

Kapitel 2. Allmänt.

Armaturer

Hej

Jag har fått tips om ångprylar från nedanstående firma. De har bl a pysventiler som vi letat efter en tid.

<http://www.livesteammodels.co.uk/pdf/MES08c.pdf>

http://www.chanterbiomed.co.uk/boiler_spare/contact_us.html

Att putsa upp gamla mässingsdetaljer och kopparrör.

Är det någon som har bra tips på hur man kan få mörka och ärgiga kopplingar, ventiler kranar, pumpar mm blanka.

Jag har försökt med mässingsputs, autosol mm, men misslyckats. Händer i princip ingenting, även om man står och gnider halvtimmavis.

Det är ju inte alltid kopplingar och rör alltid är så välpolerade från tillverkaren. Kan man putsa upp dem ändå?

Jag har sett flera medlemmars maskiner blänka, så att man måste ha solglasögon på sig! Hur gör man?



Karl Anders

Är det detaljer man kan ta loss så brukar jag lägga ner dem i en hink i en blandning med citronsyra och vatten. Även en skvätt såpa så att ytspänningen minskar.

Citronsyra pulver kan man köpa på apotek i enkilosförpackning.

Sedan putsar jag med Häxan, Autosol eller motsvarande.

Besvärligare beläggning får man använda stålull på.

/Sven

Hej

När det är riktigt skitigt brukar jag använda Biltemas färgborttagning först sedan svinto och sen ev. putmedel.

_Ove A_____

Tjena

I restaurangkök brukar man putsa koppar med ljumen rödvinsvinäger å salt.

Har hört men inte provat ännu Cillit Bang badrum.

Joakim Rimér

Hej

Det är nog bara filt eller lumptrissa och polermedel som hjälper. Obs. det behövs ett kritpulver för att efter polering ta bort polermedlet. Inget annat tycks hjälpa.

Lycka till

Yngve

Betning

Någon har rekommenderat mig att använda betning för att kunna ta bort de fula svarta fläckar som man får om man hårdlöder mässing. Är det någon som kan förklara hur det går till och vilken blandning man skall använda och vad för slags vätska man skall använda.

Citronsyra går bra om du kan lägga ner bitarna i det
Kanske går att doppa en trasa och linda in om det är tex rör
Blanda en påse cironsyra i 1 l vatten låt stå tills det löst upp sig
Blir lite blek färg på bitarna efter behandlingen men det är lätt att putsa bort med stålull

Betong i kölsvinet bra eller ej?

Hej alla kloka!

Jag är i färd med att renovera Lusten VII. Längst ner är det gjutet ca 10 cm betong.

Jag avser bila bort detta för att se plåtens kondition, (det torde vara mest seriöst?) min fråga är: Bör jag gjuta åter samma mängd efter besiktning eller trimma efter hur hon ligger efter sjösättning?

Hej!

Där du har betong brukar plåten hålla sig bra och inte rosta såvida det inte är några sprickor i betongen.

Skall du ha ungefär samma vikt på panna och maskin kan du gjuta i samma mängd. Annars vänta med en del fack tills du ser hur hon ligger i vattnet. Då kan du kanske trimma henne rätt med mer betong.

Se till att det inte blir sprickor mellan gammal och ny betong.

Lycka till med båten. Kul att hon bevaras och med ånga! Ångkul!

Mvh/Sven

BHRF.

Vad är BHRF bra för?

- BHRF arbetar tillsammans med andra veteranföreningar/förbund för att få en bättre bevaranderätt: man ska inte behöva bygga om äldre båtar pga. nya myndighetskrav. Det har visat sig att endast ett fåtal äldre fritidsbåtar, nämligen de som är K-märkta, har undantagits från nya krav. Strävan är att fler båtar kan undantas från nya krav.
- För närvarande arbetar BHRF med införande av rutavdrag, sk K-RUT vid renovering av gamla flytetyg. Då kan också privatägda båtar i större utsträckning få sakkunniga reparationer och underhållsarbeten. Svartjobb utan garanti på jobbet kommer att minska. Ungdomar som utbildar sig vid båtbyggarskolor kan lättare få arbete genom att varven kan bli lönsamma. Exempelvis kan de som bygger ånganläggningar för SÅF-medlemmar leva på verksamheten.

Båthistoriska Riksförbundet bildades 1999 arbetar för att höja värdet och nöjet av att ha en fritidsbåt av äldre snitt, och på så sätt värna om denna del av Sveriges flytande kulturarv.

SÅF var en av de föreningar som var med om bildandet. Förbundet består av ett antal veteranbåtsföreningar. Oavsett vad det är för båttyp, framdrivningsmedel, historia, storlek eller material en förening företräder kan de vara medlem i BHRF. Det gemensamma är kulturhistoriskt intresse och viljan att bevara de gamla båtarna åt eftervärlden och kunskapen om sådant som är förknippade med dem. Från början var tanken att organisationen skulle vara vilande tills något gemensamt problem kom i dagen som behövde lösas. Det har visat sig att det ständigt finns något som behöver hanteras.

- BHRF har tillsammans med jurister tagit fram hur man på ett juridiskt hållbart sätt kan ta tillvara övergivna båtar eller avhysa dem från olämpliga uppställningsplatser på land eller i sjön. Detta oavsett om ägaren är känd eller okänd. BHRF har också tagit fram anvisningar för hur klubbarna bör skriva avtal med båtägare för att slippa få en massa båtar stående i "ruttna raden".

- Denna fråga har BHRF även tagit upp i remissvar på Miljödepartementets utredning som Naturvårdsverket gjort. BHRF har också gått in med remissvar i frågan om septiktänktömningsförbud, och har inlett diskussioner med Havs- och Vattenmyndigheten kring frågan om skeppsmasken och bottenfärgerna. Sådana frågor är skälen till att BHRF vill ha en stärkt bevaranderätt.

- För att kunna hålla rätt på alla veteranbåtar har BHRF tagit fram underlag för programmering av en databas. Databasen är tänkt också som underlag för en stärkt bevaranderätt, men

skall även kunna utnyttjas av klubbarna. Frågan om vem som skall driva databassystemet är ännu så länge under överväganden. Kanske kan BHRF med ekonomiskt myndighetsstöd vara ansvarig. Ett samgående med pågående scanning av gamla båtritningar kan övervägas.

- Prov med alkylatbensin i gamla utombordare har genomförts i samarbete med Classic Offshore Racing och anvisningar har utarbetats.

Under de senaste åren har BHRF arbetat aktivt på att få till stånd ett samarbete mellan samtliga transportmedelshistoriska riksorganisationer – för flyget, järnvägarna och bilarna samt Vagnhistoriska Sällskapet, förutom naturligtvis SÅF och Segelfartygsföreningen. Syftet är att påverka regeringen att stärka bevaranderätten.

Detta arbete började med en utredning BHRF drog i gång 2009 p.g.a. Transportstyrelsens tillämpning av EU:s läckstabilitetsdirektiv på ångbåtarna, och genomförde i nära samarbete med SÅF. Detta blev upptakten till det nu allt mer intensiva samarbetet med övriga organisationer för "Det Rörliga Kulturarvet". Skälet är att man på departementsnivå behandlar sådana frågor och ger sina underställda myndigheter direktiv: vi vill att dessa ska ta hänsyn till våra kulturhistoriska krav när bestämmelser utfärdas t ex genom Transportstyrelsens föreskrifter.

Det går alltså bra att föreslå lämpliga ärenden som BHRF sedan utreder.

När det handlar om det rörliga kulturarvet gäller att "oavsett om vi är många och små eller stora och få, sitter vi i samma båt": de gamla båtar (eller t.ex. bilar eller flygplan) vi håller på med kan vara kollektivtrafikmedel eller persontrafikmedel, d.v.s. yrkessjöfart eller fritidsbåtar, och kan ägas av antingen juridiska personer (bolag eller föreningar) eller fysiska personer.

Detta innebär att de visserligen omfattas av olika regelverk, men detta regelverk har en och samma källa, nämligen regering och riksdag, och för att bearbeta dem måste vi ha en gemensam front. Men eftersom våra regelverk är lika skiftande som våra transportmedels karaktär och ägande, måste dessa olika intressen artikuleras via våra olika organisationer. Och i detta sammanhang är SÅF unikt, eftersom det organiserar både de stora och de små kring framdrivningstekniken. Detta är SÅF:s styrka, men det gäller också att SÅF kan artikulera samtliga medlemmars intressen. På samma sätt som SÅF:s samverkan med Stiftelsen Skärgårdsbåten och Segelfartygsföreningen är ett sätt att bevaka och hävda de stora båtarnas intressen, är medlemskapet i BHRF ett sätt för SÅF att göra detsamma för sluparna.

Styrelsen för SÅF har övervägt att gå ur BHRF!

Frågan om SÅF:s medlemskap i BHRF kommer att tas upp på årsmötet den 22 mars 2014. Kom på mötet och säg din mening. Jag anser att SÅF skall vara medlem och dra nytta av det arbete BHRF utför. Främst gäller detta för fritidsbåtarna. Därför kan man lämpligen förhandla om medlemsavgiften som för närvarande är 200:- + en krona per medlem. Kanske bara betala kronan för fritidsbåtägarna/intressenterna vore en bra lösning.

/Sven

Ändrad av [Sven Jönsson](#) den 2014-03-13 14:15

Ytterligare ett skäl att föreningar för veteranfritidsbåtar är med i BHRF.

För närvarande är det så att endast båtar som är byggda för fritidsändamål kan bli K-märkta. Dock arbetar BHRF för att förändra kraven så att båtar som konverterats från yrkesbruk till fritidsbruk under vissa förutsättningar skall kunna K-märkas.

Exempelvis har många snipor som använts i fiskenäringen för länge sedan byggts om för fritidsändamål. Dessa tycker BHRF skall kunna bli föremål för bedömning att K-märkas.

