

SVERIGES  
ANGBÅTS  
FORENING

# SÅF-bladet

september

*Ångbåten 200 år i Sverige*



3/18

## 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  
(Hemsidan, annonser)  
medlem@steamboatassociation.se  
(Medlemsinfo)

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 2018-2019

**Ordförande** Kjell Nordeman  
RAMNÅS  
Tel 076-015 69 26  
E-post kjell.v.nordeman@gmail.com

**Vice ordförande** Mats Wallgren  
LEKSAND  
Tel 070-592 66 25  
E-post mats@saras-wallgren.se

**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** Per Sjöborg  
SUNDBYBERG Tel 070-598 52 51  
E-post per.sjoberg@gmail.com

**Ledamot** Håkan Johansson  
LINGHEM Tel 070-590 55 58  
E-post varderingskonsult@hotmail.se

**Suppleant** Boris Wall, HAMMARÖ  
Tel 072-737 58 37, 054-52 13 11  
E-post boris\_wall@hotmail.com

**Suppleant** Mauno Määttä, GRÄNGESBERG  
Tel 076-169 85 42  
E-post djupudding@gmail.com

**Suppleant** Sture Leandersson  
VÄSTERÅS  
Tel 021-39 38 90, 070-209 00 69  
E-post sture.leandersson@telia.com

## Auktion av Big Bengts Museum

19-21 oktober High Chaparral, Kulltorp

Museet har varit stängt i sommar, vilket jag inte visste när jag skrev artikeln i förra SÅF-bladet. Sista chansen att se den imponerande samlingen är den 12-18 oktober då det är visning inför auktionen.

/ Bertil

**Se onlinekatalog på [www.hav.se](http://www.hav.se)**



## Ångbåtstidtabellen

Nu har jag och Lars Berglöf gjort denna i 21 år i nuvarande format, ytterligare några år i annat utförande. Nu är det dags att några andra fortsätter med någon form av sammanställning av ångbåtar i trafik.

Nätet är nog bra om man vet vad man söker efter, men en pappersutgåva är bättre för

att nå nya kunder. Produkten är uppskattad och vi är övertygade om att den gör nytta för att locka nya människor att åka med vårt flytande kulturarv.

*Är du intresserad att fortsätta så hör av dig.*  
/Sven Jönsson

## E-postadresser

Det blev beslutat efter förra tidningens utgivning om medlemsmöte i Forsvik. För att nå ut med informationen så snart som möjligt skickade vi inbjudan via e-post till alla som vi hade en e-postadress på i registret. Till sist så var det ca 110 som vi inte nådde den vägen. Till dessa fick vi skicka brev för 1.000:-.

Kom ihåg att anmäla ändring av såväl telefonnummer, utdelningsadress som e-postadress så vårt register har rätt uppgifter.

Anmäl till:

**[maggan.stimmaren@telia.com](mailto:maggan.stimmaren@telia.com)**  
**073-32 44 83 eller**

*Sveriges Ångbåtsförening c/o Jönsson  
Gröndalskullen 8  
184 63 Åkersberga.*

Vi håller på att gå över till ett nytt medlemsregister och det innebär att vi nu har en ganska enkel möjlighet att skicka e-post till alla medlemmar när vi har information som behöver ut mellan SÅF-bladen. Det är ett både tids- och kostnadseffektivt sätt att få ut information. Nu skall alla medlemmar som betalat för 2018 ha fått inbjudan. Har du inte fått den så är det något fel i vårt register, kolla med Maggan.

## SÅF-bladet SVERIGES ÅNGBÅTSFÖRENING MEDLEMSBLAD NR 3 2018

Föreningens hemsida: <http://www.steamboatassociation.se>  
MEDLEMSAVGIFT FÖR 2018 ÄR: 225:- för enskild medlem

250:- för familj Utlandsboende 275:-

Plusgiro 94 75 05 – 4 Bankgiro 354-2081

IBAN =SE22 9500 0099 6042 0947 5054. BIC=NDEA SESS





# Sommarresa till Finlands ångbåtar

TEXT: RAGNAR MAGNANDER

FOTO: SVEN JÖNSSON

I början av juli 2018 var jag och tre likasinnade fartygs- och ångbåtsentusiaster, Christer, Sven och Torbjörn, över till sydöstra Finland för att där vara med om firandet av den Finska Ångbåtsföreningens 50-åriga verksamhet, samtidigt som det även skulle uppmärksammas och firas, utbyggnaden och moderniseringen av Saima Kanal, som ju förbinder sjön Saimen med havet vid den nuvarande ryska staden Viborg vid Finska viken. Den nya kanalen var alltså klar för 50 år sedan, och i augusti 1968 kunde på så sätt ganska stora fartyg från och till Saimen ta sig genom kanalen och via en del mindre sjöar till och från Finska viken.



