som kyler rökgaserna. Pannan blir okomplercerad och lätt och snabb att ta upp trycket i vid påeldning. Bara i samband med påeldning behövs några tag på handmatarpumpen men annars går allt av sig själv. Ekonomisern ger tidigt ånga och till och med kokar torrt om något matarvatten ej finns. Det gör inte så mycket så länge draget är rimligt. Den blir inte varmare än den utan vidare tål då den är gjord i klena dimensioner där trycket inte medför någon påtaglig belastning.



*Vaporcita*panna.

I pannan på s/s Bogesund sitter matarvatteninloppet i ångrummet. Vid påeldning blir ekonomisern snabbt ångbildande vilket gör att ångtryck kan byggas upp redan innan vattnet i pannan i övrigt knappt är uppe i kokning. Sådan ånga kan användas till att sakta värma maskin eller koka vatten till en kopp te innan förtöjningarna lossas men kanske skulle inloppet sitta längre ned så att pannans vatten stimmas upp och bidra med sin tröghet. För ekonomisern själv är ju en enrörspanna och sådana är snabba!

Nuvarande ekonomiser är byggd i flera parallella vattenvägar och i motström vilket ej fungerar. Om en av slingorna tar mer vatten kommer kokning ske tidigare i de övriga och i och med skillnaden i innehåll kommer sedan precis allt vatten välja att störta ned i denna redan kalla slingan

medan övriga blir passiva. Detta skall vi ändra på till nästa sommar. Annars, trots sitt ringa vatteninnehåll vid lägsta vattenstånd, så är pannan tillräckligt lugn för en ångslup. Det som en många gånger större panna tar via temperaturökning på något tiotal grader i en stor del av sin vattenvolym tar Vaporcita-pannan i ekonomiserns betydligt mindre vattenvolym men med en många gånger större temperaturökning innan trycket blir för högt, detta eftersom dess vatten är så mycket svalare från början. Pannan i övrigt behöver som vilken panna som helst svalkas ned med mer vatten om trycket sedan ändå blir för högt.

En viktig sak till skall vi ändra och det är eldstaden. I hastigheten har eldstaden utformats för grov halvmeterved. Det var tänkt att vara arbetsbesparande men man har då glömt att ett vedträ "pannved" är mycket tyngre än kakelugnsved. Och i antal vedträn räknat kan inte inläggen göras för små. Följden är att en enorm mängd ved läggs in varje gång pannan eldas på och sedan gäller att passa av så endast ringa mängd "snabb" ved (bräddor och liknande klen ved) används när man närmar sig destinationen. Ändå är eldstaden så stor att den minsta fyr med vilken pannan kan gå med någorlunda hög effekt är fullständigt opraktiskt stor när sedan draget stängs och man vill ha lugn och ro. Som den är nu kräver pannan absolut bästa framförhållning vilket är mycket mer än en normal, något odisciplinerad besättning och spontana resplaner medger.

Hur ska en eldstad då utformas? Ja, frågan är väl snarare hur mycket du vill elda! Från Stockholm till nästa långväga ångbåtsmöte är det 100 distansminuter. Tycker man att 120 kg ved är jobbigt nog skaffar man sig en fyr och maskin som på

Stimmaren. Bogesund är dubbelt så tung och propellern något mindre osv så vedförbrukningen blir den dubbla: Ett kvarts ton ska ombord och eldas upp under de två till tre dagar som resan tar och detta innebär ändå att högst bara 2-2,5 kg ved per distansminut skall eldas och med 4,5 knop blir det 9-11 kg ved i timmen! Eldstaden måste vara sådan att luft ej läcker förbi och andelen värmeförlust i eldstadens okyllda delar ej blir för stor på så låg effekt. Annars är man istället snabbt uppe i ett halvt ton ved och då blir det aldrig någon långresa. Stora värmeförluster gör dessutom att båten just nu passar bäst för resor endast tidig vår och sen höst.

Effekten till och från maskin ändras med farten upphöjt till tre. Det gör att om maskinanläggningen är sådan att den där långresan skall bli av så är effekten på högsta fart högst dubbelt så stor, 18-22 kg ved per timme. Lyckligtvis är detta ett effektspann som eldstäder ganska lätt klarar. Men att endast kyla eldstadsväggarnas inmurning med förbränningsluft som nu, fungerar endast om luften disponeras helt rätt och då endast på hög effekt. En eldstad i en slup måste fungera på lägre effekt också. Dessutom sviker ibland uppmärksamhet och disciplin, rätt vad det är vill man kanske friska på fyren och öppnar upp varvid kyl Luftten plötsligt försvinner. På Stimmaren skärmas den helt okyllda delen av eldstaden av fem varv överhettare och utanpå den är det ej varmare än 250-300 grader vilket går att isolera med mineralull. Det går inte att isolera en okylad innereldstad i tegel eller flammhärdig plåt!