Inom ångområdet har vi många ångslupor som har sitt ursprung i timmerhanteringen. Samma sak är det med flera slupor som har marin bakgrund i fasta minförsvaret. Även dessa två kategorier ångslupor bör kunna K-märkas. Det kan dock bli mindre angeläget för BHRF att agera kraftfullt för dessa om föreningen inte är med i BHRF.

Det är också så i argumenteringen för att skilja ut bevarandevärdiga veteranbåtar från alla övriga båtar så skall ägarna bland annat vara medlemmar i en veteranbåtsförening för att komma ifråga. SÅF räknas som en veteranbåtsförening i detta avseende.

/Sven

Bok att ladda hem.

Såg i en tidning som jag brukar läsa att det gick att ladda ner en gammal bok från Michigan State University

Där fanns flera olika böcker att ladda ner upptäckte jag då

Om någon skulle vara intresserad av gamla verkstadsmaskiner

men även ångmaskiner av alla slag

Gå in och titta på

<http://digital.lib.msu.edu/collections/index.cfm?CollectionID=10>

Det kräver nog en bredbandsuppkoppling för en del filer är ganska stora

Hej Christer.

Roligt att hitta sådant på nätet. Jag kollade på kapitel 8 i boken om ångmaskiner. Där fanns några skisser bland annat på en planslid.

// Tomas

Brittiska mått.

Hejsan

Undrar om det är någon som har en tabell eller översättning av brittiska borrhdiometrar till mm. Det jag tänker på är de borrhdiometrar som är numrerade med nummer istället för mått tex Nr 32.

Tacksam för hjälp med att finna en tabell.

Prova att gå in på <http://www.convertworld.com/sv/>

Janviktor

Hej

Kollade i en gammal Reeves katalog

Nr 32 = 0.116" = 2.95mm

MVH

Christer

Jag lade hela tabellen på min wwsideplats
Bara att kopiera ner

<http://hem.tyfon.net/wa0542/Nummerborr.jpg>

MVH

Snyggt, men nu har jag för mig att gängtapparna som medföljde min Stuart ångmaskin rågodssats från Eskader hade beteckningen "BA någonting". Är det ytterligare en sorts gäng? Någon som vet?

// Tomas

Du kan titta här:

<http://www.wegertseder.com/pages/techdat/td8-zoll-umrechnung.asp>

Där finns alla gängor
Hälsningar från Tyskland
Andreas

Mitt första inlägg överhuvudtaget. Lite osäker på hur det fungerar!
Dimensionerna återfinns bl a i "The amateurs lathe" av L H Sparey.
Kan fota av och skicka till dig om du skulle behöva.
Håller på med en översiktstabell över gängor av alla typer, saknar dock närmare info om de s k Löwenhertska gängorna, någon som vet?
Lasse/sm5cae

Här kommer en tabell på det
Finns i Karlebo handbok tror det är 1942 som jag har. Brukar finnas på dom flesta antikvariat och ofta på veteranbilsmarknader för mindre än 100:-
Där står det mesta om det man behöver veta om det mekaniska

http://hem.tyfon.net/wa0542/Lowenh_gangor.jpg

MVH
Christer

Tack Christer för informationen. Min Karlebo är tydligen för ny (1962) för att innehålla denna information.
Lasse/sm5cae :lol:

Här finns gängtabellerna ni sökte!

<http://www.nicmatools.se/nicma/info/gangning%20info/info%20gangning.html>

Båtmässan Allt för Sjön.

Hej!

Satt och funderade varför lägger vi ner så mycket jobb och pengar på att vara med på båtmässan?

Vi är några som hållit på en tid att förbereda, varit på möten på mässan, bokat monter, kontaktat personer med föremål att ställa ut, åkt och hämtat grejer, kopierat upp infomaterial, letat fram vad vi har i inredning, putsat av och snyggt till sakerna, kört ut allt till mässan och ställt upp det så lockande som vi förmår för besökarna.

Jo besökarna är det viktigaste som vi skall ta hand om på utställningsdagarna. De kommer dit för att titta på båtar kanske, köpa tillbehör till sin båt, kolla på nyheter o s v.

Då skall vi försöka få dem intresserade av ånga. De kanske inte känner till så mycket om att fritidsbåtar kan drivas med en ångmaskin. De kanske inte känner till att vi är många som försöker bevara till eftervärlden ett antal ångfartyg. Att vi håller på med myndigheter och politiker att göra båtlivet lättare för både fritidsbåtagare och skeppsägare. Vi anordnar träffar och bedriver lite utbildning för båtägarna.

För att driva detta behöver vi få in pengar till föreningskassan. Ett sätt är att vi har medlemmar som betalar medlemsavgift. Det är vår främsta uppgift på mässan att försöka intressera fler att bli medlemmar. Det försvinner av olika anledningar medlemmar varje år. Det är viktigt att vi blir fler. Vi får visserligen lite bidrag om vi har tur, men det förutsätter faktiskt att vi är en drivande förening som representerar ett antal medlemmar.

Så agera för att få fler att bli medlemmar. Nya får viss rabatt OM de betalar direkt vid disk! Då får de köpa en Ångbåtshandbok billigare eller få en putt-putt båt. De skall dessutom få med sig ett kuvert med info, för då slipper vi kosta på att skicka detta med posten. Men som sagt bara om de betalar direkt.

De skall fylla i ett papper med adressuppgifter också så att vi kan skicka tidningar fyra gånger per år till dem.

Har de ångbåt eller funderar på att köpa är det bra för dem själva att vara med i föreningen ett tag, delta i våra träffar och få lite tips på vad de skall skaffa för utrustning.

Lyckas du inte få dem att betala direkt, locka med att om de fyller i blanketten får de ett par provnummer av tidningen. Kanske de senare blir intresserade.

Kan du dessutom lämna lite information om ångbåtsvärlden är det bra. De kanske blir intresserade att åka med något ångfartyg, för det behövs passagerare om vi skall kunna bevara våra ångfartyg.

Lämna en tidtabell. den vi har är från 2016 men det kommer en ny om ett par månader och det är samma fartyg som kör även i sommar (Nästan).

Om de har frågor om något, försök lotsa dem till de som vet, om du inte vet själv. De kan även skriva ner kontaktuppgifter så kan vi söka dem senare med svar.

Ja, det är lite funderingar på varför du och jag står på mässan.

Funderade vidare på att du som är medlem kan göra samma sak med de du träffar och som kan tänkas bli medlem skicka in deras adressuppgifter till medlem@steamboatassociation.se så fixar vi resten. Är det så att du skall uppvakta någon som har födelsedag eller namnsdag, ge bort ett medlemskap i SÅF!

Mvh/Sven

Båtskrotning.

Hej!

Båtklubben TBK, i Åkersberga hade i kväll besök av två tjejer som startat <http://www.båtskroten.se> (info@batskroten.se , annons@batskroten.se) ute på Muskö. Dessutom har de köpt Tackel och tåg av Ulf Lundgren. Den 17 april skall de ha återinvigning av ToT med rabatter. De håller nu på att inventera lagret och skall redovisa det så småningom på hemsidan.

De har ett nätverk så de kan ombesörja dykning, bärgning och transport av skrotningsbåtar.

Det är svårigheter att driva företaget så att det går runt. Just nu arbetar de i ett projekt med EU-stöd för att hitta metoder att skrota båtar av plast, trä och plåt. Hur skall olika fraktioner vidarebehandlas? Vad kan återvinnas och säljas? Vilka miljöproblem finns.

Konstigt nog finns i Sverige inga krav vid tillverkning hur båtar skall byggas för att någon gång kunna skrotas på ett just sätt. Det finns annars för elektronik, bilar, tandborstar! mm. Där har tillverkarna vissa krav att redovisa vilka material som ingår och hur man skall ta hand om skrotet. Men inte för fartyg. Dock får man inte medvetet elda upp en träbåt- det är straffbart. Utomlands t ex Frankrike har reglerat detta. Svenska myndigheter och politiker är måttligt intresserade av saken.

Tjejerna har under ett par år försökt att få natur-och miljöfolk intresserade. Nu har de försökt få politiker att uppfylla sina vallöften innan nästa val. Däremot lägger alla ner massor av tid på en sådan skitsak som båttoaletter! Det är mera populistiskt.

Det kostar i medel ca 10 000:- att skrota en medelstor fritidsbåt på rätt sätt.

Även om vi är mera inriktade på bevarande så kan man kanske ägna några tankar på hur man skall skrota båtar när så är dags.

Det finns även möjlighet att hitta saker man behöver från skrotningsobjekten, kanske hela båtar att ta hand om? De kommer att vara med på båtmässan AfS i Älvsjö. De står i gången utanför A-hallen.

Mvh/Sven

Cylinderolja.

Hej

Har nu kört Domnarfvet med rapsolja två somrar med bra resultat, Vet någon om det finns något

Milöalternativ för cylinderoljan?

Hej Ove

Mycket intressant.

Hur har du gjort analyserna som påvisar ett gott resultat?

Är det slitage du har mätt? Har du även mätt hur den korrosion skyddar? Tät egenskaper för kolringar och *slid* har det provats? Hur har du det med avsättningar och påbyggnad av oxiderad rapsolja. Det är ett inte ovanligt fenomen.

Mig veterligen är bärigheten och smörjförmågan sämre än traditionell cylinderolja.

Tar gärna emot erfarenhet av dina analysmetoder.

Denna kan endast användas där du inte har någon kondensor då rapsoljan inte separerar tillräckligt.

Talj är också en vanlig beståndsdel i cylinderolja och är miljövänlig.

Hej Tomas

Jag har endast testat i rapsolja i glidlagren, jag har inte mätt upp någonting, men rapsoljan ger inget mer "oljud" än vanlig olja. Maskinen går sällan mer än 70 varv /min. Men finns det någon olja som skulle kunna ersätta cylinderoljan.