**22 ångfartyg samlade i Lappeenranta.**

Vår resa började redan i Helsingfors och gick sedan med Christers bil och med honom som säker och erfaren förare till Lappeenranta (Villmanstrand), som ligger vid sjön Saimens sydöstra del och inte så långt från den plats, där Saima Kanal förbinder Saimen med kanalen.

På vägen till Lappeenranta gjordes dock korta stopp i Borgå och Kotka, och i den sistnämnda staden kollade vi på den stora ångisbrytaren Tarmo, vilken numera är museifartyg och av ungefär samma storlek som Sankt Erik i Stockholm. Tarmo visade sig vara i väldigt gott skick, men så har fartyget också genomgått en mycket omfattande renovering, och liksom Sankt Erik så är också Tarmo museifartyg, dock med den skillna-

den att Tarmo inte är ”körbar” i nuläget, vilket ju Sankt Erik glädjande nog är.

Högtidligheterna gällande den finska ångbåtsföreningen och kanalens återinvigning skulle främst hållas lördag och söndag den 6-7 juli i Lappeenranta, och vi fyra svenskar var genom Torbjörns goda kontakt med den finske ångbåtsföreningsordföranden välkomna att på lördagsförmiddagen få åka med den lilla vackra och mycket prydliga ångbåten Saimaa, som fungerar som lite av inspektions- och representationsfartyg i Saimenområdet. Det var ju väldigt hedrande för oss, och något som vi verkligen uppskattade. Efter denna ångbåtstur, samlades på

lördagseftermiddagen sedan ett 20-tal ångbåtar, däribland Saimaa, inne i Lappeenranta hamn, och detta var också något som drog till sig stora skaror intresserade besökare. De flesta ångbåtarna var ångbogserare och liknande, men där fanns även en och annan lastångare och några passagerar-ångbåtar, de båda synnerligen prydliga och snygga ångarna Lokki och Juno, liksom också den lilla trevliga ångslupen Satu. Lokki var för övrigt på långresa förra sommaren till Stockholm (Beckholmen), och det kunde redan då konstateras, att denna tidigare Saimenångbåt vilken numera är privatägd, med hemort i Helsingfors, och som gör en och annan chartertur, är i ett fantastiskt fint skick!

Flertalet av ångbåtarna, som kom till Lappeenranta, är numera privatägda och används mest som s.k. lustfartyg, och överlag var alla i mycket gott skick.

En angenäm lukt kunde förnimmas i hamnen, och eftersom de allra flesta av ångbåtarna var vedeldade, så steg därför från många ångbåtsskorstenar en njutbar vedeldningsdoft.

Under lördagseftermiddagen var det givetvis ”Open ship”, och vi fyra svenska ångbåtsdiggare, liksom även många andra besökare, passade då på att gå ombord och undersöka och beundra ångbåtarna närmare. ▶



**Även lastångfartyg finns bevarade i Finland.**



**Känd besökare, Ragnar, i Saimas maskinrum.**



**Närmast Saimaa som vi åkte med från Ryska gränsen på Saima kanal.**

► Klockan 14 var det sedan gemensam och allmän vissling i de församlade ångbåtarnas ångvisslor, mycket stämningsfullt och häftigt! Den härliga synen av alla de församlade ångbåtarna i hamnen gjorde ju inte saken sämre. Klockan 18 hölls i Lappeenranta Rådhus, en mycket vacker träfastighet från år 1829, en liten högtidlig bankett med anledning av de båda 50-åriga jubileerna, och dit var då både jag, Christer, Sven och Torbjörn inbjudna. Ännu en gång kunde vi alltså känna oss stolta och lite privilegierade. Förutom högtidstal av bl.a. några av stadens styrande, bjöds det på en liten buffé, och efter tal av ordföranden i den Finska Ångbåtsföreningen, höll Sven såsom företrädare från Sveriges Ångbåtsförening ett svars- och tacktal, samtidigt som Sven överräckte ett diplom och ett flaggstandar som gratulationer till den finska vän- och ångbåtsföreningen.

På söndagsförmiddagen började flera av ångbåtarna att lägga ut och bege sig bort och hem till sina respektive hemmahamnar, också detta en minnesvärd syn, som vi dokumenterade med våra kameror.

Söndag eftermiddag skulle jag resa tillbaka med flyg till Göteborg, och mina tre reskamrater Christer, Sven och Torbjörn hade sin färja till Stockholm att passa på söndagskvällen, men vi hann ändå med en liten avstickare till Lovisa, där vi plåtade den lilla ångbogseraren Onni, som låg på land nära hamnen, förmodligen som någon form av museifartyg. Samtidigt fikade vi på en trevlig restaurang, som också låg nära hamnen i Lovisa, men sedan ställdes bilfärden mot Helsingfors.

