

SVERIGES
ANGBÄTSS
FORENING

SÅF-bladet

november

Ångbåten 200 år i Sverige



4/18

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 ångmateriel 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
RAMNÄS
Tel 079-332 68 61
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

SÅF-bladet SVERIGES ÅNGBÅTSFÖRENING MEDLEMSBLAD NR 4 2018

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

MEDLEMSAVGIFT FÖR 2018 ÅR: 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



Året som gått och året som kommer!

Så här på höstkanten och många dagar för jul och nyår, så brukar det vara dags att blicka såväl bakåt som framåt, och vi kan lätt konstatera att mycket har hänt under 2018 och rätt mycket kommer att hända under 2019. Dock vet vi att, av en del som planeras, så brukar en hel del nytt tillkomma som behöver tas om hand ganska raskt och en del som planerats kan vi ibland tvingas skjuta upp.

2018 var ett mycket intressant och givande ångbåtsår och av inkomna rapporter från rederierna, så har det varit ganska gott om passagerare på de ångdrivna båtarna överlag. Mot säsongens slut genomfördes på ett storstilat sätt den stora defileringen av ångbåtarna till Samuel Owens 200-årsminne. Kortegen följdes av många intresserade såväl ombord på fartygen som på land och detta blev en stor manifestation för "ångbåtsrörelsen".

I början av 2019 kommer vi att delta vid "Allt för sjön" i Älvsjö, strax utanför Stockholm och den 23-24 mars kommer föreningen att ha sitt årsmöte i Eskilstuna, då också Stads- museets ångmaskiner kommer att köras. Vid mötet så kommer ett föredrag om "de nya tankarna om s k eldarcertifikat" att hållas. Ett föredrag om föreningsutveckling är planerat och vidare hoppas vi att vi kan diskutera de alltid intressanta frågeställningarna om pannvatten/vattenkemi etc. Boka in helgen redan nu, så missar ni inte ett trevligt arrangemang på Eskilstuna stadsmuseum.

Efter nyår planeras minst två ångmaskinistkurser, en i Hjo och en i Stockholm. Bägge ges som s k KY-utbildningar och det är Sjöskolan på Beckholmen som garanterar utbildningarnas genomförande.

Trevliga helger framöver önskar

Kjell Nordeman
ordförande



◀ S/S Engelbret Soot i Örje.

S/S Turisten i Örje.



Engelbret Soot anlade 1849 här Norges första slussanläggning med tre slussar, höjdskillnad 10 m.



Båtar & bilar

I samband med utflykten till Bergen och veteranbåtsmötet besökte vi några andra sevärdheter

TEXT & FOTO SVEN & MAGGAN JÖNSSON

Haldenvassdraget

I Örje någon mil in på Norska sidan ligger kanalen som leder ner till Halden. Längs kanalen finns flera ångfartyg med svenskt ursprung. Vi har sett de flesta vid tidigare besök men då i bättre skick än nu.

Troligen har de flesta resurserna gått åt att rusta upp det tidigare sänkta passage-rångfartyget Turisten. På 60-talet när lönsamheten dog ut sänktes fartyget i en sjö längs kanalen. ➡



Ara under reparation.



Hebe fd Vaxholmsbolaget.



Sightseeingbåt som tidigare gått i Stockholm.



Helge Holth och Sven Jönsson filosoferar ombord på Ture 2.



► Några entusiaster tyckte för några år sedan att där kan den inte ligga, vi måste ta upp och renovera farkosten. 50 miljoner senare kan den sedan ca två år gå i trafik. Fast om det blivit lönsammare att driva ångbåtstrafik i dag är väl tveksamt. Den kör i alla fall ett par gånger i veckan.

I Örje finns ett museum. Där ligger även fd svenska **Lelång** på land. **Engelbret Soot** ligger i kanalen men ser inte ut att vara i drift i någon större omfattning. Lilla ångslupen **Hans f.d. Klara** från Värmland ligger också där. En bit utanför byn och ovanför slussen ligger en Qviding ångslup hos en sjöman.

Några kilometer söder om Örje vid Vågelsby ligger en tidigare Vaxholmsbåt **Hebe**, påbyggd med ett övre däck, till synes i gott skick, som kör en del charterturer. Bredvid ligger den lilla ångslupen Stampe som kommer från Jönköping via Mullsjö. Här ligger även ett träskrov från Sverige, skrovtypen var tidigare vanlig i Stockholm.

Längre ner i Aremark ligger Ara, byggd på Wennbergs i Karlstad, på land för långsam renovering, en kväll i veckan. Det är samma man som äger Ara, Turisten och M/S Thor. På senare tid har nog mesta kraften och pengarna gått till att renovera Thor. Här i bygden finns ett par slupägare. Vi besökte Helge Holth som har en flottningsbåt kallad **Ture 2** med en B2-panna och hög B2 maskin.