Om jag är rätt informerad så kan talj innehålla rätt mycket syror som kan korrodera på cylinderväggar mm och avrådes för smörjning i ångmaskiner enligt Bergström.

Karl Anders

Hej igen!

Läste lite extra i Bergströms "Fartygsmaskiner"

Han rekommenderar "bomolja" (som är olivolja från andra eller tredje pressningen) som cylinderolja. Får ej förväxlas med bomullsolja som torkar och härsknar fort och därför inte duger. Han påstår att Bomoljan har "vida större smörjförmåga än mineraloljor, emedan vidhäftningsförmågan är större, medan det inre motståndet är mindre". Varför man använder mineraloljor istället för bomolja är en prisfråga, enligt Bergström.

Är man orolig för syror i oljan kan man vispa upp lite olja i varmt vatten, låta oljan stiga till ytan och skumma av den. Sen doppar man ett lackmuspapper (kan köpas på apotek) i vattnet och avläser pH värdet. Gör även ett referensprov på vatten utan olja. Är pH värdet lägre i "oljevattnet", finns det syror i oljan, som då inte bör användas till smörjning.

Vi har ju en expert på oljor, Tomas Blomström, i föreningen. Vore intressant att höra hans synpunkter i detta ämne.

Jag tycker att detta är en väldigt viktig fundering eftersom vi för fram att ångmaskinerna är ett miljövänligt alternativ (som går på ved) till andra båtmotorer. framför allt om man inte har kondensor på maskinen utan släpper ut destilatet med cylinderolja i sjön.

Karl Anders

Vill bara tillägga att ovanstående gäller när du har mättad ånga. Kör du med överhettare gäller helt andra villkor.

Karl Anders

Hej och tack

Det låter väldigt intressant: Vet någon var man kan få tag i "bomoljan"?

(Domnarfvet har ingen överhettare)

Hej en gång till

Nu har även jag tagit fram Bergström, på sidan 643 skriver han ": Vid maskiner av god konstruktion (mättad ånga) är ofta smörjning onödig, då kondensvattnet, som ständigt fuktar glidytor kan ge fullt tillfredställande smörjning". Skulle man då kunna använda ex. teflon för att hindra korrosionen eller hur är det med biologisk sågolja, klarar den värmen.

Domnarfvet har för övrigt haft teflon kolvringsringar i lågtryckaren i 30 år, utan några problem. kanske man ska sluta att använda cylinderolja helt?

Jag har haft mycket problem med vegetabilisk sågolja till motorsågen. Den beakar igen och fastnar om den ligger några veckor oanvänd.

Så jag skulle inte använda den till cylindrarna i samband med vinterförvaring i alla fall. Teflonen är väl knappast mer miljövänlig än mineralolja.

Rapsolja har ju en hög kokpunkt, det är därför den är lämplig till stekning. I samband med fritering skall man inte värma upp den högre än till 220 grader C, den temperaturen får du väl inte i cylindern. Frågan är bara hur det blir med avsättningar i cylindern. Rapsolja är ju också ett utmärkt lösningsmedel som löser upp många sorters plaster och gummi (vilket man kan ha problem med i dieselmotorer som man kör på RME, rapsmetylester). Vet inte hur rapsen fungerar ihop med teflonen i kolvringsringarna.

Karl Anders

Rätt kombination av talg, olivolja , mineralolja, parafin och korrosionsskyddande produkter ger en mycket bra cylinderolja. Produkterna måste väljas så att de lämpar sig för rådande temperatur och om man har slutet system att produkten lätt kan avskiljas från vattnet. Det är inte helt enkelt att komponera en bra produkt, det är inte för inte som bla. Moriis har 8 olika cylinderoljor beroende på driften och anläggningens egenskaper.

Deplacementskrov vs planande dito.

Hej, fick nyligen en intressant artikel om olika parametrar för planande skrov skriven av Jurgen Sass. Personligen lever jag i den uppfattningen att merparten av alla ångbåtar är typ deplacementskrov. Är det någon som känner till någon ångbåt som har planande skrov eller halvplanande skrov?

Om du skall kunna plana eller halvplana med båten förutsätter det att du har tillräcklig kraft att driva båten upp över din egen bogvåg.

Jag har svårt att tro att det finns någon ångbåt med det vikt/kraftförhållande som gör det möjligt.

Sen kan man ju alltid sätta en ångmaskin i ett planande skrov trots att du går i deplacementsfart, men motståndet blir då större än om man har ett rätt utformat deplacementskrov. Detta eftersom det planande skrovet är byggt för att pressa ner vattnet under båten, medan ett deplacementskrov föser vattnet i sidled istället.

Karl Anders

Det finns en båt i England som heter Consuta och är ca 51 foot lång. Det var ett gäng över från SÅF och tittade , åkte med denna båt. Hastigheten var sa man 16 knop. Gissningsvis halvplanande. Skulle vara intressant om någon som var där ville berätta lite.

Hej!

Vad jag minns så åkte vi bara en kort sväng inom en begränsad pöl, ungefär så stor som Dockan i Hjälmare kanal, så vi fick nog ingen uppfattning om fartresurserna. För övrigt låg den mest vid bryggan.

När jag började med ånga i början på -80-talet hade HF en planande prototyp med ett egentillverkat vinkeldrev. Jag har aldrig hört om denna skapelse provades i sjön?

Det är nog svårt att få en ångbåt att plana. Ångutrustningen blir för tung vilket Jyrgens skrift visar. Möjligen kan ett mycket långt, smalt skrov med ånganläggning plana.

Den skrift som Jyrgen gjort och som jag spridde ut till några är mest tänkt att visa att det inte bara är att ta ett antal plåtar och svetsa ihop dem till ett skrov. Har man svetsat ordentligt flyter den säkert men kanske går det inte så bra i sjön vid de farter, belastningar o s v som man tänkt sig.

Vill man ha ett skrov som fungerar med de förhållanden man vill så får man göra en del beräkningar, kombinera dem med erfarenhet - eller kopiera något som man sett fungera.

Jyrgen hjälper oss gärna i ångbranchen till ett bra skrov mot en viss ersättning.

Mvh/Sven

Hej

Tyn har under två resor på vardera ca 30-40 minuter varit planande! Hon höll en snitt hastighet på 8,5 resp 9,1 knop. Problemet som uppstod var att när stäven passerade stävvågen så lättade aktern. Stäv vågen var ca vid pannan. Frun fick förpassas upp på akterdäck för att trycka ner propellern, annars tappade den grupp och varvade upp okontrollerat. Två underbara turer tyckte vi båda. Så en båt från 1800-talet med originalmaskin kan prestera.

Dräktighet

Ligger i hängmattan och läser om olika fartyg som angjorde Luleå hamn under 1800 talet. Om ångskonerten Norrland står det bl.a om längd, bredd och djup. Men sedan står det att " Dräktigheten var 11,4 svåra läster". Är det någon som kan förklara detta senare för en okunnig?

Hejsan.

Jag sökte litet på <http://www.google.se> och hittade bland annat nedan vilket ger en fingervisning men inga exakta mått.

Med bruttodräktighet avses ett jämförelsetal baserat på ett fartygs totala inneslutna volym och med nettodräktighet avses ett jämförelsetal baserat bland annat på dess nyttiga volym. (<https://lagen.nu/1994:1162>)

Brutto- eller nettotonnage [redigera]

Brutto- eller nettotonnage anger fartygets volym inklusive respektive exklusive volymer som inte utgör lastutrymme. Brutto- och nettotonnage kallas i Sverige officiellt för brutto- respektive nettodräktighet.

Måttenheter har varit:

Svår läst (pl. svåra läster)

Ny läst (pl. nyläster, användes i Sverige till 1870-talet)

Registerton = 100 engelska kubikfot = cirka 2,83 m³ (avvecklades successivt mellan 1982 och 1994; det finns dock ett stort antal mindre och äldre fartyg som fortfarande är mätta enbart enligt äldre regler)

(<http://sv.wikipedia.org/wiki/Tonnage>)

Vad beträffar lästertalets omräkning i ton och kg är meningarna mycket delade. Volmar Sylvander framhåller i Kalmar slotts och stads historia tryckt 1865 att man i gamla tider räknade 1 läst till 12 skeppspund el. 15 tunnor smör. 1 läst skulle då få ett kilotal: 1 tunna smör = 136 kg = 136 x 15 = 1.940 kg. Anda åter har räknat, att 1 läst skulle motsvara 1.250 kg. Man skilde mellan s.k. svåra läster och vanliga läster. En svår läst motsvarade ett högre kg-tal. (<http://sydaby.eget.net/ody/bs2.htm>)

Hälsningar // Tomas

Även:

Svåra läster = älteres schwedisches Schiffsmass, 1 svår läst = 2450 kg oder 38,7 hl

([http://www.ddss.nu/\(Sjzbmylb1o2fj2uycsz0vgsu3\)\)/german/glossary.htm](http://www.ddss.nu/(Sjzbmylb1o2fj2uycsz0vgsu3))/german/glossary.htm))

Hon lastade 5,60 svåra läster (en läst var 2448. kg).

(<http://www.ovardar.se/bohusmalmon.pdf>)

En annan sitter vid skrivbordet och undrar vad JOHN ERICSSON har för dräktighet.

Det är OK med vanliga eller svåra läster men jag vill veta hur man enkelt kan räkna ut om han har nån läst över huvud taget. Men helst vill jag ha displacementet i kubikmeter, allra helst i kilogram.

När jag byggde J E gjorde jag en kartongmodell i skala 1:10 som underlag vid bygget och den använde jag enl Archimedes princip för att få ett hum om displacementet. Undanträngda vattnets volym multiplicerades med 10 i kubik d v s 1000. Båten skulle väga över ett ton enl de beräkningarna.

Men fortfarande vet jag inte.

Janviktor.

Elfdalen får spel...