Förutom ångbåtsgiggande i Lappeenranta så gjorde vi fredagen den 6 juli en avstickare med Christers bil upp till staden Savonlinna

(Nyslott), där vi bl.a. kollade på en del av den stadens ångbåtsflotta. Vid Landsmuseet besågs på så sätt museifartygen Salama och Mikko, och vid passagerarbåtshamnen fick sig insjöångaren Paul Wahl sig också en titt. Därefter bilade vi upp till varvområdet i Lai-taatsilta, och där kunde vi också stöta på en del ångbåtar, bl.a. den tidigare insjöångaren Imatra, senare och numera med namnet Suur Saimaa, vilket fartyg är under renovering och som förhoppningsvis skall återställas i driftsdugligt skick igen.

Vid varvet låg även en annan insjöångare av samma typ, nämligen ångbåten Heinävesi, men dess framtid verkar dock vara tämligen osäker. I en annan del av varvshamnen låg sedan en del bogserångaren, bl.a. Tippa, Janne, Oberon och den lilla trevliga ångsluppen Unnukka, liksom även ångbåten Puhos, som har träskrov.

Jag skall inte rabbla upp alla ångbåtar, som vi hade nöjet att se och beundra i Lappeenranta, men några nämner jag ändå, nämligen redan omtalade Saimaa, Satu, Lokki och Juno. Några av de andra var sedan bl.a. Hurma, Halla XVII, Ahti, Ansio, Antero, Armas, Enso, Kalle Tihveräinen, Lauri, Rauha och Wenno, sammanlagt närmare 20 ångbåtar av olika typer och storlekar.

Den som vill ha information om och även se bilder på dessa och andra finska ångbåtar hänvisas till den Finska Ångbåtsföreningens hemsida på nätet, vilken man når om man skriver Suomen Höyrypusiseura.

Tack till Christer, Sven och Torbjörn för mycket trevligt resällskap, och Ett Stort Tack också till Taisto Nevalainen, den Finska Ångbåtsföreningens ordförande! □



# Veteranbåtsmöte i Bergen

FJORDSTEAM 2-5 augusti

Vid Bryggen i Bergen hade man samlat kring 70 deltagande fartyg till veteranbåtsmötet. En fantastisk uppslutning som vi sällan skådat. Allt från fiskebåtar, ångslupar, motorfartyg och ångfartyg till båtmodeller, tändkylor, brandbilar, veteranbilar och bussar.

TEXT & FOTO: SVEN & MAGGAN JÖNSSON

**V**i, Maggan och jag tog oss dit med bil till Oslo, sedan tåg över fjällen på Bergensbanan, även det en upplevelse som alla bör göra någon gång. Lägg då till även en tur med Flåmsbanan till Sognefjorden och båt till Bergen. Det har vi gjort tidigare.

I Bergen mötte vi även Christer S, Micke A och Ragnar M för gemensam beundran av evenemanget. Under torsdagen em/kväll anlände de flesta fartygen på rad in till kajerna. Det gavs bra tillfälle till fotografering av dem alla. Sedan blev det öppningsceremoni med konsert och tal. Fartygen hade därefter öppet hus och erbjöd kaffe med våfflor på de flesta fartyg.

Under följande dagar gick flera fartyg ut till öar och avlägsna platser för att hämta och lämna besökare. Även veteranbussar erbjöd liknande turer för att underlätta för besökare. Mycket besökare var det och tidvis stor trängsel på kajer och ombord på fartygen.



**Bryggen i Bergen med Stavenes, Finnbodabogseraren Hebe, Oster och George Stephenson.**

En del fartygsseminarier pågick också. Brandstationen med veteranbrandfordon var öppen. En uppvisning av brandfordon med uttryckning till fingerad brand och räddningsaktion med räddning av damer från en balkong. Det skedde dels med 20-talsfordon och äldre besättning dels med något nyare ekippage (50-70-tal). De gamla husen på Bryggen fick en avtvättning när gubbarna fick ihop slangkopplingarna och pumparna kom igång. Publiken fick också några stänk. Vårt gäng gjorde lite båtutflykter bl a med



**Tyska ångsluparna Beryl och Pauline har en Qviding med B2 ångutrustning.**

M/S Granvin som gick en timmes väg till Eidsvåg där vi bytte till veteranbussar. Dessa gick en gammal väg över bergen till Bergen. Vägen slingrade sig i hårnålskurvor och krävde ibland en backmanöver för att komma runt.

Turen vi bokade med D/S Stord 1 blev ersatt av motorfartyg men det ville vi inte åka med. Vi lyckades med hjälp av vår norske vän Lars Helge komma med en tomtur tidigt på morgonen till Frekhaug där de hämtade



**Ångslupen Beryls maskin och panna.**

upp besökare in till festligheterna. Kaffe och våfflor som vanligt!

Stord 1 har efter branden för några år sedan nu åter rustats upp. Det har blivit fina salonger och andra utrymmen med fint trähantverk. Maskin och panna klarade sig bra vid den häftiga branden, som uppstod genom en tappad tändlunta på durken. Man kan av detta lära sig att hålla kölrent och fritt från oljespill.

Ett par ångslupar från Tyskland hade tagit



► sig hit, åtminstone den ena på båt-  
släp. En var en Qviding med Bernt  
Bredings maskin och panna. Den  
andra hade en Yarrowpanna och  
egentillverkad maskin. Ägaren har  
en ångmaskinaffär utanför Köln.