Den andra slupen låg i år på land, men vi tog oss inte tid att leta upp den. Det tog oss ändå 5,5 timme att åka från Oslo till Töcksfors (ca 11 mil), så går det när det finns mycket att titta på. Vi övernattade på vandrarhemmet i Töcksfors, en ort med trevliga omgivningar bl a två slussar i Dalslands kanal. S/S Herbert hade varit på besök någon vecka tidigare. ►



Skogen och ängarna är fulla med bilvrak, närmast en plundrad Morris Oxford.

► Bilar

Vid vandrarhemmet finns gamla vägen med en öppningsbar vridbro som dock inte varit öppen på 30 år enligt vandrarhemsföreståndaren. Bron är byggd 1912 vid Götaverken. Vattendraget leder in till en liten sjö och vi funderade varför man kostade på en dyr öppningsbar bro. Jo, kring förra sekelskiftet och en del år framåt fanns ett litet pappersbruk i Hån som hade behov av vattentransporter. Nu är det bilverkstad där. Det låg en bok om en bilkyrkogård på vandrarhemmet. Det är ca 2,5 mil dit meddelade föreståndaren, ”men när du tror att du åkt

fel skall du fortsätta tills vägen tar slut”.

Vi åkte på slingriga vägar och undrade om det var värt besväret. Plötsligt dök det upp skrotbilar i skogen, ett stort gärde var fyllt med 50-70-talsbilar. Ibland staplade på varandra. Ibland nersjunkna i jorden, ibland med träd som växt igenom resterna av bilarna. Otrolig syn. Minst två tunnland med bilar, ett par övergivna bostadshus, en lada med bara växellådor. Lite ångkultur hade också nått hit i form av ett par ångpannor med ursprung i försvaret eller som brandspruta. □



Sneruta, Bärplockare, Frilörda mm. Anglia.



Saab 93 och Ford Thames.



Volvodroska som vi minns från 50-talet.



Svängbron i Töckfors från Götaverken 1912.

Ny bok!



200 årsminnet av den första ångbåtens avfärd i augusti 1818 högtidlighölls i år med en jubileumskortege av större och mindre ångdrivna flytetyg. Ångfartygens och skeppsvarvens utveckling under detta uppbyggnadsskede avhandlas i boken

Ångfartyget 200 år gör utblickar mot de sju haven, men med tyngdpunkt i de svenska förhållandena i allmänhet och Stockholms ångfartyg i synnerhet.

Boken avslutas med en vacker bildkavalkad från den minnesvärda dagen i historien då gästerna på Riddarfjärden omgavs av ett moln av vattenånga och stenkolströk alltmedan ångvisslorna försökte överrösta den stiligaste mässingsorkestern.

Detta och mycket mer kan medlemmarna med välbehag läsa i årets önskejulkapp för alla som har ett hjärta som klappar varmt för ångbåtar på 192 sidor i Ångfartyget 200 år. Till råga på all nöjsamhet till det facila **medlemspriset av 200 kronor.** (Bokhandelspris cirka 350 kronor.)

Boken kan beställas på

info@attundaskeppsforlag.se eller avhämtas på Stiftelsen Skärgårdsbåtens expedition på Nybrogatan. Kontrollera först att expeditionen är öppen. (08-662 89 02)

Ange att Du är medlem för att få rabattpriset. Boken beräknas vara levererad i mitten av december.

Fartygsforum

Årets fartygsforum var förlagt till Lysekil 13-14 oktober. Det samlades ett 60-tal deltagare från veteranbåtsrederier, främst ång- och segelfolk.

TEXT & FOTO: SVEN JÖNSSON

Att ta sig till Lysekil med allmänna kommunikationer kräver en del planerande. Bussar går sporadiskt från Göteborg och tar mer än två timmar, visserligen tidvis med trevlig omgivning, men det var svårt att hinna till träffens början klockan 13 om man åkt från t ex Stockholm på morgonen. SMM som arrangerar hade ordnat med hyrda minibussar från Göteborg. De visade sig värdefulla även vid hemfärden eftersom ett ställverk i Skövde trakten behagade brinna. Några deltagare, som inte hade tillgång till hyrbussen, kom inte hem förrän vid tretiden på natten!

Skandiamuseet

Nåja, mötet kom igång nästan på utsatt tid med välkomnande och några ordningsfrågor. Vi samlades i Skandiamuseet där Föreningen L. Laurin disponerar stora lokaler i två våningar. Leif Gullersby från föreningen berättade om den verksamhet som bedrivits genom åren med tillverkning av motorer i dessa lokaler.