Lite brevid Laxens entré till Siljan så fraktades wirespelet som har stått ute i Gysinge hem till Leksand igen. Planen är att Elfdalen ska få spel igen men idag var det nog mer Elfdalens besättning som fick spel...



Spelet med tillhörande tak lastades på ett maskinflak i Gysinge med kranhjälp. I Leksand så hade vi ingen kran utan planen var att dra spelet av flaket.

Det började bra.



sen gick det väl, sisådär - om man säger...

Ingen fara på taket. Spelet gled lite för bra på våra vattnade plankor. 8 ton gjutjärn på fel ställe kändes dock lite jobbigt. Vår vän - ägaren av lastbilen - mumlade något om nytt flak och andra arbetsuppgifter...



Nåja vi är dock i Leksand, här har alla riktiga män riktiga leksaker! Att få fram två st 10 tons lastmaskiner gick ganska fort.

Och så hängde spelet i luften.

Innan kvällen var slut så står nu spelet på sin temporära plats. Flaket är på sin plats på lastbilen. Lastmaskinerna har åkt hem. Och vi som var med hade hunnit med att njuta av varsin pizza ombord på Elfdalens akterdäck.

Det finns lite att göra på spelet innan det går att lyfta i. Får väl erkänna att vi har lite kvar att göra på Elfdalen också. Redan tidigare så har vi i Elfdalens samlingar ångcylindrarna till det här spelet så det kändes bra att få "hem" det igen.

Btw, webmaster räknar sig inte bland riktiga män. Har ingen lastmaskin alls faktiskt...

Engelbrekt

En maskinlös ångbåt..

Engelbrekts maskin har närmast sig en lite större service ett tag nu - trots att maskinen är nästan ny, byggd 1904. Den sista veckan har det jobbat rätt hårt i Leksand för att förbereda urtagningen av maskin. Och i dag var det dags.

Webmaster stog på Engelbrekts tak och var involverad i passandet för att få ur maskin så det blev inte så mycket bilder tagna av mig. Dock gick många kameror varma så det kanske kan komma någon mer bild på evenemanget.

Många var det som har hjälpt till och trevlig stämning ombord (å på land). Eftersom jag skriver detta så passar jag på att envåldigt särskilt omnämna Engelbrekts Ångprofessor, Bertil Svensson. Före lyftet sa Bertil att det kommer inte vara några problem, vi har säkert 15 mm till godo - Som alla förstår var det 15 mm över!



Hejsan,

Jag åkte Engelbrekt i somras och besökte även maskinrummet. Det gick då inte att höra några missljud i maskinen. Det är ju förstås inte allt som hörs men jag är lite nyfiken på vad syftet är med översynen?

Hälsningar / Toms

Engelbrekt är en väldigt fin båt.

Jag är inte så djupt inblandad i henne längre så jag är fel person att kommentera frågan, men den är säkert väl utredd av föreningen. Så vitt jag har förstått ska maskinen totalrenoveras i Stocka.

Jag har nu erfarit att följande åtgärder kan bli aktuella beroende på vad som framkommer vid uppmätning av maskinen:

- Omsvarvning vevaxel
- Arborra LT-cyl
- Fräsning av gejdplan

Det vore intressant att få ta del av erfarenhetsvärden från någon kunnig person vid vilka det börjar bli aktuellt med att arborra en cylinderⁱ. Hur stor ovalitet kan man acceptera innan det är dags?

// Tomas

Filmer på Youtube

Hejsan.

Idag öppnade sig en ny värld då jag fick tips om att det finns ångmaskinsfilmer att titta på om man besöker Youtube. Titta t ex på följande länk för ett kärt återseende.

<http://www.youtube.com/watch?v=3a7ohFyz6sI>

Hälsningar / Tomas

Vem vet något om ångbåten Frej i Sundsvall ?

Häromdagen tipsade en bekant mej om att det finns en ångbåt (möjligen bogserare) i Sundsvall som står på torra land. Vem vet något om detta? Är det något blivande eller ev pågående projekt ?

Kjell Nordeman
Eskilstuna

Hejsan Kjell.

Denna båt kan jag ge dig vissa besked om och även tipsa dig vidare till andra som har information.

Slå mig en signal.

Mvh / Tomas

Frej f.d. ångbåt byggd vid Härnösands mek. verkstad tror jag 1898.
Ångmaskinen urskrotad 1960 på Svanö, Ångermanland.
Fanns på slutet i Lövvik. Köptes av ett gäng grabbar från Sundsvall 1977.
Då försedd med bussmotor, upplagd i Svartvik i början av 80-talet.
Ligger kvar alltmer ramponerad.
Hälsningar
Björn Janson
Sundsvall

Fyrkantsrör

Hej, jag behöver modifiera min trailer och behöver en bit fyrkantrör. 45x45 mm yttre mått och tjockleken bör nog vara minst 4 mm. Behöver ca 700 mm. Är det någon som har en sådan bit eller vet var man kan få tag en stump?

Hans

Kolla hos Bromma stål. Har du tur ligger det en billig stump i någon skrotlåda hos dem!

Tja, 45x45x4 är väl inte den vanligaste dimensionen,...

Vanligen köper jag det stål jag behöver hos Bengtssons Smide i Täby:
<http://www.bengtssonssmide.se/halprofil> . Jag noterar dock att de bara har 3 mm i den dimensionen (45x45x3). Om du däremot kan tänka dig att gå upp till 50x50, så finns det betydligt mer att välja på. Då kanske jag t o m har något att bistå med..... Skicka ett PM om du vill att jag kollar.

Å andra sidan finns det fördelar med att handla hos Bengtssons, eftersom man normalt (om man ber snällt) brukar kunna få lov att "botanisera" lite bland kapspillet när man köper stål där. Många fina bitar (en del ganska långa) har på detta vis hittat sin väg till min verkstad...

Crankshaft

OK tack för dessa tips. Min trailer har ett mittrör som har yttre måtten 95x50 och inre är 90 x45.

I detta hål tänker jag stoppa in två rör som har måtten 45x45 och kan sedan sätta dit ett kulfäste och erhåller då en möjlighet att höja med 5 cm vilket behövs.

Det där får du nog förklara lite närmare....

Notera dessutom att det ju inte är självklart att det går att montera två 45x45 i en profil med 45x90 nominell innerdim, p g a svetsrånge, toleranser, o s v. Ännu mer osäkert blir det om det är en hemsvetsad/specialsvetsad profil. Det *kan* mycket väl funka, mn det finns ju inga garantier...

Crankshaft

Hej, det blev ett lärorikt projekt. Bl.a fick jag reda på att normala dimensioner är 40 eller 50 mm med tjocklekar från 3 mm och uppåt. Jag fick tag i ett 40x40 rör och du har helt rätt.

Det visade sig att denna dimension med diverse svetsar mm passade rätt bra in i vagnens 90 x 45 öppning . Sålunda blev jag klar för några minuter sedan och har nu ett nytt fäste till vagnen som nu lyfter vagnen ytterligare 5 cm.

Försäkra ångbåt

Hej!

Jag skulle försäkra min slup men de blev nobben på flertal försäkringsbolag?
Jag undra var man kan försäkra en ÅNGBÅT?

Hej

Alandia brukar teckna försäkring. Det borde även gå med Atlantica som tecknar försäkringar för veteranbåtar. Självt har jag Länsförsäkringar.

Det fungerar tydligen olika på olika platser och beror även på den handläggare man träffar på.

En del tycks inte förstå vad en ångbåt innebär och vilka konsekvenser det kan medföra för bolaget vid skada, därför är det lättast att säga nej.

Mvh/Sven

Hej

Min slup Nirvana har jag försäkrad i Svenska Sjö, vilka jag bara har goda erfarenheter av.

Alandia försäkrar också ångbåtar och där kan man även få PI försäkring, vilken man måste ha om man skall ta betalande passagerare.

Det krävs förvisso en del utöver PI försäkring för att göra det. Sjöfartsverket gör inga besiktningar, om de inte fått kännedom om att det är några misshälligheter. Man måste förstås uppfylla deras krav, vilket inte är så svårt som det låter. Det är en del utrustning man behöver, men man kan få dispens för livflotte om man enbart trafikerar inre vatten. Kustbevakningen kan dock borda för att kontrollera bl a sjövärdighet, PI försäkring och bemanning och förstås nykterhet. Det behövs ångmaskinistutbildning klass viii eller motsvarande och fartygsbefälsexamen klass viii. Det är inte så svårt som det kanske låter. Ånganläggningen måste vara besiktad. Det finns flera företag som gör det. Jag håller just på med den processen, så jag kanske skriver en rad om det i sinom tid.

Yngve

Hej igen.

Nu är de grejat med försäkringen.

De gick lättare en jag trodde, när jag fick reda på hur man går tillväga. Jag besiktigade båten med auktoriserad besiktningsman som värderade den.

Sen var de bara att ringa försäkringsbolag och vips så hade jag föräkrat båten i Länsförsäkringar, där jag fick nobben förra gången. Premien är inte skyhögt heller.

Mauno

Ny tråd

Försäkringar

Hej

Det är många som brukar fråga om försäkring av ångslupar. Vi brukar hänvisa till Alandia eller Atlantica.

Vid ett informationsmöte på båtklubben meddelades att Svenska Sjö försäkrar ångbåtar, max 12x4 m, såvida de är byggda som fritidsbåtar. De försäkrar inte båtar som varit i komersiell drift såsom arbetsbåtar.

Det krävs dessutom att du är medlem i en båtklubb som i sin tur är ansluten till Svenska Sjö. Får du tidningen Båtliv kan du försäkra.

Du kan gå in på deras hemsida och få mer information,

<http://www.svenskasjo.se>. Där skall man även kunna fylla i ett formulär och få veta vad det kostar. Jag tror dock att det är bra att även prata direkt med kontoret,

08-541 717 50.