**Stord I är helrenoverad efter branden.**

Det var ingen svensk ångbåt med i  
år. Däremot flera med svensk an-  
knytning. Den tidigare svenskregist-  
rerade bogserångbåten **Styrbjörn**,  
som tillhörde Grängesbergsbolaget  
och gick i Narvik för att bistå malm-  
fartygen i många år, var med. Bog-  
serbåten Hebe tidigare i tjänst vid  
Finnboda varv.

Ytterligare fartyg med sverigean-  
knytning är **Risikafjord II**.

Ett lite underligt nybyggt ångfartyg  
var **George Stephenson** från Hol-  
land. Ägaren hade först tänkt bygga  
en ångslup att ta med på släp men ef-  
tersom han samlat på sig så mycket  
ångprylar blev det ett större fartyg.  
Försett med både dieselmotor och  
ångmaskin. Maskin och panna stod  
på huvuddäcket med all hjälput-  
rustning placerad på sidorna, lätt  
åtkomlig. Drivning av maskin sker  
via snäckväxel till en axel som går  
lodrätt ner till propelleraxeln. Där  
finns även dieseln som kan kopplas  
från och ångdrift kopplas in. Hur det  
är med stabiliteten kan man undra.  
De hade dock flera godkännanden,  
bl a isklass. Mycket av utrustningen  
var av blankpolerad mässing eller  
brons.

Gråmålade D/S **Hestmanden** som  
länge har renoverats på Bredalshol-  
mens varv kom in för egen maskin,  
dock stöttat av en bogserare eftersom



**Nybyggda Georg Stephenson från Holland.**

**Hestmanden med minnesutställning för krigsseglarna.**



**Ny elegant inredning i Stord.**



**George Stephensons maskin och panna.  
Står på huvuddäck! Vinkeldrev till axeln.**

alla tillstånd inte var klara. Avsikten  
är att fartyget skall vara utställnings-  
och minnesfartyg för krigsseglarna.  
Det finns stora utrymmen ombord.  
Andra deltagande ångfartyg var  
**Stavenes** som nu fått en ångmaskin  
från England. Man köpte först Jön-  
köpingsmaskinen från Stor Erik men  
den visade sig inte passa så bra. Oster  
var där men inte Böröysund som  
fått pannproblem och ligger på varv.  
Lilla Thorolf med dubbla träskrov  
var med. Unikt med salt mellan  
skroven för bevarande av träet. De  
hade grundkänning på vägen men de  
klarade sig fint.

Många delar i evenemanget hann  
vi inte delta i, t ex kappkörning ute  
på fjorden, dans och musikprogram  
samt andra förnöjelser ombord på de  
större fartygen. Fyrverkeri sista kväl-  
len fick vi en skymt av. Man kunde  
även få en flygtur med en DC3 om  
man var ute i god tid att köpa biljett.

I Bergen är de duktiga på att ordna  
dessa trevliga och intressanta eve-  
nemang, med ekonomisk stöttning  
av kommuner, stiftelser och företag.  
Vi återkommer gärna om fem år när  
nästa möte skall bli av.

Ett besök med bergbanan Flöibanen  
för att hälsa på de frigående getterna  
och beundra utsikten ingår i ett Ber-  
genbesök. Men man får passa på när  
det är molnfritt, för i Bergen finns  
nästan alltid någon regnskur på väg.  
Bergen har åter begåvats med spår-  
vagn, Bybanen, som går ut till flyg-  
platsen. Den åkte vi med när vi skul-  
le hem, för vi flög tillbaka till Oslo  
där vi hade bilen parkerad. □



# Firande av Ångbåten i Sverige 200 år Jubileumskortegen

söndagen den 26 augusti 2018



**V**i firade minnet av Samuel Owens verksamhet med ångbåtskortegen på samma sträcka som han startade. Det var sexton ångfartyg som deltog i firandet, alla passagerarfartygen var fullsatta. På kajen samlades mycket folk för att bevittna när alla fartygen gav signal och lämnade kajen. Blåsorkestern Tre Kronor underhöll med ångbåtmelodier liksom manskören Chorus Virorum ombord på Motala Express.

Samuel Owen kom till Sverige för att montera upp fyra balansångmaskiner man köpt från England. Han blev kvar och startade gjuteri och anlade ett varv på Kungsholmen i Stockholm. Där utvecklade han ångmaskiner och startade ångbåtstrafik den 2 augusti 1818 mellan Riddarholmen och Drottningholm. Detta var början till industriutvecklingen i det fattiga Sverige. □

TEXT: SVEN JÖNSSON  
FOTO: ANNE SOFIE ERIKSSON

Fartyg som deltog i kortegen:  
Ångsbrytaren Sankt Erik, ångfartygen Blidösund, Ejdern, Storskär, Drottningholm, Motala Express, Mariefred, ångfärjan Djurgården 3, ångsluparna Frithiof, Sjörök, Fredrika, Barcarolle, Gerda och Hjerter Kung. Ångbogserarna Robert och Örnen.