Vi behöver få återkomma till hur vi gör med själva eldstaden (Sven har tidigare berättat om den som sitter i Stimmaren)



Bogesunds panna med rörpaketet.



Bogesunds panna.

men redan nu kan konstateras att själva pannan medger alla dessa modifieringar. Med en viss eldstad och konvektionsdel skulle den kunna göras optimal för effekt från Stimmarens 12-15 kW ångeffekt på ekonomifart (0,8-1,0 kg ved per distansminut) ända upp till maxeffekt 30 kW, medan samma panna med en något större eldstad och ekonomiser kan optimeras för Bogesunds 20-25 kW ångeffekt på



Överhettarslinga nederst och ekonomiser.

ned och låter pannan stå torr mellan resorna. På Bogesund ryms detta vatten i matvattentanken. Alternativet är att toppfylla pannan.

Vi har två viktiga krav på våra pannor – de ska ge bra med ånga utan att vara för tunga eller dyra och de skall ha ett värmemagasin som gör dem lugna vid stillaliggande, väntan i en sluss etc. I det första fallet går pannan med högt rökgasflöde och pannans konvektionsdel tar en stor del av lasten, särskilt om bränslet inte är så bra, medan själva eldstaden, huvudsakligen via strålning, tar nästan hela lasten vid lägsta effekt när pannan går med minimalt drag och i bästa fall bara varmhålls av eldstadens glöd. När pannan går med högsta effekt kommer eldstaden givetvis ge ett ordentligt bidrag till ångbildningen, men konvektionsdelen har då en effekt som satt in ännu snabbare och till i slutändan högre belopp, särskilt om pannan eldas med bränsle med stor rökgasvolym. □



Eldstaden till Stimmaren.

ekonomifart och ända upp till 50-60 kW ångeffekt på högsta fart – det vi ju ser att pannan lätt klarar som den är redan idag.

Vi kommer försöka skärma av så vi inte har några endast ångkylda delar i pannan – våra stående pannors största svaghet i fråga om korrosion och livslängd, – men i övrigt är pannans vatteninnehåll på lägsta vattenstånd så litet att man gärna tappar



Program Eskilstuna SÅF-möte 5 – 6 april

Lördag i Stadsmuseets konferensrum

12 00-12.30 Samling och välkommen -
Per Sjöborg och Kjell Nordeman

12.30-13.30
SMTM/Sjöhistoriska museet.
Fördelar med kulturhistoriska
värden - Fredrik Blomqvist

13 30-14 00
Ångslupen Bogesund som har en
panna med bara en rökgastub
presenteras av ägaren Ottar
Magnus

14 00 - 14 30 Fikapaus

14 30 - 15 15
Transportstyrelsen svarar på
frågeställningar om traditions-
fartyg och slupar
- Fredrik Hellsberg

15 15 - 16 00
Färgade slupar i historien
- Gert Ekström.

16 30 Avslutning och förflyttning till
hotell City, dessförinnan middag
på Eskilstuna Ölkultur.
Middag: Lasagne med sallad
och bröd på Eskilstuna Ölkultur
kostar 195 kr + dryck, betalas av
var och en på plats.

19 00 Samkväm på City hotell, Harald
Jochnick och Per Sjöborg infor-

merar om att besöka England och
Steam Boat Association UK samt
projektet med den snabbgående
ångbåten Stiletto.

Kjell Nordeman beskriver upp-
värmning av Mariefreds panna
med el.

Söndag i City hotells konferensrum

09 00 Årsmöte för medlemmar.

Därefter konstituerande möte
för styrelsen.

- **Intresserade skickar mail till anmalan@steamboatassociation.se, före 17/3 och Anmäl om du vill vara med på maten på lördagen.**
- **Betala anmälningsavgift för SÅF-mötet 200 kr, märk med Eskilstuna, till Swish 123 679 0919 eller Bg 354-2081. Är du inte medlem kostar medlemskap dessutom 225 kr för att delta.**
- **Boka rum! Vi har reserverat rum på City Hotel. Enkelrum 815 kr, dubbel 955 kr. Ring 016-10 88 50 eller maila info@cityhotell.se ange ångbåt. Vårt pris gäller till 28/3, men först till kvarn gäller om rummen tar slut.**

Välkomna/Per Sjöborg vid frågor
ring mig 070 598 52 51



Dags för årsmöte i Sveriges Ångbåtsförening

**Medlemmar i SÅF hälsas välkomna
till årsmötesförhandlingar
söndagen den 6 april kl 09.00
på City Hotell, Järnvägsplan 1, Eskilstuna**

Vi har valt Eskilstuna som plats för årsmötet eftersom det finns goda kommunikationer med järnväg och landsväg. Årsmötet hålls i anslutning till SÅFs traditionella ångmöte i Eskilstuna, se program på sid. 18 här intill.