Du bestämmer själv beloppet på vad din båt är värd och som du skall försäkra för. Väljer du för högt värde får du betala onödigt hög premie, sätter du för lågt värde får du inte full ersättning. Välj dagsvärdet! Återanskaffningsvärdet kan förstås vara högre men det kan man inte försäkra för annat än om den är alldeles ny. Är båten relativt ny behövs ingen besiktning. Du kan även försäkra veteranbåtar. Beroende på ålder kan besiktning erfordras. Det finns olika tilläggsförsäkringar såsom olycksfall, om båten är utrustad utöver normalfall eller om den brukas utöver normalt t ex kappsegling eller utlandstransport.
Mvh/Sven

Ny tråd

Försäkringar på ångbåtar och slupar.

Hej!

Vill bara kolla om någon är intresserad av att styrelsen försöker ta fram en "ångbåtsförsäkring" för SÅF-medlemmar.

Vad jag vet så kan det vara svårt att försäkra maskin och panna idag.

Skriv gärna in om vad ni har för bra och dåliga erfarenheter av försäkringar på era båtar/slupar.

Vill ni inte skriva här på forumet, så skicka ett mail till karlanders@karangua.se .

Finns det inget eller litet intresse så behöver vi ju inte jobba med frågan.

Det är ju också viktigt att veta hur försäkringsbolagen agerat efter en skada.

Karl Anders

Ny tråd

Försäkring av ångslup, hur välja

Är intresserad av vilken försäkring som ägare av mindre slupar, 5-7 m har.

Vore tacksam för lite tips om detta för en båt i inre vatten och förvarad inomhus vintertid.

Maskin typ Breiding 1-cyl.

Kostnadsförslag - självrisk, vad att tänka på vid försäkring.

Problemet är nog mest att hitta ett bolag som vill försäkra ångslupar. Bolagen har inte tillräcklig kunskap och avstår från att teckna försäkringar.

Alandia brukar teckna. Är du medlem i någon båtklubb och får tidningen Båtliv så kan du kanske försäkra genom Svenska båtunionen.

Besiktning brukar krävas.

Länsförsäkringar Stockholm tecknar för Stimmaren t ex.

SÅF har efterhört om vi kan få rabatter, men vi är nog för liten grupp så det har inte gått.

Om man gör en utredning på skadefall på försäkringar för ångbåtar och kan visa att vi har mindre kostnadskrävande skador kan man kanske förhandla om lägre avgifter.

Ännu har ingen medlem tagit på sig detta utredningsarbete.

Förmodligen skulle inte rabatten bli så särskilt stor? Men vill någon försöka så är det fritt fram att börja med en utredning. Segelskutorna lär ha gjort det och fått viss rabatt.

Galvanism mm

Har så smått påbörjat vinterförvaringsåtgärder. Upptäckte rost på axelkopplingen. Köpte en del som endast fanns i aluminium och den andra är i gjutjärn. Rost ända in på alu delen. Misstänker galvaniska problem här?? En fråga till er är hur ni gör med pumpar och då ventiler, kulor, hattar mm ? Kan se att det bildas en hel del ärg i mina mässingpumpar. Skall man olja in dessa eller droppa in lite fett?

Hm, inget svar ännu men så här har jag gjort. Tog isär pumpen och tog ut ventilhattarna. Mycket skit och gegga. Torkade upp och rengjorde inuti. La hattarna i en liten glasbägare med några korn citronsyra plus lite varmvatten. Simalabim och efter några minuter blev hattarna rena och fina. Nu ser det bra ut igen.

Grafitfett.

Har förgäves sökt efter grafitfett. Är det någon som vet var man kan få tag i sådant?

Hans

http://hem.bredband.net/ledinjan/smorj_2/pdf/info_grafitfett.pdf

Grova eller klena ångrör

Alla kloka stimmers, vänligen fundera (ev) och säg vad ni anser om följande. I ångrören till maskin, vissla och annat ångdrivet uppstår kondens som alla vet. Den är kraftigast i början när pådraget öppnas varför man då öppnar pysen på slidskåp och cylinder och håller dem öppna så länge som vatten kommer ut, ev längre.

Rörets area, där kondensen bildas, är ju på ett klent rör större än på ett grovt i förhållande till rörets volym.

(Till rördiametern D förhåller sig arean som DxD och volymen som $DxDxD$).

Kommer man att få mindre kondens med grövre rör än med klenare? Ett grovt rör kyls ju inte lika mycket som ett klent på samma tid.

Nu har jag 15 mm rör men funderar på att byta till 22 mm. Givetvis isolerade. Ska jag göra det?

Hej Janviktor.

Jag är verkligen ingen expert inom området men jag utgår från förbrukaren. Oavsett om röret till en förbrukare är grovt eller smalt så används ju samma mängd ånga per tidsenhet i förbrukaren.

Ett större rör borde rimligen men sin större area mot omgivningen kylas mera än ett smalare rör och således kräver det mer tillförd energi (ånga) för att hålla varmt.

Således skulle jag vilja tro att ett smalare rör skapar mindre kondens vid samma förbrukning. Jag bortser då från strömningsförluster.

Vad tror alla andra?

Passar på att önska gott slut och ett Gott Nytt År till alla ångdiggare!!

// Tomas

[webmaster](#)

Hej

Intressant fråga.

För en ångvissla som kanske inte används så ofta, bör väl röret vara väl isolerat och inte vara större än att visslan får den ånga som behövs för att ge ett tillfredsställande bröl, vilket bör minimera kondensbildning och ångförbrukning. Speciellt om visslan är trycksatt hela tiden.

Vilken storlek man bör ha på ångröret till maskinen, är väl en lite komplexare fråga. Det finns förstås en del rekommendationer om lämpliga flödes hastigheter, vilka säkert är välgrundade. Men med en extremt liten rördiameter kommer maskinen inte att gå, då all ånga kommer att kondenseras i rör och maskin.

Med extremt stor rördiameter kommer all ånga att kondenseras redan i röret. Optimalt för mättad ånga beror då delvis på isoleringen.

Bra isolering av röret gör att man kan ha större rör med mindre strömningsförluster och därigenom få bättre effekt och verkningsgrad. Om pannan sedan inte räcker till, får man förstås länka in, så att man håller ett hyggligt tryck.

Vad som är optimalt har inte jag heller något bra svar på, men man borde väl ha lägre hastigheter i mindre rör för att inte få för höga friktionsförluster?

Men min erfarenhet har varit att det går bättre, dvs. mjukare och utan starka missljud, såväl gnissel som slag, om jag stryper ventilen lite på maskinen. Min tro är att det kan bero på att ångan torkar lite efter en strypning, vilket förhindrar vätskeslag. Alternativt kan det bero på att pannan kokar mindre häftigt och att det då inte dras med så mycket vatten i ångan, dvs. skumning. Mitt rör är inte så grovt, men hyggligt isolerat, men av ovanstående syns det mig vara en överloppsgärning att montera ett grövre rör.

Är det någon som har ett bättre svar på, varför det kan gnissla och slå när jag inte stryper på inloppet? Nästa säsong skall jag göra ett extra läge för längre inlänkning, för att se om det ger samma effekt som strypningen.

Yngve Ström

Hej

Min erfarenhet när jag körde med Toviksmaskinen är att 15 mm diameter är lämpligt för dessa små maskiner, som även du har Janviktor.

Till avloppet kan 22 mm vara lämpligt.

Matarrör för vattensidan räcker med 12 mm

Mv nyårshälsningar

Sven

Gängtätning.

Under ett antal år har jag använt lin eller gängtape med blandat resultat. Har hört att det finns vätskor t.ex Loctite 542 alt 577 som kan appliceras flytande som sedan härdar. Det finns många varianter. Är det någon som provat dessa och vad är resultatet?

Hej

På kallvatten och luft brukar det fungera väldigt bra, blir absolut tätt.

Men till ånga är jag tveksam (har inte provat)

Man lossar loctite med värme så hur blir det med varm ånga.

Men säkert värt att kolla vilken temp det tål

Christer

Har kollat med Henkel som representerar Loctite i Sverige. Dom säger max temp 150 grader men är tveksam till kombinationen tryck och ånga. Erfarenhet saknas säger dom ???

Hårdlödning med silverlod.

Upptäckte till min förskräckelse att mitt flussmedel för silverlod (AGA) tagit slut. Efterforskning gav resultatet att Degusso tagit över denna del av verksamheten från AGA och att man lagt ner denna.

Vidare forskning gav som resultat att ett "nytt" fabrikat; Meltolit, tagit över denna

marknad och det förs av några distributörer i Storstockholmsområdet, bl a Södermalms Maskin AB -beläget i Sköndal- har flera av dessa kvaliteter i lager. Har införskaffat 2 varianter, Meltolit 770 för mässing och kopparlegeringar samt Meltolit 770E för bl a rostfritt och hårdmetall.

Tänkte att Forumet kan vara lämpligt som spridandet av informationen.

sm5cae/LJ

Man behöver bara Meltolite 770E för Rostfritt.

Den fungerar mycket bra på koppar, mässing, brons och rödgods. Den är lite effektivare på gamla delar än den mildare varianten.

/Tomas

Höger eller vänster propellrar.

Hej, kan någon säga varför propellrar till små båtar är vänstervridna och högervridna på stora? Dessutom vore jag tacksam om någon kan upplysa om var man kan läsa lite om dimensionering av propeller såsom diameter, stigning relativ kraft och fart mm?

Det finns en väldigt utförlig artikel i boken
From My Old Boat Shop skriven av Weston Farmer
Kan köpas från Camden

<http://www.camdenmin.co.uk/index.html>

eller om du är SBA medlem från SBA lite billigare. Sen har det väl varit en artikel i SÅF bladet också. Höger eller vänster stigning beror nog på vilket håll maskinen går åt

Fast i dag får vi kanske bygga maskinen efter dom propellrar som finns att tillgå istället.