**Sexton fartyg deltog i kortegen till Drottningholm.**  
**« Örnen och Drottningholm.**  
**På kajen köade resenärerna, alla fartyg fullbokade. ►**  
**▲ Ångbogseraren Robert.**





*Vår fotograf Anne Sofie i "lekhagen" på pressbåten M20. Foto: Peter Nerström.*



*Manskören Chorus Virorum underhöll ombord på Motala Express. Sluparna Hjerter Kung och Fredrika.*



*De fullsatta ångfärjorna Mariefred, Blidösund och Ejdern vid Drottningholm.*





# Om konsten att koka vatten

TEXT: JENS PETERSSON

FOTO: SVEN JÖNSSON

**F**rågor om certifiering av ångpannor dyker regelmässigt upp, varför det kunde vara lämpligt att belysa saken ur några olika synvinklar. I det följande avser jag förklara varför man över huvud taget infört certifieringssystemet, räta ut några frågetecken i det som verkar krångligt, och förhoppningsvis sprida lite ljus över saken.

Alla som intresserar sig för ångteknik är nog medvetna om den potentiella risk som en påeldad ångpanna innebär. I ångteknikens tidigare skede var detta inte alltid fallet, vilket resulterade i många svåra olyckor.

För att förekomma myndighetsingripande med ty åtföljande krångel och kostnader började intressenter samarbeta kring pannsäkerhet. Bildandet av Ångpanneföreningen (ÅF) är ett resultat av sådant samarbete, och klassningssällskapen bedrev för sjöångpannor motsvarande utveckling av regler och rekommendationer för att öka säkerheten oberoende av myndigheter. Sedan dess har graden av myndighetsinblandning i pannsäkerhet varierat och regelverken förändrats. Den senaste större förändringen kom genom införandet av EU:s tryckkärlsdirektiv (PED) i svensk lagstiftning. Det kommer ständigt nya revisioner av regelverken, och det hela är svåröverskådligt. Glädjande nog, för den som undrar över regelverkens innehåll, finns det en sammanhållande logik som förblivit oförändrad över tid.

I detta sammanhang avser jag begränsa mig till en ångpannas tillblivelse och intygande av säkerheten genom fullständiga och rena



certifikat. Ångpannans fortsatta säkerhet beror därefter av en sakkunnig skötsel och garanteras genom periodiska besiktningar av sakkunnig person under ångpannans fortsatta liv. Säkerheten under ångpannans brukande lämnar jag alltså tills vidare där hän.

## Ångpannan som bröd

Man kan betrakta en ångpannas tillblivelse i analogi med brödbakning. Har man bestämt sig för att exempelvis baka små söta vetebullar, behöver man ha ett recept som beskriver både de ingående ingredienserna och hur baket går till.

# Ångpannans certifiering, från ax till limpa

normer, till exempel tryckkärlsnormen, tidigare kommerskollegiets (Transportstyrelsens), eller klassens regler. Normerna kan, analogt med brödbak, beskrivas som kokböcker med recept. Normerna kräver dock en del sakkunskap för att vara begripliga.

## Konstruktionsgodkännande

En ångpannekonstruktör börjar således med att rita upp sin konstruktion, välja material och dimensioner; samt sedan kontrollera mot en utvald norm att alla delar, sammanfogningar, öppningar, förstärkningar med mera till fullo minst uppfyller den använda normens minimikrav. Konstruktören måste härvid hålla sig till en och samma norm, det går inte att blanda olika recept och hoppas att resultatet blir det tänkta.

Skall man ha en panna med certifikat från ett klassningssällskap gäller sällskapets regler, vill man bygga enligt svensk nationell norm gäller arbetsmiljöverkets författningssamling, som är PED:s införande i svensk lag genom AFS 1999:4, nu ersatt av 2016:1.

Alla människor gör fel. Om konstruktören räknat fel, eller tolkat normens anvisningar fel, kan den resulterande konstruktionen vara farlig. Därför granskas konstruktionen av någon annan sakkunnig, opåverkad och oberoende av konstruktören.

Ritningarna, med tillhörande materialtillverkningspecifikationer samt tryckkärlberäkningen insänds därför för granskning och kontroll av överensstämmelse. Om konstruktionen uppfyller normens alla krav utfärdas ett konstruktionsgodkännande. För klassade pannor insänds på motsvarande sätt underlag till klassningssällskapets närmaste kontor med behörighet att göra konstruktionsgodkännande för tryckkärl (till ▶





► exempel kontoret i Oslo för DNV-GL eller kontoret i Köpenhamn för LR). Uppfyller konstruktionen klasskraven, stämplas alla ritningar med tillhörande dokument, för att intyga överensstämmelsen.