Den första tändkulemotorn tillverkades 1902. Den var på 4 hkr. Konstruktör var Laurentius Laurin från Grundsund som



Många deltagare lyssnade när Leif Gullersby berättade om Skandiamuseet och maskintillverkningen genom åren.

startade Lysekils Mekaniska Verkstad som senare blev Skandiaverken. Detta startade en tillverkningsprocess av motorer för främst fiskebåtar som pågick till 1966 när sista tändkulemotorn lämnade fabriken. Skandiaverken tillverkade även motorer för stationärt bruk och från 1933 började företaget tillverka dieselmotorer. Skandiaverken upphörde som företag i Sverige 2011.

Föreningen L. Laurin har skaffat och samlat ett stort antal motorer, de flesta renoverade till körbart skick. Vid deras arbetsdagar på torsdagar kan man besöka museet klockan 18-21. Under somrarna anordnas även en välbesökt tändkuledag i Lysekil.

Föreningen driver även bogserbåten Harry som köptes 1993. Byggt i Gävle 1887. Den har en 4-cylindrig Skandiamotor från 1950. Klassad som Traditionsfartyg och är K-märkt. Se www.laurin.se om föreningen och deras verksamhet.

Westkust

Per Berg från skolfartyget Westkust berättade om hinder och framgång med tjejseslingar som leder till vidareutbildning i seglarskola.

Kunskapsöverföring

Helena Törnqvist från Arbetets museum har arbetat med generationsväxling och kun-

skapsöverföring. Nu gjorde hon en uppföljning från tidigare år med diskussion och erfarenhetsutbyte.

Maskinistutbildning

Christer Hammarström redovisade ett utbildningspaket för ångmaskinister, T75, med möjlighet till distansutbildning. Vi får väl avvakta hur detta kan inordnas i befintliga rutiner.

Transportstyrelsen

Fredrik Hellsberg och Tomas Olsson berättade lite om certifikat och självdeklaration i Transportstyrelsens stödsystem EKAN samt besvarade frågor. 5-15 m fartyg skall inar- ▶

► betas i systemet till april 2019 om ägarna bedriver yrkesmässig verksamhet.

Riksantikvarieämbetet

Tove Holm informerade om Bidrag till Kulturarvsarbete, det kallades tidigare bidrag till arbetslivsmuseer. För 2018 fördelades 16 miljoner varav hälften går till arbetslivsmuseer. Bidrag kan sökas av arbetslivsmuseer, hembygdsmuseer och ideella kulturarvsverksamheter som syftar till att bevara och utveckla kulturhistoriska värden. Dessa värden kan vara såväl fysiska som immateriella. Verksamheten ska vara tillgänglig för allmänheten, eller avses att bli det.

Bidraget är avsett för särskilda insatser i syfte att bevara, använda och utveckla. Dock inte för årlig drift av verksamheten. Objekten skall vara tillgängliga för allmänheten.

Gång för bidragsprocessen: Januari sker utlysning för ansökan. Februari skall ansökan vara inlämnad. Maj kommer beslut och utbetalning. Resultat skall redovisas.

Information från fartygsorganisationerna

Segelförbundet anmälde att det blivit problem med möjlighet till pantsättning när Transportstyrelsen ändrat 12 m gränsen för fartyg till 24 m.

Kjell Nordeman SÅF anmälde farhågor för kommande förbud att använd kol till fartyg och andra ånganläggningar. Frågan bör uppmärksammas kanske inom ThN eftersom det gäller även järnvägsdrift. Redan nu har det införts förbud inom kommunal förvaltning i t ex Malmö där s/s Bore inte får elda i pannan där hon ligger nu.

Arbetsmiljöverket har utfärdat en föreskrift om krav på pannskötarcertifikat för att anställda skall få hantera ångpannor. Den



Soten i idyllen Smögen.

kommer att träda i kraft om något år. Vid hörande av Transportstyrelsen erfordras det inte för ångfartygsmaskinister, men vad som i dag gäller i övrigt är svårt att få entydigt svar om, från myndigheterna. Avsikten är att ta upp det vidare på SÅFs årsmöte.

Sven Jönsson informerade om att Ångbåts-tidtabellen får framställas genom att nya krafter tar vid. Efter 25 år med tabellen tar jag/Sven pension på riktigt. Intresserade får gärna höra av sig.

Arbetet inom Transporthistoriskt Nätverk, ThN, med sk bevaranderätt har nu kommit så långt att RAÄ fått uppdrag av Regeringen att utreda förutsättningar för att det rörliga



Maskin på museet av okänt fabrikat.



Maskin från Carlskrona varv. Byggd 1907 för ångslup 27 Edda nr 1.

kulturarvet får laglig rätt att bevara veteranföremål i befintligt eller ursprungligt skick. Rapport som skall gå till Regeringen väntas innan årets slut.