Program:

- | | | |
|-------|---|--|
| 09 00 | Samling och årsmötesförhandlingar enligt stadgarna. | |
| 10 00 | Styrelsen håller konstituerande möte. Inga motioner har inkommit. | 11 30 |
| 10 30 | Projekt med 5 områden för utveckling av lokalt ångtekniskunande (Slupgruppen). Samt lite förtydligande av Johan Söderberg om inlänkning | Förflyttning till Munktellmuseet för intresserade. Visning av museet samt demo av två ångmaskiner (entré tillkommer). Alternativt för den som så önskar kan man besöka Roland Öhrn och Bengt Axelsson och se slutfasen av nybyggnation av slupen Puls. |



Knuth Borg

I november fick vi det tråkiga beskedet att kolhandlaren Knuth Borg avlidit. Knuth ägde under flera år Saltsjön/Björkfjärden samt isbrytaren Bore. Han hade fortfarande kvar Örnen i sin ägo. Knuth kostade under åren på enorma belopp på att få fartygen i ett väldigt bra skick.

Saltsjön/Björkfjärden ägs numera av Waleniusrederierna och Malmö stad har övertagit Bore. Vi hoppas att även Örnen snart blir omhändertagen av nya krafter.

Vi sänder vårt deltagande till
Knuths familj.

Sveriges Ångbåtsförening genom
Sven o Maggan Jönsson



Föreningens register

Som ni vet så har vi på vår webbsida medlems- och fartygsregister.

I fartygsregistret försöker vi hålla reda på alla Sveriges ångfartyg och en del i nordiska länderna. Framst är det de fartyg som ägs av medlemmar i SÅF som vi vill ha kompletta med faktauppgifter. Naturligtvis vill vi även veta vem som äger dem.

Men detta har vi genom åren haft problem med. När någon båt säljs är det sällan vi får veta vem som är den nye ägaren. Vi vill ju veta var båten tagit vägen och gärna få köparen som medlem. Jag har framfört att ett bra säljargument är att erbjuda ett gratis medlemskap i SÅF ett år. Framhåll också att vara medlem är bra för nye ägaren att få hjälp med prylar och kontakter.

Om ni går in på fartygsregistret och kollar faktauppgifter om olika ångfartyg så saknas ofta uppgifter. Det är alltid intressant att kunna se faktauppgifter om maskin, panna eller skrov på ångfartygen. Historiken är också av värde, samt val av propeller. Det borde inte vara så svårt för medlemmarna att beskriva vad de äger. Numera kan ägarna själv lägga in sakuppgifter och bilder.

Det skulle vara trevligt om fler hör av sig med fakta om sina fartyg. Skicka uppgifter till medlem@steamboatassociation.se om du inte vill lägga in det själv.

Det är under rubriken För medlemmar ni skall söka de fullständiga registren. Där måste ni logga in. Spara när ni loggat in så slipper ni skriva in lösen varje gång ni skall söka efter någon båt.

Passa även på att kolla dina kontaktuppgifter i medlemsregistret. /Sven

Ett exempel på vad man kan behöva leta efter.

Jag fick en fråga om vilken ångfartyg som är den äldsta med originalmaskinen kvar. Jag vet att den äldsta är Fortuna byggd 1857 i England. Konstaterade i registret att den har en Wennbergsmaskin, således inte originalmaskin. Letade vidare på nästa åldersmässigt, Tomten och Domnarfvet byggda 1862 på Lindbergs, Södra varvet men har Hernösandsmaskiner. Gerda 1865 och Robert 1866 har inte originalmaskiner.

Sedan kommer i vårt register David/Forsvik/ Tämnanen 1867 från Lindahl o Runner i Gävle som således är äldst med sin originalmaskin. Sedan kommer Freja af Fryken, 1868 från Motala verkstad.

På tredje plats kommer Ejdern, 1880 från Göteborgs mekaniska som fick tillbaka sin ångmaskin från Torekällberget. Detta brukar föreningsmedlemmar framhålla, att de har det äldsta passagerarfartyget med originalmaskin.

Så kan ni söka vidare på Siljan, Alma, In-sjön1, Schebo, Warpen o s v. Vanligt var att

de mindre fartygen fick börja med en mindre encylindrig maskin från byggvarvet. När de märkte att de behövde en starkare maskin och compoundmaskinerna blev mer vanliga köpte de ofta ny maskin från Hernösand, Sjöström eller Wennbergs.

Om ni följer upp i registren finner ni att sakuppgifter fattas. Vi blir glada om ni kan komplettera med uppgifter.

/Sven

Benämningar på fartyg i registren.