Konstruktionsgodkännandet är första steget mot en säker ångpanna. Det visar att konstruktionen, med valda material, dimensioner, svetsgeometrier, svetsprocedurer och material leder till en säker ångpannekonstruktion, avseende ångpannas integritet (strukturella säkerhet) - det säger dock inget om funktionen.

### Tillverkningskontroll

Precis som konstruktionen, baseras pannans tillverkning på samma principer: Varje steg kontrolleras särskilt och oberoende.

Det material som skall användas är särskilt provat för användning till tryckkärl. Som bevis på provningen är materialet märkt och åtföljs av materialcertifikat. För att materialtillverkaren skall kunna utfärda certifikat, krävs att ett oberoende organ har kontrollerat att materialtillverkningen och provningen till fullo uppfyller den norm som materialet certifieras under.

För att materialet inte skall förväxlas med annat, måste tillverkaren ha ett system för materialidentifiering.

Under tillverkningen skall det godkända organet kontrollera att alla mått är ritningsenliga, att rätt material används, att svetsarnas fogberedning är densamma som angetts i konstruktionsgodkännandet, med mera.

All svetsning skall ske enligt samma procedurer som uppgetts på konstruktionsunderlaget. Varje svetsprocedur skall ha genomgått en kvalifikationsprocedur, som visar fullgoda provresultat vid förstörande provning. Här skedde en avsevärd förändring vid införandet av PED. Svetsprocedurerna och deras godkännanden är idag knutna till det tillverkande företaget. Tillsammans med övriga skärpningar har det gjort att tryckkärlstillverkning i praktiken idag är förlagd endast till företag som specialiserat sig inom tryckkärlstillverkning.

### Det fullständiga och rena certifikatet

En tillverkning avslutas med en visuell inspektion av det färdiga tryckkärlet, genom-

gång av all dokumentation och en tryckprovning. Om allt kontrollerats och uppfyllt normens krav, utfärdas ett certifikat för ångpannan. Certifikatet avser endast den ångpanna som inspekterats. I normalfallet anges tillverkare och tillverkningsnummer i certifikatet och instämplas på pannan eller på en fastnitad tillverkningsskylt. Certifikatet blir på så sätt alltid kopplat till just den ångpanna det avser.

Den princip, som certifieringen följer är alltså att särskilda inspektioner, oberoende av tillverkaren, genomförs av särskilt utsedda och kompetenta inspektörer under alla stadier av en ångpannas tillblivelse, i syfte att undvika misstag som kan leda till farliga fel hos ångpannan. Det innebär besvär och kostnader, men systemet fungerar och några alternativ finns inte idag.

Det förekommer olika typer av förenklade inspektioner, likvärdighetsbedömningar mellan normer och liknande. I de fall sådana alternativa förfaranden leder till ett fullständigt och rent certifikat, har en kompetent och av ångpannans tillverkare och ägare oberoende inspektör, förvässat sig om att ångpannan uppfyller den norm som certifikatet avser. Ett konkret fall är det som Yngve Ström refererar på SÅF:s hemsida (Om ångbåtar; Besiktning av ångpanna). Ångpannan var i det fallet tillverkad normenligt, enligt en annan, äldre norm år 1965. Föreskrivna kontroller hade skett under tillverkningen och pannan hade tidigare certifierats. I ett sådant fall kan inspektören utfärda ett fullständigt och rent certifikat enligt en idag gällande norm. Om det där emot inte gjorts kontroller av en särskilt utsedd, kompetent inspektör under tillverkningen, saknas underlag för ett fullständigt och rent certifikat.

Av ett rent och fullständigt certifikat framgår alltid åtminstone ångpannas tillverkare,



tillverkningsnumret (klassen kan använda certifikatnummer istället för tillverkningsnummer), tillverkningsåret, högsta tillåtna arbetstryck, och samma uppgifter stämplas på pannan eller tillverkningsskylten. I tillägg till dessa uppgifter anger ett certifikat enligt PED bland annat högsta tillåtna temperatur och vilken kategori kärlet tillhör. Ångpannor tillhör kategori III enligt PED (eldade tryckkärl). Klassen använder likartade system, men med sina egna beteckningar.

Om man förstått principerna bakom tryckkärlstillverkning, är det möjligt att känna igen en ångpanna med ett fullständigt och rent certifikat, samt identifiera den tillhörande, säkra pannan med hjälp av dess märkning.

### Andra certifikat

Kanske är det så, att konstruktionsgodkännande ibland förväxlas med det rena och fullständiga certifikatet. Av alla certifikat framgår dock vad de avser; ett konstruktionsgodkännande benämns just konstruktionsgodkännande, och är då bara det första steget mot en säker ångpanna.