Kvällsaktivitet

Deltagarna samlades under kvällen för en gemensam måltid ombord på passagerarfartyget Soten. Det bjöds på en västkustmåltid med tillhörande trevliga berättelser av fartygets skeppare Göran Hahne. Soten är byggd på Wennbergs i Karlstad 1915 som nr 15, s/s Torsö.

Kvällen fortsatte på lokal med öppenhetliga diskussioner.

Söndagens verksamhet

Nu fick vi tillfälle att titta på samlingarna av ett 100-tal motorer, mest tändkulor. Efter lite fika startades ett par stora Skandia-motorer i nedre hallen.

Visningarna fortsatte med besök ombord på fiskefartyget Asta af Smögen, lotsbåten Heimdal och skonaren Kvartsita som seglar som skolsegelfartyg. De bjöd på dagens godaste smittar. Se vidare www.kvartsita.se

Sedan var det dags för hemfärd efter ett trevligt möte med likasinnade. För några tog det många timmar pga järnvägsproblem vid Skövde. □



Medlemsmöte i Forsvik

I samband med kulturarvsdagarna ordnade Intresseföreningen i Forsvik en del evenemang. SÅF fick erbjudande om att vara med i tillställningen och ha ett medlemsmöte där samtidigt.

TEXT & FOTO: SVEN JÖNSSON

Styrelsen anammade detta och stora ansträngningar gjordes att få ut inbjudan till medlemmarna. Beslutet kom nämligen efter att SÅF-bladet skickats ut. Därför skickade vi e-post till de vi hade adresser till men till 111 stycken, där vi saknar e-postadress, fick vi skicka brev med posten som kostar och tar betydligt mer tid att utföra. Det visar på vikten att alla medlemmar lämnar sin e-postadress och meddelar ändringar!

Mötet i Forsvik 8-9 september samlade 30 medlemmar trots att det var valdag på söndagen. Efter registrering av deltagare och fika var det dags för första föredraget som intresseföreningen organiserat.

Göta kanals VD Roger Alsäter berättade om aktuell verksamhet omkring kanalen.

Det satsas stora belopp för upprustning. På många ställen har kanalskoningar rasat ner. Man gör nu om stensättningen från grunden. Det innebär omfattande bortgrävning av marken utanför kanalen, iläggning av nytt material och ny tätning med gummiduk och återfyllning med den gamla leran som ytterligare tätning. Förr i tiden när kanaler byggdes fick ett stort antal personer trampa leran för att få bra tätning.

Ångpannetillverkning

Vi samlades åter i konferensrum på Brukskontoret. Jens Pettersson berättade om de olika utvecklingsstegen för tillverkning av ångpannor. Först krävs en konstruktionsritning med beräkningar, svetsförfarande, materialkvalitet mm. Dessa konstruktionshandlingar skall godkännas av klassnings-

sällskap med behörighet för detta.

Sedan kommer anskaffning av material av angiven kvalitet. Materialet skall vara spårbart hela vägen till färdigt tryckkärl. Mindre delar genom instämpling av koderna.

Så till själva tillverkningen. Det krävs numera att företaget har behörighet att utföra dessa arbeten. Kunnig personal som skall visa att de kan utföra svetsning med de angivna procedurerna. Begreppet licenssvetsare som tidigare kunde utföra svetsjobbet tillämpas inte längre. Numera krävs ett företag med tillämpliga behörigheter.

Under tillverkningsförloppet skall en besiktningsorganisation genomföra kontroller med protokoll. Detta kan inte skrivas i efterhand när tryckkärlet är klart.

Det innebär att en befintlig ångpanna inte kan godkännas i efterhand såvida den inte någon gång i sitt tidigare liv varit godkänd och att de handlingarna kan återfinnas.

Överhettarslinga i ångpanna

Flera har eftermonterat en slinga i ångpannans eldstad för att få överhettad ånga. Det har resulterat i lägre bränsleförbrukning, lättare att hålla trycket och högre fart. En del har varit oroliga för att det skulle bli sämre smörjning i cylindrarna. Det tycks vara tvärtom, att mättad ånga som innehåller en del vattendroppar lättare tvättar bort oljan. Med Morrisolja avsedd för överhettning har det visat sig att en oljefilm sitter kvar på cylinderväggarna.

Möjligen kyler en slinga i eldstaden elden något men fördelarna överväger. Kan man från början montera tillräckligt stor slinga över pannan kan det vara bättre. Rökgaserna har dock lägre temperatur än eldstadsflammorna.

På Marguerite och Hjerter Kung har slinga med tryckkärilstål monterats, ca ett varv 12 mm rör. På Stimmaren är det 1/2 tums rör ca ett och ett halvt varv, placerat i nederkant av tryckkärlet. Inbakad i eldfast bruk. I denna pannkonstruktion kan eldstaden separeras från tryckkärldelen. Liknande är det på EwaLi med ca två varv stålrör.