Transportstyrelsen med flera använder i registren följande benämningar;

Alla farkoster, större än luftmadrasser som flyter, benämns fartyg. De som är upp till 24 m långa är således också fartyg, benämns båtar i registren. De som är längre kallas skepp.

Tidigare fanns en gräns upptill 12 x 4 m för benämningen båt. Har numer utgått i detta sammanhang. Ofta används fel benämningar, t ex säger man att man åkt med ångbåt när man åkt med Mariefred som betecknas med passagerarångskepp i registren.

Använder man ordet fartyg om alla så blir det inte fel. Det är även rätt att upp till 24 m längd är båtar. Men att säga fartyg och båtar blir fel eftersom alla är fartyg!

/Sven

Prylmarknad Säljes



Injektör

NAF-injektör nr "7" (svensktillverkad) med 3/4" BSP-anslutningar. Den ser identisk ut med en Buffalo och tros ha producerats under licens av NAF. Begärt pris SEK 5.500. Är öppen för bud. Frakt från Danmark betalas av köparen.

Lars Hansen
lars@hjelms-hansen.dk

Ångbåtskapten söker uppdrag

Följer Ångbåtsföreningen möjliga arbetsplatser för ångbåtskapten, eller frågas det från föreningen efter eventuella ångbåtskapten på fri fot ?

Jag har sent ansökan till Strömme i Sverige och Norge där jag har endorsementet däcksbefäl DII.

Jag är speciellt intresserad av större ångskepp. I fjol seglade jag i Nyslott i Finland med s/s Paul Wahl och s/s Punkaharju och vill nu i god tid inför säsongen höra mej för! -en yrkeskunnig kaptein med mycket arbetslust igjen.

Med vänlig hälsning
Tuomas Akolahti,
thomas_akolahti@hotmail.com>

NYHET

Köp kläder med SÅF-emblem via nätet.
www.netshirt.se/foreningsklader/saf

Modellskepp



PANSARSKIPPET 'GUSTAV V'

Pansarskeppet 'GUSTAV V', ett av de tre Sverige-skeppen som utgjorde ryggraden i den svenska flottan ända fram t.o.m. andra världskriget. Modellen är byggd i trä, skala 1:100, år 1952. Maskininstallationen utgörs av två stycken 2-cyl. enkel-verkande ångmaskiner, synkroniserade så att inga dödlägen uppstår och kan därmed radiostyras. Ångpannan är gasoleldad och konstruktionen ger självcirkulation. Skeppet är radiostyrt.

Håkan Pettersson
070- 559 45 48
fyrudden@telia .com

Aktiviteter

februari

- 24 kl 17-20. Stiftelsen Skärgårdsbåten, Nybrogat 76
- 24 Klubb Maritim Sth kl 14 Ingemar Åkerblom berättar om Sickla sluss på Ekermanska Malmgården, Ringvägen 25/ Ekermans gränd 5. Buss 55 från Slussen

Mars

- 6-9 Båtmässan Allt för sjön Älvsjö
- 13-16 Båtmässan Allt för sjön Älvsjö
- 12 BHRF Sthlm årsmöte
- 18 Sjöhistoriskas Vänner kl 18-20 på museet om Stockholms kajer.
- 22 Veteranbåtsföreningen seminarium kl 10-12 på Sjöhistoriska Museet om grundläggande träbåtsrenovering. Anmälan
- 23 Stiftelsen Skärgårdsbåten kl 14 årsmöte på Sjöhistoriska museet. Lunch serveras.
- 24 Klubb Maritim kl 18.30 David Leidenborg om Amerikabåten m/s Kungsholm.

April

- 5-6 Eskilstuna SÅF medlems och årsmöte se sid, 18-19
- 12 Sjöhistoriskas vänner, heldagsutflykt till båtmagasinet Rindö och Oscar-Fredriksborgs fästning. Pris 195:- . Dessutom tillkommer lunchkostnad.
- 14 TMV årsmöte i Tekniska museets hörsal. .
- 14 Klubb Maritim Sth kl 18 Henrik Cars om verksamheten på Beckholmen.
- 26-27 ArbetSam årsmöte i Uddevalla

Maj

- 11 Sjöhistoriskas vänner, heldagsutflykt till vikingastaden Birka. Pris 495:-. Lunch-
- 16-17 Sjöhistoriskas Sjöhistoriskt forum vid Strömsholms kanal. Anmälan så småningom på sjohistoriska.se

SÅF-bladet

Redaktion: Per Lindén 070-262 04 87
E-post: peolinden@gmail.com

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



Se oss på facebook

**Manusstopp 20 april
för material till nr 2/2025**

som utkommer ca 20 maj.

Omslag: Ångaren BOGESUND.
Foto: Johan Söderberg.

Baksida: Slupen HAMFRI i Töcksfors.
Foto: Conny Gunnarsson.

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