Om en panna tillverkats utan löpande kontroll saknas underlag att i efterhand utfärda ett fullständigt och rent certifikat. Det räcker inte med en slutbesiktning med tryckprov- ►



ning, mycket kan ha blivit fel under tillverkningen och farliga brister kan ändå finnas. Exempelvis kan felaktiga svetsar relativt snabbt korrodera, med risk för explosion. Det kan också förekomma sprickbildning i grundmaterialet i den av svetsen värmepåverkade zonen, och sprickpropagering kan sedan ske under pannans användning och försvaga exempelvis en pannmantel. Detta är exempel på farliga felaktigheter, som inte avslöjas vid en tryckprovning, men förhindras genom att svetsprocedurerna först godkänns och sedan tillämpas av svetsare som personligen avlagt prov för samma procedurer, med samma material, av samma dimension och i samma svetsläge.

Det är fullt möjligt att ett godkänt organ certifierar exempelvis en separat tryckprovning, men då framgår det av certifikatet att det endast avser en tryckprovning. Certifikatet är då ofullständigt, på samma sätt som ett konstruktionsgodkännande. Det visar inte att pannan är säker att använda.

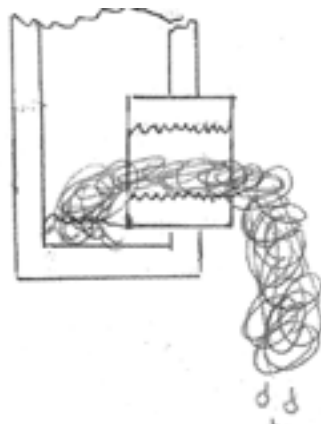
Det förekommer också att certifikat utfärdas med någon begränsning, till exempel att en ångpanna bara får användas tillsammans med en viss utrustning, eller att något ytterligare prov skall genomföras innan pannan används. Man kan då säga att certifikatet inte är rent, utan innehåller någon typ av förbehåll.

Hur SÅF skall hantera pannsakerhet är ett ämne som stötts och blötts under hela SÅF:s existens, och fortfarande har vi inte funnit någon alternativ metod för att åstadkomma en betryggande säkerhet. Idag finns bara ett fullständigt och rent certifikat enligt någon vedertagen norm, som metod att uppnå en betryggande säkerhet vid tillverkningen av en ångpanna. På något sätt behöver ångpannor kontrolleras av kompetenta personer, frågan är hur det kan göras på ett effektivt och smidigt sätt. □

## Saxade praktiska idéer

från FUNNEL No. III

Fritt översatt av Åke Wahlinder



## Före vinterförvaringen

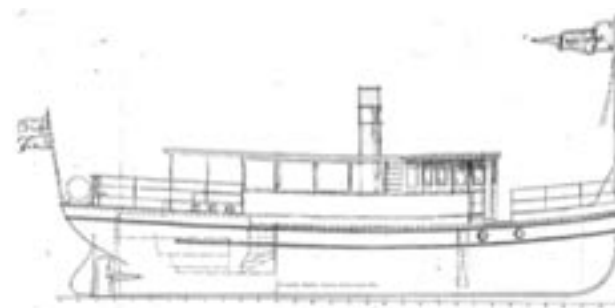
av pannan är det viktigt att inget vatten finns kvar i bottenringen på pannan. Normalt så är nedre kanten på rensöppningarna ca 10-20 mm högre än pannbotten och därför samlas det lätt vatten som kan vara svårt att få ut.

Ett sätt att få bort vattnet är att använda en bomullsveke som med hjälp av kapillärkraften tömmer pannan på allt vatten i bottenringen. Se bild. Blöt veckor och stick in dem i pannans rensöppningar, se till att vecken är så lång att den når ned till pannbotten.

På utsidan av pannan skall vecken vara så lång att den går en bit nedanför pannbotten för att kapillärkraften skall fungera. Vattnet rinner så sakta ut från pannan och den kan vara helt tömd efter några dagar.

Glöm ej att smörja gängorna till rensöppningarna för att förhindra rostbildning. □

## Prylmarknad Säljes



## En unik och historisk ångbåt

Här erbjuds en båt med en märklig historia, en båt från tiden då ångsågarna vid Ångermanälven och ute på Alnön gick varma. Då träbaronerna festade på Knaust i Sundsvall och Sverige började få upp farten. Det berodde på ångmaskinerna - 1800-talets största uppfinning.

Denna ångbåt, lite drygt 18 meter lång och 4 meter bred, byggdes i Jönköping för trafik i nedre Ångermanälven. Året var 1884, vilket gör båten till en av de äldsta ångbåtarna i hela Sverige. Hon fick det moderna ordet Trafik till namn och gick så på älven med passagerare och gods mellan sågarna, tegelbruken och varven.

Nu erbjuds hon till salu, då ägaren med stora ekonomiska uppoffringar redan tagit hand om ångslupen Frithiof från 1897 och den pampiga Vätternångaren Motala Express från år 1895. Det räcker med två ångbåtar av detta slag, varför Nocturn, som är båtens nuvarande namn, erbjuds till salu. Skrovet är i gott skick efter en grundlig genomgång runt sekelskiftet 2000 i enlighet med Transportstyrelsens krav för passagerarfartyg. Ångmaskinen, som inte är båtens första maskin, kommer från Finland,

Borgå och är konstruerad av Robert Runeberg, sonson till skalden Johan Ludvig Runeberg (Fänrik Ståls sägner).