Sitter planet för tvärstycket till BB så skall den maskinen snurra framåt åt höger Nybyggda slupmaskiner har ofta runt tvärstycke med lagring lika på båda sidor och då spelar rotationen ingen roll

Bra, tack för det. Den här Weston Farmer har jag hört tala om tidigare. Skall söka få tag i boken. På tvärstycket sitter en gejdsko som glider upp och ned längs gejdplanet.

Uppgiften är att säkerställa att kolvstångens rörelse är rent axiell. Vevstakens arbete påverkar dock tvärstycket med en kraft som kan delas upp i två komponenter: dels en i kolvstångens längsriktning, dels en vinkelrät däremot. Gejdplanet via gejdskon skall ta upp den senare kraften. Gejdplanet utgörs av en stor yta mot vilken gejdskon trycks då maskinen roterar i sin mest använda rotationsriktning, dvs framåt. Både då kolvstången drar upp, och då den trycker ned, tvärstycket bildas en kraftkomponent som trycker gejdskon mot gejdplanet. Om maskinen istället roterar baklänges blir kraften omvänd, dvs gejdskon dras respektive trycks bort från gejdplanet. Då är det istället de så kallade backlinjalerna som tar upp kraften. Då dessa backlinjaler är klenare dimensionerade än gejdplanet bör de användas så lite som möjligt dvs vid backgång.

Tomas Blom s/s Robert www.steamtug.se

Kan det vara så att på små båtar sitter propellern med en högergångad mutter på axeln och den lossnar inte så lätt om axeln går i vänstervarv?! Hur det är på större vet jag inte.

Kapellfästen.

Hej, efterlyser någon bra lösning till följande enkla problem. Avser att sammanfoga två kapell med varandra. De har öljetter längs sidan och om man då lägger dem omlott behöver jag ett fäste. Det bör gå enkelt att sätta dit och att ta bort och om möjligt vara flexibelt. Självt har jag funderat på en manschettknapslösning alternativt något med gummisnodd. Tacksam för förslag.

Om du har öljetter mitt för varandra kan du låta ett snöre löpa längs med och vid varje öljett göra en liten ögla på snöret som du trär igenom. På andra sidan, där ögla kommer igenom, kan du låta ett lite grövre snöre löpa genom alla öglorna, alt. en klen pinne av något slag.

Inte lika enkelt som manschettknappar men inget som man kan råka tappa i sjön.

Janviktor

Tack för tipset. Efter att ha funderat lite har jag gjort enl följande. Öljetterna dia är 10 mm. Sålunda sågade jag till mässingbitar med måtten 30 x 9 mm och borrarade ett hål i mitten. I detta hål limmade jag en bit 4 mm gummisnöre ca 150 mm långt. Därefter en cykeltur till stadens sybehörsaffär och inhandlade små svarta kulor av typ som kan användas i jackor och liknande som har ett hål och en knapp med fjäder. Nu kan jag trä in mässingbiten i båda öljetterna och därefter spänna fast med plastkulan. Fungerar fint. Möjligen kan fjädern i kulan rosta och då får man väl ordna med en rostfri dito. Bild kommer senare.

Hans B

Så här ser det ut.



Skulle en kraftig typ av kardborrens vara användbar?

Hajar nada. Huru en sån där till varje öljettpar? Lätt att tappa i sjön. Va ere för skaft på kulan?

J

Klink och klonk.

Det är inte utan att man blir lite avundsjuk på er som har en fungerande injektor. Tror mig veta att det finns ganska många som tidvis har problem med en sådan tingest. Flera har gett upp och använder handpump etc. Inte nog med att den trilskas, den väsnas också, ja ibland kan man tro att den snackar med en på natten.

SÅF säljer en version som behöver lite omklappning. Dock därefter lär den gå bra. Kanske kan någon berätta om vad som gjorts. Hur skulle det vara om vi inom SÅF kunde tillsätta en grupp som fick i uppdrag att testa några olika typer och utarbeta en rekommendation. Kanske kunde vi även ha ett ångmöte/maskinistgille som tar upp temat injektorer?

Hej på er.

Vist är de lite konstigt ibland med injektorer.

Vi har på Å/F Runn en som vill inte funka under 6bars tryck, men Ralf D och Per D skulle titta på den om de går att få den gå lägre tryck.

Min injektor på Pikku Matti II funkar alldeles utmärkt, den tar vatten ca 2 bars tryck men man måste vara försiktig med anars spottar de bara ånga eller vatten rätt i genom.

MVH Mauno

ps de skulle vara bra om de fans

På Robert har vi märkt att strålkondensorn tar så mycket vatten att injektorn inte drar. Kan man vara svårt att köra injektorn under gång om man använder samma bottenventil för bägge. Det beror naturligtvis på dimensionerna också. En annan grej vi upptäckt är att injektorn drar bättre om man stryker på utgången litet så att injektorn får högra mottryck.

Injektorer kan såklart vara gjorda för olika tryck. Kolla så att den du har passar ditt panntryck.

Tomas Blom s/s Robert www.steamtug.se

Kolvringar.

Vet någon vem som kan tillverka kolvringar till Domnarfvets lågtryckskolv, och även till kondensorn, ca 480 och 180 mm.

Göteborgskolvringfabrik i Ed AB dimensionsområde 6,0-1200mm www.goteborgskolvringfabrik.se

Thonab dimensionsområde 20-600mm www.thonab.se

Östen

Kopplingschema.

Hjälp med kopplingschema

Känner mig inspirerad igen och har förhoppningsvis tid denna gång (efter 4 döttrar och 2 husrenoveringar). Nästa år blir S/S Waldemar 100 år (cirka, bästa gissning) och det skulle vara kul att gå för egen maskin i sjön igen (22 år sedan sist). Minnet är bra, men kort, och det som förut var tydligt, har blivit lite suddigare. Hur f-n var det allt satt ihop!

Hur sätter jag ihop matarvattenpumparna och injektor, vilka ventiler sitter var och in vilken ordning och var ska det var backventiler, var kopplar jag de olika smörjsystemen, hur var det manometern och säkerhetsventilerna satt?

Är det någon som har ett enkelt principiellt kopplingschema som denne är villig att dela med sig av?

/Pierre

Hej Pierre.

Jag vill minnas vagt att Tomas Blomström presenterat ett schema på något av SÅFs maskinistgillen. Ett bra tips är därför att anmäla dig till kommande gillen och diskutera rördragning mm med likasinnade ångkollegor.

Tomas Blomström har en annons insatt på <http://www.steamboatassociation.se> under "tillverkare" och där hittar du även hans kontaktuppgifter.

Med vänlig hälsning // Tomas Blom, webmaster

Jag hittade ett "Winterization Piping Diagram" infört i Steamboating daterad november 21 2007, på en länk till International Steamboat Society, ett rörschema projekterat så att man (relativt) lätt ska kunna tömma rör och panna på vatten för att inför vintern fylla hela systemet med Glykol.

Kan var något att tänka på när du ska koppla ihop alla kranar, rör, backventiler, manometrar m m.

Jag har försökt hitta originalet igen utan att lyckas men jag har kopior i pdf som kan användas.

Där framgår även hur man "de-winterize" sin slup.

Janviktor

Länktips mm till båtar o varv.

Ångbåtar i Holland

Kolla den här websidan: <http://www.castlesoftheseas.nl/heritage-of-steam.html>

Kolla filmen om BORE: <http://www.youtube.com/watch?v=6r1wtlWI2nQ>

<http://www.tugboatlars.se/Rex.htm>

S/S Johanna - ett renoveringsobjekt

Läs allt om S/S Johanna på <http://www.etm.nu/steamboat>

En ångbåtsfilm för dem som längtar till sommaren.

Måste bara tipsa om en film för dem som inte sett den.

Det är s/s Herberts jubileumsresa från 2005. Den följer hennes jungfruresa 1905 från Eriksbergs varv upp genom Göta älv, över Vänern in i Dalssländs kanal och ända upp till Dals Ed.

En fantastiskt fin film, om än ej så teknisk. Den visar våra ångbåtars goda sidor och framhäver Dalslands kanals vackra och fantastiska sjösystem. En film för oss som vill drömma oss bort till den tid då ångbåtarna åter ligger i sjön och dess hessa visslor hörs bakom uddar och skär.

Att filmaren dessutom lyckats fånga förbipasserande ånglok på bron ovanför Håveruds akvedukt, medan Herbert passera gör inte saken sämre.

Här är en länk för mer info.

<http://www.bxn.se/jr-05-DVD.htm>

Karl Anders Andersson

Ångbåtsnostalgi

Vet inte om den [här sidan](#) har varit med i forumet tidigare? Alias "Donkeyman" skrev för något år sedan av chifens dagbok för s/s Blidösund 1954 - och la upp allt på blogspot. Börja gärna [här](#), tryck på 'end' på tangentbordet och läs uppåt.

Webmaster garanterar ett par underbara förstörda timmar på ångbåtsnostalgi.

Intressant båt i Kapstaden

Hejsan, jag lägger upp några bilder på en båt jag hittade i Kapstaden. Jag lyckades inte hitta någon information om den och det gick inte att gå ombord. Är det någon som har mer information? Vad används anordningen i fören till? Minor?





Tomas Blom s/s Robert www.steamtug.se

Thorskogs varv

Rekomenderas varmt den nya historieboken om Thorskogs mekaniska verkstad som kan köpas från Varvs- och Sjöfartshistoriska Föreningen i Göta Älvdalen 0520/660757 <http://come.to/varfshistoriska> Kolla en bild på boken här: <http://www.tugtrafik.se/bokenomthorskog.JPG>

Trots att varvet upphörde redan 1926 så finns fortfarande ca 10 % av drygt 200 tillverkade fartyg fortfarande kvar. Kolla aktuell lista här: <http://www.tugtrafik.se/thorskogare/>

Tyvärr är det bara REX som har originalmaskinen kvar. ÅRÅS gamla maskin finns bevarad hos Rubens maskinhistoriska i Götene (<http://www.rubens.se>), där det också finns många andra maskiner. En Thorskogsmaskin finns i ett förlist men lokaliserat fartyg på Vänerens botten. En ofullständig maskin finns i Sunne.