Pannskötarlicens

Arbetsmiljöverket har gett ut en ny författning (AFS2017:1 Användning och kontroll av trycksatta anordningar), som innebär att den som handhar en ångpanna skall ha Pannskötarlicens. Saknas behörighet kan sanktioner utfärdas. Föreskriften torde gälla anställd personal. Det är man om man t ex tjänstgör på ett passagerarfartyg eller kör en ångslup med betalande passagerare.

Vid förfrågan på Transportstyrelsen, av Smålands Museum för Thor, har man fått besked av dess handläggare Christina Östberg att kravet inte gäller för fartyg. Hon meddelar att i AFS 2017:3 kap 6 blir det ingen ändring beträffande övervakning mm. Tolkningen torde då gälla att de som redan har behörighet med motsvarande kunskap som förskriften anger, inte behöver pannskötarlicens också.

Eftersom man fått lite olika besked från besiktningsorganisationerna bör frågan klargöras. Detta görs lämpligen tillsammans med järnvägsföreningarna. Frågan avses även behandlas på SÅF årsmöte.

Koleldning i framtiden.

Från EU har framförts krav på att kol inte får användas i framtiden. Det lär vara förbud för Polen att bryta och sälja kol redan nu.

Frågan om kol till ångbåtar och ånglok mm i historiska fordon behöver utredas vidare, sannolikt på Europainivå. Kanske med hjälp av EMH, den europeiska organisationen för veteranfartygs bevarande. ▶

► Info från styrelsen

Maggan Jönsson informerade om att vårt datorsystem för medlems- och båtregister samt hemsida är föremål för ombyggnad pga att grunden för det gamla är nerlagt för flera år sedan.

Medlemsregistret är nu i det närmaste klart. Testning av funktionerna pågår. Båtre-gistret är påbörjat med viss granskning och justering. Hemsidan görs nu i ett standard-program och är påbörjat. Inloggning och hopkoppling av de olika delarna håller på att utvecklas. Webbmaster bedömer att systemen kan öppnas för medlemmarna under hösten/vintern.

Datorstöd för kontroll av medlemmarnas ångpannor är dock inte påbörjat. Kanske skall vi ytterligare testa förfarandet och behov av datorstödet.

Kanalhistoria

Dick Harison var inbjuden att berätta om Göta kanals historia och tillståndet inom landet genom århundraden. Behovet av en förbindelse genom landet diskuterades i många hundra år.

Första förslaget 1525 kom från biskop Brask. Behovet att kunna frakta förnödenheter från öster till väster var stort på tiden då sundet mellan Skåne och Jylland var danskt. Man ville slippa den sk Öresundstullen. Utloppet mot väster var smalt med Norge i norr och Danmark i söder och man var rädd för att kanalen skulle kunna tillfalla endera av länderna. Dessutom var vägar inte utbyggda. Vattenvägar var att föredra.

Efter diverse stridigheter och fredsförhandlingar förbättrades läget. År 1810 var det läge för att hitta kunniga kanalbyggare och pengar. Valet av konstruktör föll på Thomas Tellford. Baltzar von Platen utsågs som ledare för genomförande av bygget. Han fick dock inte se den färdiga kanalen,



Kraftverk och gjuteri mm i Forsvik.



Föredrag i uppsatt tält.

han dog 1829. Kanalen blev klar 1832. Det var det största byggnadsverk som någonsin tillkommit i Sverige.

Det har sagts att kanalen var omodern redan när den blev klar, men det dementade Harison på det bestämdaste. Ända in på 1950-talet var den viktig för att transportera förnödenheter. Numera är det mest fritidsfartyg som nyttjar kanalen, med många utländska besökare. År 2007 kom 5200 fritidsfartyg.



Maskintelegrafen på bryggan mellan hjulhusen.

Det var ett fängslande och intressant föredrag av Dick Harison som man gärna lyssnar på igen. Kanske skriver han en bok så småningom om Göta kanal?

Porttillverkning

Nästa föredrag handlade om reparation och tillverkning av slussportar som pågår i lokaler i Forsvik och Sjötorp. Det var Mikael Hallgren från Traditionsbärarna som berättade om detta. Han beskrev de olika momenten med uppmätning, materialanskaffning,

tillverkning och inpassning av en slussport. Han berättade bl a annat att det är stor brist på lämpligt virke bestående av långa tjocka tallar samt att sågverkens maskiner inte kan såga dessa dimensioner som behövs till stående virket. Skogsägarna får bättre betalt för massaved och virke i vanliga dimensioner. Dessutom behöver träden växa i flera generationer. T o m kanalbolaget sålde sina lämpliga tallar som massaved för ett antal år sedan när de trodde mer på stålportar. Detta visade sig vara fel tankegång.