Maskinen är en 2-cylinders compound med strålkondensator och i ypperligt skick – en prydnad, ett museiföremål i sig. Ångpannan, ursprungligen eldad med bakved från sågarna, har nu en oljebrännare av modernt utförande. En donkeypump från epoken pryder maskinrummet, helt nyrenoverad i antik skönhet. I övrigt har en renovering inletts med en inriktning som lätt kan modifieras och/eller ändras helt efter en ny ägares önskningsar som fritidsfartyg, som mindre passagerarångslup eller som historisk ångbåt. Fartyget säljs således "as is". Det viktigaste är dock att detta är svensk konst- och kulturhistoria, då konst betydde mera än bara måleri och skulptur, där produkten var beviset över konstfärdighet, precision och funktion. Nocturn är en båt för möjligheter, glädje och kultur.

För mera information och bilder kontakta:  
Willy Söraa 070 6588 510  
E-post: wgs@hotmail.no



## Prylmarknad Säljes



### Ångbåten Tyllsnäs

Plåtskrov Längd 6,8 m bredd 2 m  
Ångmaskinen är en nytillverkad  
Breding B2 maskin.

Den har 2 st högtryckscylindrar på diame-  
ter 92 mm slaglängd 140 mm.  
Pannan är stående eldrör på 2 M<sup>2</sup>.

Det finns en båtvagn till den.  
Pris 50.000:- eller högstbjudande.

Jan Gunnarsson  
Tel: 070-5852 572  
E-post: grufby@gmail.com



### Ångpannor för ångslupar

Mönsterångpanan "Vaporcita" tillverkas  
i serier på beställning, 50 kW (80 kg per  
timme) avgiven effekt, komplett med ar-  
maturer och fullständigt och rent certifi-  
kat för ångpanna 12 barö.

Andra storlekar, armaturer med mera  
enligt överenskommelse.

Jens Pettersson 070-4929 812  
jens.s.pettersson@gmail.com

## Aktiviteter

### September

- 15 Kulturresea med Mariefred
- 15 Blidösund, medlemsresa kl 11 avgång, åter kl 16
- 15-16 Tändkulehelg piren vid Vasamuseet  
och Sankt Erik
- 18 Klubb Maritim Sth Fredrik Larsson  
från Svensk Sjöfart fd Redarföreningen  
om svensk sjöfart.
- 27 Stiftelsen Skärgårdsbåten klubbafon kl 18.30  
med Gert Ekström. Många unika bilder om buss,  
båt och järnväg till Djursholm. Tellus.
- 30 Blidösund resa Uppsala – Stockholm.

### Oktober

- 13-14 Sjöhistoriska Museet. Fartygsforum Lysekil.
- 16 Klubb Maritim Sthlm kvällsprogram
- 12-18 High Chaparral Visning, www.hav.se
- 19-21 High Chaparral Auktion, www.hav.se
- 27 Körning av ångmaskinerna i Ånghallen i  
Eskilstuna.

### November

- 3-4 MJ-Hobbymässan på Stockholmsmässan  
Älvsjö. www.mjhobbymassan.se
- 13 Klubb Maritim Sthlm kvällsprogram
- 14 Stiftelsen Skärgårdsbåten klubbafon
- 15 BHRF styrelsemöte.
- 24 Hjulmarknad Solnahallen. www.hjulmarknaden.se

### December

- 1 Körning av ångmaskinerna i Ånghallen i Eskilstuna.  
Julanknytning med glögg och pepparkakor i ångma-  
skinhallen. Julmarknad Rademachersmejdorna.
- 4 Klubb Maritim Sthlm kvällsprogram med  
smörgästårta.

## SÅF-bladet

### Redaktion

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

Red. Bertil Persson 0703-06 17 02  
E-post: bertil@teknil.se

### Känner du någon ångintresserad

som inte är medlem? Passa på att ge bort ett  
medlemskap! Vill du inte kostas på detta kan  
du anmäla kontaktuppgifter för vederböran-  
de så skickar vi anmälningsinformation och  
någon tidning.



Se oss på facebook

**Manusstopp 29 okt  
för material till nr 4 2018**  
som kommer ut ca 15 dec.

**Omslag:** Jubileumskortegen  
stävar mot Drottningholm.  
Foto: Anne Sofie Eriksson.

**Baksida:** Isbrytaren Sankt Erik  
går igenom Liljeholmsbron.  
Foto: Johan Magnusson

Tryck: Norra Skåne Offset  
Klippan

**Har vi inte skickat någon E-post till dig under året saknar vi nog din adress!  
Antagligen har du missat lite info.  
Undvik detta. Skicka din E-post-adress till: [stimmaren@telia.com](mailto:stimmaren@telia.com) !**

# B



Returadress:  
Sveriges Ångbåts Förening  
c/o Jönsson  
Grändalskullen 8  
184 63 ÅKERSBERGA