Hej Tugtrafik

Det finns en lista på Thorskogare här på SÅF hemsida
Klicka på texter och bläddra ner en bit så kommer den
Den är samman ställd av Malte Eriksson i Hallstahammar 2002
Så det kan väl ha blivit någon rättelse i den, men i stort aktuell

Maltes lista har jag studerat. Malte känner jag väl sedan slutet av sjuttioalet när jag hade S/S ELFDALEN i Siljan(<http://www.perhilding.se/elfdalen/>).
Maltes lista med bogserbåtar innehåller fler båtar än de som fortfarande finns kvar.
Malte har också skrivit två trevliga kapitel i boken om Thorskogs varv.

Jag uppdaterar <http://tugtrafik.se/thorskogare/> varje gång jag får in något nytt.

Marina ljudsignaler.

Hallå alla, en liten fråga. Var kan jag finna uppgifter på marina ljudsignaler? När man är ute och tuffar visslar man olika hälsningssignaler men nu börjar jag bli lite osäker på vad det som egentligen signaleras. Det visslas på alla olika sätt kan man notera.

Hejsan, det står i alla läroböcker för förarintyg/skepparexamen. Jag har någon som du kan få låna.

Trevlig helg / Tomas

Jo dom har jag tillhands men det verkar finnas diverse andra signaler som jag inte vet vad de betyder. Eller kan det vara bara lite påhitt??

I Stockholmsområdet hälsar man på varandra med att det yngsta ångfartyget ger en lång signal. Det äldre svarar med en lång, det yngre ger en kort och det äldre avslutar också med en kort.

På andra håll tycks man hälsa på annat sätt, med tre långa?

/Sven

Midship.

Thierry, min vän från Frankrike har nyligen sjösatt och döpt sin slup. Det är ett fantastiskt bygge som man kunnat följa via hans hemsida <http://www.midship22.blogspot.com> som han uppdaterat regelbundet under alla år som bygget pågått. Han har haft hjälp av ett flertal vänner som deltagit i detta projekt som pågått i en större lokal i närheten av Paris. En intressant sak bland många är att dom egenhändigt tillverkat varenda detalj såsom kranar, ventiler, kopplingar mm. Pannan har jag tidigare skrivit om i bladet. Sjösättning och dop skedde den 7 juli i en liten ort som heter St. Malo och som ligger vid franska västkusten. Det var en stor folkfest där nästan halva ortens befolkning var närvarande, stor fest, utklädda människor sång och musik och en riktig präst som genomförde dopet. Många ångslupar deltog med besökare bl.a. från Tyskland.

Festen pågick sedan i tre dagar helt otroligt och mycket trevligt. Bifogar några bilder och andra kan ses via länken. Visserligen med fransk text men bilderna säger allt.

Länken som jag hänvisar till har medvetet några streck mellan punkterna. Ta bort dem så kan du nå denna . På hans hemsida står det att han skall i höst bygga en vattenkokare dvs en Windermere kettle.

Mässing .

Hej, såg på TV att man hittat bly i kaffeautomater. Det skulle bero på att det finns några mässingskomponenter i dessa. Det låter märkligt. Kan någon förklara detta samband.

Ändrad av [Hans B](#)

Hej Hans!

Jag såg detsamma och förundrade mig. Vad jag har lärt mig innehåller inte mässing bly men väl tenn som ju användes förr till bl a kokkärl.

Blyledning hade dom visst i gamla Rom med förskräckliga konsekvenser.

Mässing innehåller huvudsakligen koppar och zink. Bly tillsätts ibland för att öka skärbarheten. Tyvärr minskar samtidigt korrosionsbeständigheten.

Bly tillsätts även för att få ett tätare gods.

Det kan även ha varit så att man använt rödgods, vilket har mycket bättre korrosionsmotsånd och temperaturlåghet.

Jag tror att mätvärdena baserar sig på att mässingsdelarna är lödda med lod innehållande ca 50% bly.

Javisst ja, zink var det och inte tenn!

I vår värld finns en hel del intressanta och nyttiga föremål gjorda i mässing. Mässing är en praktisk mycket lämplig metall för bearbetning som kan gjutas, svarvas, fräsas och lödas. Går även att svetsa. Under årens lopp har jag sett många vackra föremål såsom oljekannor, lampor, samovarar, pannor, lubrikatorer, instrument, ventiler, kranar mm.

Förväxla inte mässing med rödgods och Brons.

Mässing kan vara allt från skräp med nästan ingen kopparhalt upp till nära rödgodset. Mässing av sämre kvalitet går nästan inte att löda eller bearbeta/ forma pga dess sprödhet och höga oxidationsvillighet.

Hej Tomas. Har en liten fråga till dig om Rödgods eller rödmetall som det ibland kallas. Rödgods är ju en legering av koppar, tenn, bly, zink och nickel och skimrar åt det röda hållet jämfört med mässing.

Har för mig att jag sett några som byggt sina ångmaskiner i rödgods. Vad har då rödgods för egenskaper som gör det lämpligt för ångmaskinsdelar?

Rödgods bär inte innehålla nickel.

Vad är det du studerar för metall? Det känns inte helt stabilt.

Mässing är Koppar och Zink i dess renaste form.

Brons - koppar och Ten, kan innehålla legeringsämnen för att få speciella egenskaper. Tex järn eller aluminium.

Rödgods- Koppar, zink, ten och bly med en kopparhalt på min 85%.

Mässing är inet för ångmaskiner och armatur.

Rödgods blir ett tätt och bra gods samt har bra motståndskraft mot varmt vatten och bra temperaturlighet. Det är en mycket bra lagermetall.

Som du vet så är krympen liten vilket underlättar modellframtagningen.

Hej Tomas och tack för svar. Försöker man dyka in i mässingsvärlden hittar man en otroligt stor mängd olika typer, kvaliteter mm.

Brons är tydligen en egen grupp. Kollar man i Tibnors katalog finns flera olika kvaliteter av bronser såsom rödmetall, tennbrons, blytennbrons och aluminiumbrons. Man säger specifikt att rödmetall av kvalitet JM 1 är lämpat för ångarmatur. Den består av 85 % Cu, 5 % Sn, 5 % Pb och 5 % Zn. Lite förvirrande är att det finns så många olika standards på mässing och brons. Vilken djungel. Verkar som om det nu går mot en Europeanorm. Amerikanerna kallar rödgods Red Brass. Den tillverkare av maskiner i USA som jag köpt mina maskindelar av har en variant i något som han kallar High Strength Bronze. Det verkar vara en variant av rödmetall.

Jag håller på att införskaffa litet brons för att tillverka en injektorspindel. Blev rekommenderad JM3 eftersom den är lite mer hållfast än JM1. Spindeln ska ha en gänga och då kan det vara bra med högre hållfasthet. JM1 innehåller som sagt bly och blir mjukare. Blyet har även smörjande egenskaper. JM1 används oftast till att tillverka bussningar mm som sedan ska lödas mot t ex kopparrör.

Jag bifogar några datablad på dessa båda kvaliter.

Bästa hälsningar / Tomas

Hej, det var en listig fråga. Kortfattat ser jag mässingfamiljen som en legering som består av koppar och zink. Man kan sedan öka legeringens egenskaper såsom extra styrka, extra korrosionsbeständighet och extra bearbetningsbar genom att tillföra olika tillsatser.

Klura detta någon

<http://mässingssaker>



Angående pumpen, så hade vi en liknande i skolan när jag gick på högstadiet.

Det var en vakumpump, men då satt det en glaskupol över "bordet". Placerade man en gräddbulle på bordet under glaskupan och sedan pumpade ut luften så växte gräddbullen jättestor, tills den slog i glassidorna och kladdade ner allt. Då blev inte läraren glad!

Undertill satt också en ventil för att släppa in luft när man ville återställa trycket.

Det gick också bra att sätta ett glas vatten där för att se att man kan koka vatten vid rumstemperatur, om man bara sänkte trycket tillräckligt.

Karl Anders

Hej, av en ren slump sprang jag på en liknande vakumpump i dag. Inuti glaset sitter en klocka som hörs så länge det är normalt tryck men ljudet försvinner allteftersom det blir mer och mer vakum.



Mässingputs.

Hallå alla mässingputsare. Har någon av er ett bra tips på lämpligt putsmedel? Har använt något som heter Pol som är relativt bra men numera svårt att få tag i. Mässingmäster i Stockholm rekommenderar en vadd som han säljer. Dock svårt att säga om detta är bättre än Pol. ICA säljer en produkt som saknar innehållsförteckning men som verkar ganska uddlöst. Tacksam för alla tips.

Hejsan.

Jag har för mig att gänget på s/s Ejdern använder Autosol.

<http://www.autosol.se/autosol.htm>

Har du provat det?

Hälsningar // Tomas

Hej

Antagligen finns det inget mirakelmedel som numera får säljas och som eliminerar jobbet. Det mesta medför slit och svett!

Lösa delar av koppar eller mässing lägger jag i en lösning med citronsyra. Då blir det rent fast lite röd beläggning. Sedan putsar jag antingen direkt med vilket putsmedel som helst. Lapparna du beskrev, Häxan, det som säljs på alla mässor i en grön burk, en pasta, autosol eller något annat.

Går det putsar jag först med lumpsquivor, med en grövre en finare slippasta.

Citronsyra (pulver) säljs av apoteket i 1/2 kg förpackning. Tag 2-3 matskedar till en hink, 15 l, eventuellt även lite såpa eller diskmedel så minskar ytspänningen.