Nordevall

Medlemmarna och även andra Forsviksbesökare gjorde en tur med Eric Nordevall II. Det var intressant att se hur maskinerna manövrerades. Fram och backinställning sker genom att i rätt ögonblick med spakarna flytta excentern från back- till framläge eller tvärt om. Man kastar om på en maskin i taget. Missar man rätt läge riskerar man att maskinen låser sig vilket tar en viss tid att rätta till. Då gäller det för gästen vid styrretten att sikta på något billigt.

Ångbil

Tomas Pålsson från Kävlinge hade fraktat upp en ångbil som kördes runt i byn med passagerare. Det var en Amerikansk bil av fabrikat Mobil byggd år 1900. Panna eldades med förvärmad bensin! Styrdes med styrstång. Bromsband runt en skiva på drivaxeln. Det susade om öronen på en tur jag provade på vägen.

I övrigt var allt öppet i Forsvik, affärer, caféer, glasskiosker, museum, utställningar, gjuteri och varvet t ex. I tältet för föredrag uppträdde även olika sånggrupper och orkestrar. Så det fanns evenemang som tillgodosåg de flesta intressen. □

Energiflöden och den goda kraften i ångan

Del 1 AV JENS PETTERSSON

Sommarens värme fick en av SÅF:s medlemmar att från solstolen reflektera över värmen i ånga, vilket inspirerat mig att skriva något litet om den goda kraften i ångan, och vad som uppoffrats för att åstadkomma den.

För den glada amatören kan begrepp och sammanhang, som för den yrkesmässigt verksamme ingenjören inom facket är självklara, te sig som ren gallimatias. Det är också sant att var och en är salig i sin tro, men när det handlar om teknik gäller naturlagarna så som vi känner dem från praktisk erfarenhet. Ämnet förtjänar utrymme, så det får bli fler artiklar.

Energi kan inte skapas eller förstöras, endast omvandlas

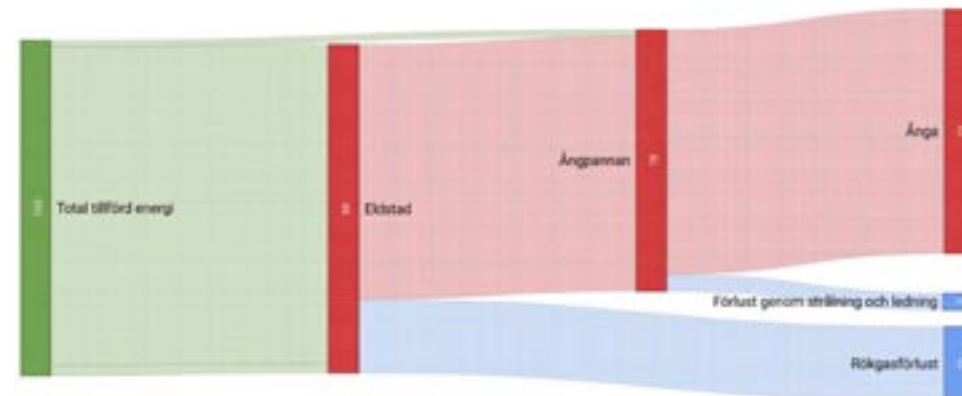
Rubriken ovan utgör termodynamikens första huvudsats och är värd att alltid hålla i minnet för den som vill få något uträttat med ångans hjälp. För drygt två hundra år sedan tedde sig saken annorlunda. Då trodde man att förbränning och annan oxidation innebar frigörande av ett eldämne "flogeston". Men, efter att syret hade isolerats och bestämts som ämne och sedan Antoine Laurent de Lavoisier noggrant och systematiskt vägde olika ämnen före och efter oxidation, stämde inte massbalanserna. Numera finner vi det självklart att en viss mängd av ett bestämt ämne alltid har samma massa, och att värme är en form av energi – inte ett ämne.

Om man betraktar en ångpanna kan man, i ljuset av det ovan sagda, förstå att en ångpanna inte kan leverera en större ångmängd än vad som motsvaras av den av bränslet frigjorda energin vid förbränningen. I verkligheten måste man elda mer ved än vad en enkel balans visar, efter som det förekommer olika förluster som gör att all energi i bränslet inte överförs till ånga.

För att förlusterna skall hållas låga, måste först och främst så mycket som möjligt av bränslet förbrännas, och därefter all frigjord energi överförs till ångan. Eldstaden måste ha tillräcklig volym, temperatur och förses med tillräckligt mycket luft för att hålla förluster av oförbränt bränsle låga. Om en ångpannas eldstad är för liten eller har brister, är energin ohjälpligt förlorad och avgår som rök genom skorstenen. En rökfri förbränning kan därför tyda på en i det närmaste fullständig förbränning, men det är ingen garanti. Exempelvis är kolmonoxid (CO) en brännbar gas, som är osynlig och kan avgå som förlust i röken, utan att det syns.

Principen för en väl fungerande förbränning beskrivs enkelt med tre "T":

- Temperaturen skall vara hög
- Turbulens skall blanda oförbrända gaser med luft
- Tiden under dessa omständigheter måste vara tillräckligt lång



Diagrammet visar förenklat energiflödet genom en ångpanna, grundat på C A Bergströms uppgifter för de bästa fartygsångpannorna. I sämre pannor och med sämre skött eldning kan den till ångan överförda energin halveras. Den i ångan icke upptagna energin återfinns då i en ökad skorstensförlust, dels som ökad rökgastemperatur, dels som ökad andel oförbränt; vid fuktigt bränsle även som ökad mängd vattenånga i röken.

En logisk konsekvens av de ovan beskrivna sambanden är att en ångpannas eldstad är en begränsande faktor för ångpannans kapacitet. En panna med en viss volym på eldstaden kan (under givna förutsättningar) bara avge en viss maximal mängd ånga per timme, eftersom eldstadsvolymen bestämmer hur lång tid förbränningen tar innan gaserna kyls ned och förbränningen avstannar. Om eldstaden är felaktigt utformad blir temperaturen för låg eller turbulensen otillräcklig, vilket minskar ångmängden.

De övre gränserna för det energiflöde som kan tillföras en slupångpanna, med mycket torr ved av lämplig storlek, är 0,4 till 0,6 kW per liter eldstadsvolym. I en slupångpanna kan förbrännas högst 50 kg ved per timme och kvadratmeter bottenyta, möjligen upp till 75 kg ved per timme vid väl utförd glödbäddsförbränning och inducerat drag (bläster).

Värme flödar av sig själv

Av praktisk erfarenhet vet vi att värme alltid flödar från en varmare kropp till en kallare, aldrig på motsatt håll, så att den kallare kroppen värmer upp den varmare ytterligare. Den värme som frigjorts vid förbränningen kommer alltså av sig själv att övergå till pannans delar, eftersom pannan har lägre temperatur än flammen och förbränningsgaserna. Så bekvämt har naturen ordnat det, och det kallas termodynamikens andra huvudsats; "Värme kan aldrig av sig självt övergå från en kallare till en varmare kropp". För att hålla förlusterna låga är det bara att se till att röken avgett så mycket värme som möjligt, fått en låg temperatur, och att så lite värme som möjligt strömmat av sig själv till den kallare omgivningen.

I min artikel i SÅF-bladet No 1 2018 har jag beskrivit hur man praktiskt kan tillämpa de givna förutsättningarna i en liten ångpanna för vedeldning. □

SÅFs nya hemsida

Under året har vi haft diskussioner om hur vår nya hemsida med tillhörande medlems- och fartygsregister ska byggas upp.

Medlemsregistret finns på plats, än så länge bara tillgängligt för styrelsen och ansvarig för medlemsregistret. Uppgift om betalningar registreras numera bara i det nya.

När vi är klara kommer alla medlemmar kunna logga in och hitta information i registret. Det kommer även gå att själv rätta adress och telefonnummer.

Vill du INTE att dina uppgifter ska vara synliga för övriga medlemmar, meddela det snarast! Det nya ger styrelsen möjlighet att skapa listor för att skicka e-post till medlemmarna. Har du en e-postadress men inte fått någon e-post från SÅF i år så har vi den inte i registret. Meddela den! Den kommer vara nyckeln för att logga in på den nya hemsidan! Har du en ny postadress – meddela den!

Fartygsregistret finns även det tillgängligt för styrelsen. Här saknar vi uppgifter för en hel del fartyg. Styrelsen kommer 22 november försöka få fram en ansvarig för skötseln av registret. Är du intresserad, kontakta Per Sjöborg eller Anders Svenson – kontaktuppgifter hittar du på sidan 2.

Tidigare har vi endast visat uppgifter om de fartyg vars ägare är medlemmar i SÅF. Troligen kommer vi framöver visa uppgifter om alla ångare som vi har någon information om. Inloggade medlemmar ska kunna se detaljer om fartygen medan övriga endast kan se en lista med de olika fartygen, Namn, byggår, ev egen hemsida, antal passagerare, officiellt regnr och hemmahamn.

Ägare kommer få möjlighet att uppdatera information om sitt fartyg. Både medlems- och fartygsregister är lätta att söka i.

Hemsida

Vi håller på att bygga upp en ny hemsida. Vissa funktioner i den gamla kommer åtminstone till att börja med saknas. Exakt hur den kommer se ut är i skrivande stund inte klart. Föreningen behöver en ansvarig för hemsidan. Den nya görs i WordPress. Känner du för att vara med att bygga upp den och/eller förvalta den? Hör av dig till någon i styrelsen eller undertecknad.

Inloggning

Det lösenord du använder på den gamla hemsidan kommer inte att fungera för den nya. Du kommer använda din e-postadress för att logga in och kommer kunna beställa ett lösenord som skickas till den. Du blir inte längre beroende av att få ett nytt lösenord från en person, utan får ett nytt på direkten.

Kontakta mig ifall något behöver uppdateras i registren eller om du har idéer om nya hemsidans utformning:

E-post: medlem@steamboatassociation.se,

SÅF c/o Jönsson Gröndalskullen 8
184 63 Åkersberga

Tel: 073 321 44 83 (rätt nummer nu).

Maggan Jönsson

Prylmarknad Säljes



Oldenburg-skrov 8 m

Båtprojekt baserat på Oldenburg-skrov som aldrig är sjösatt. Smäcker, lättdriven och låg med rak för. Avsikten var att det skulle bli en ångbåt alt elbåt men kom aldrig så långt. Mycket jobb gjort och mer eller mindre bara iordningställande kvar samt val av drivning.

- * Längd: 8 m * Bredd: 2.05 m
- * Skrov, däck och salong i glasfiber
- * Salongen har ståhöjd (glas till fönster finns)
- * Trädetaljer och inredning i lackad teak

- * Durkar i målad marin-plywood
- * Yttre beslag monterade (brons och mässing)
- Färger: Vitt skrov, ljusgrå överbyggnad, grått däck och durkar.
- Drivning: Propelleraxel (30mm) och propeller. roder och skädda
- Pris: 75.000 SEK

Båten finns i Österåker norr om Stockholm

Kjell Sarnold, Solna
Tel: 070 442 70 66
kjell.sarnold@gmail.com



HF-maskin med panna

Komplett maskin med pumpar, förvärmare samt röranslutningar o säkerhetsventiler. Panna, ca 2.5 m³, med skorstensrör. Maskinen är glidlagrad. Körd mycket sparsamt under två säsonger.

Kjell Sarnold, Solna
Tel: 070 442 70 66
kjell.sarnold@gmail.com

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
diameter 92 mm, slaglängd 140 mm.
Pannan är stående eldrör på 2 m² eldyta.
Det finns en båtvagn till den.
Pris 50.000:- eller högstbjudande.

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



Ångpanna Breding

25 kW, 55 liter, tillverkad 2011 komplett
med svart skorsten och mässingstopp.
Absolut toppskick. Ej använd .
Pris: 30 000:-

Henric Nilsson
Henricnilsson65@gmail.com
0734-184506



Ångpannor för ångslupar

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

Andra storlekar, armaturer med mera
enligt överenskommelse.

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

Aktiviteter

November

- 19 Planeringsmöte om Båtmässan i Älvsjö i mars.
På mässan i K21 kl 18.
- 20 Sjöhistoriska museet kl 18 "Främmande under-
vattensoperationer riktade mot Sverige."
Nils-Ove Jansson
- 24 Hjulmarknad i Solnahallen lörd kl 11-18,
www.hjulmarknaden.se
- 27 Sjöhistoriska, Årsbok presenteras

December

- 1 KörUtfärd med Djurgården 3
- 1 Körning av ångmaskinerna kl 13-15 i Ånghallen i
Eskilstuna. med glögg och pepparkakor.
Julmarknad Rademachersmedjorna.
- 4 Sjöhistoriska Museet.
meteorologen Lage Larsson berättar om sjöväder.
- 4 Klubb Maritim Sth kl 18.30 med smörgåstårta.
Jan-Erik Hammarström om gula färjor
- 5 TMV info senare
- 9 SFF julmöte på Armémuseum kl 14. Föredrag av
Flygvapenchefen Mats Helgesson om FV i dag.
- 22 Blidösund julresa till Blidösundet

Januari 2019

- 4 Klubb Maritim Stockholm Årsmöte

Februari

- 9 Körning ångmaskinerna i Eskilstuna
- 21 Stiftelsen Skärgårdsbåten kl 18 på Tellus
berättar Hans Lennart Olsson om kanaler
- 23 Körning ångmaskinerna i Eskilstuna kl 13-15

Mars

- 1-10 SÅF på Allt för sjön, Älvsjö
- 19 Stift. Skärgårdsbåten årsmöte på m/s Stockholm
- 21 BHRF årsmöte
- 23 SÅF Ångmöte. Körning i Ånghallen Eskilstuna
- 24 SÅF Årsmöte Eskilstuna

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 vederbörande
så skickar vi anmälningsinformation och
någon tidning.



Se oss på facebook

**Manusstopp 29 jan
för material till nr 1 2019**
som kommer ut ca 15 febr.

Omslag: S/S Blidösund vid Grönskår.
Foto: Sven Jönsson

Baksida: Hjulångaren Eric Nordevall II
på besök i Stockholm 2011.
Foto: Sven Jönsson

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: medlem@steamboatassociation**

B



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