Det är alltid en massa jobb och som är förstört efter första regnet om det sitter ute, eller får saltstänk på sig.

Då blir det grönt liksom det blir vid läckage i vattensystemet.

Det är bara ett himla slit som gäller eller måla över altihop!

Jag gick till en kromfirma och fick tagit bort krom på några mässingbetaljer när jag byggde båten. "Ja det gör jag gärna, för om några år kommer du tillbaka och vill ha sakerna förkromade igen, när du tröttnat på att putsa" sade kromaren och det är nära nu!

Puts på er!

Sven

Hej! Den vadd som omnämns heter Duraglit, använde den till min trumpet som ung, funkade bra men höll inte i så länge. Detta nog för att jag inte påförde något skydd efteråt.

Har provat en hel del, men inget är riktigt bra, en mycket tunn hinna av vanlig ofärgad vaselin ger bra oxidskydd, men samlar damm om man inte ser till att lägga på verkligt tunt.

Riktig shellack ger bra resultat men är svår att få tag på, Zaponlack ger bra resultat men måste ev efterpoleras annars kan man spruta 2-komponent klarlack men då måste mycket noggrann avfettning genomföras, ex-vis med aceton som sista steg.

Lycka till!

Hej!

Roberts vattenståndsarmatur i mässing har ärgat rejält. Den går inte att putsa enkelt pga alla vinklar och vrår. Är det någon som kan tipsa om något sätt att få bort beläggningen? Går den att lösa upp kanske?

Hälsningar // Tomas

Hej Tomas, hade en liknande fråga på Forum för några år sedan och fick då tipset att lägga sina mässingdetaljer i ett bad bestående av vatten och lite citronsyra. Det har jag gjort flera gånger med ett utmärkt resultat. Det går bättre om vattnet är varmt. Dock kan badet framkalla lite koppar på mässingdetaljen men det går lätt att putsa bort.

Hej

Häll gärna en skvätt såpa eller diskmedel också i vattnet så ytspänningen minskar och kanske även löser lite oljesmuts.

Mvh/Sven

Vill bara återkoppla och tacka igen för tipset. Roberts vattenståndsarmaturer är återigen i presentabelt skick! Jag körde en påse citronsyra i cirka 2 liter varmt vatten. Efter cirka 30 minuter hade det mesta lossnat. Det blev mycket riktigt en liten kopparbeläggning men det lossnade lätt, precis som beskrivits ovan!

Olja eller fett.

Finns det någon som kan ge lite synpunkter på följande. Tidigare hade jag en maskin med kullager. Via en nippel kunde man injicera fett och jag valde då fett som skulle vara särskilt lämpligt för kullager. Nu har jag en maskin som har vevaxeln lagrad i sk. babitts och några delar som har mässings lager. Nu skall det vara olja. Vad då för olja? Varför kan man inte använda fett?

Hej Hans!

Skall försöka mig på ett svar på din fråga.

Det handlar i alternativet glidlager om att bygga upp en oljefilm mellan axel och lagring och det går inte lika bra med ett fett som bryts lättare än en olja.

När axeln roterar i ett glidlager som är oljesmört ligger inte axeln i kontakt med lagerytan även om man kanske tror det, utan mellan axel och lager finns en mycket tunn oljefilm som bär upp axeln, om denna film av någon anledning bryts så kommer lagret att "skära". Beroende på axeltrycket får man välja vilken olja som krävs, men om du har reflekterat över vilken olja du har i bilen så tror jag att du fått ett hyfsat svar, den har glidlager oftast i både vev och ramlager.

Mineralolja eller syntetolja är en smaksak, mineraloljan har sämre livslängd men är å andra sidan billigare.

//Bosse

Hej

Flera oljebolag bl a Castrol har sk maskinolja bland sina produkter. Dock oftast minst 25 l förpackningar.

Fördelen med dessa är att de blandar sig med vatten och fungerar om man har ett oljetråg som veven går i.

Vanlig motorolja skummar om den vispas runt av veven och flyter förmodligen inte in så bra i glidlagret.

Åtminstone provade jag det någon gång och fick ösa ut gröten med sked!

Numera har jag tagit bort oljetråget och leder oljan genom rör direkt till smörjställena från en enkelt tillverkad droppanordning.

Några säger att de använder gejderolja.//Sven

Det här med smörjning av lager är inte helt enkelt. Det Bosse skriver är till största delen rätt. Men tänk på att tvärstyckslager inte roterar. De vrider sig fram och tillbaka och bygger inte någon oljefilm i vanlig bemärkelse! Dessa kräver extra omsorg.

Man kan tex fettsmörja dessa med ett fett som tål stora krafter tex mollybeden eller grafit fett. Med en bra olja och en oljekopp som ger lite oljetryck så fungerar dett aldeles utmärkt med olja, här kan även gejderolja rekomenderas. Gejderola behåller oljefilmen bättre och behöver inte bugga upp en film som en vanlig olja vid start från stopp. Oljan till alla lager på en ångmaskin bör vara companderande (dvs kan plandas med vatten). Detta då det bildas kondens och det ofta droppar vatten som kan komma in i lagren.

En ISO VG 220 olja är lagom i viskositet, tex Morris compaund bearing oil ISO VG 220. Denna olja är mycket lämplig till detta samt till veksmörjning. Icke vatten/olje smorda gejdplan kan med fördel smörjas med en gejder olja då denna behåller en jämnare friktion vid ändlägena och den klistrar/hänger kvar bättre på planet.

Behöver du Morris olja så är det bara att höra av sig. Tomas /Tyn

Oljerör.

Hej, är det någon som har eller vet var man kan finna kopparrör med 4 mm yttre diameter. Behöver ca 5 meter. Rören skall ej utsättas för tryck.

Jag har fått hjälp av Ove Karlsson på Metallvaruhuset då jag köpt kopparrör tidigare. Han nås på +46 8 702 40 75.

Hälsningar / Tomas Blom

Inte 4, men väl 4,7: Bromsledningsrör Biltema eller Scantech
Hälsningar
Lasse

Jo bromsledningar med yttre diameter om 3/16 " finns det gott om men 4 mm är betydligt svårare att få tag i. Metallvaruhuset trodde att det skulle finnas i Danmark. Men då måste man nog beställa minst 50 m. Kanske skall man svarva adaptrar.

Är det inte utrymmes- eller estetiska skäl så skulle jag nog svarva!
Lasse

Pellets.

Hej.
Är de någon som använder pellets i sin ångbåt?

Jag har proveldat med pellets. Jag kommer att göra om rostern lite på min panna för att få effektivare bränning. Jag kan komma mera uppgifter om intresset finns. Jag har inte hela lösningen. Tacksam för tips!
MVH Mauno

Hej! Ser att i alla fall Du använder rooster, men vad eldar Du med i vanliga fall? Ved eller kol? Det framgår inte av hemsidan eller bilderna (det syns inget bränsle alls på dem. Röken verkar kolaktig, men det är svårt att avgöra).
Mvh

nävgnä

Varför inte montera en pelletsbrännare ? Det finns sådana som går på 12 volt. Pelletsbrännare är det jag funderar på, till min ännu i fantasin anläggning.

Rapport om mitt försök att elda Pikku Matti II med pellets. :idea:

Syftet med försöket är att kunna göra en ev.resa på Strömsholms kanal ned till Mälaren, mindre vedberoende.

Hur ska jag kunna ha ved med mig som räcker hela vägen ner och hem igen? Då dök tanken på pelletseldning upp. Därav detta försök.

Nu när båten ligger på land och isen lägger sig på sjön, har man lite tid summera sommarens övningar.

Att elda båten med pellets var en aning knepigt. Jag tänkte härma villapannans konstruktion med ett titen magasin utanför luckan och liten rosteryta. Men där kom första bakslaget.

Pelletsmagasinet blev för varmt och rostern var för liten. Jag monterade 12v fläkt på sotluckan.

De var meningen att blästra på om det behöves. De var onödigt. Jag glömde fläkten på och rökgas temperaturen stack över 500 grader.

Först eldade jag med 8mm pellets men de var omöjligt att komma upp med tryck(endast 3 kg).

Jag eldade i 1,5timme.

När jag hade en skaplig glödbädd och fyllde på med pellets så slocknade elden nästan.

Jag eldade upp ca 10 säckar pellets a 16kg men kom knappt utanför bryggan.

Då rev jag allt som jag hade byggt till (magasin, ny sotlucka och fläkt) och skaffade en ny omgång pellets.

De här gången storpellets (briketter). De är ca 60-75mm i diameter och ca 200mm långa.

Då blev de andra bullar, de var ingen problem att elda inga konstigheter alls.

Man eldar som med ved. De blir mindre aska

än med ved. Det är lätt att få med sig en stor mängd bränsle för pellets tar mindre plats än ved och lätt att stuva under bänkar och tak.

<http://www.agrol.se> kan man läsa om pellets och försäljnings ställen.

De fins även Loggs som jag ej har provad.(Likanar med Briketter)

Hur som helst är det mysigare att elda med ved men pellets är en nödlösning vid långfärd.

Med vänlig hälsning Pikku Matti II/Mauno

Problem med vattensmort propelleraxellager.

Mitt propelleraxellager är gammalt och sprucket i bussningarna. När jag vrider runt axeln gnisslar det om lagret. I Sjön känns det som om lagret går tungt.

Jag är inte riktigt säker på hur det är tänkt att fungera. Kanske har flera lager bottenfärg täppt till eventuella kanaler för vattensmörjningen. Kan man åtgärda lagret på något sätt utan att plocka ut propelleraxeln och installera ett nytt lager? Kan man borra in en fettkopp och trycka in fett i det?



Hej, hade ett liknande problem och kontaktade Capella Marin AB. Dom ligger en bit utanför Stockholm och har alla prylar som man behöver till axlar mm. Företaget har gedigen erfarenhet, kunskap och dessutom en egen verkstad som kan fixa det mesta. I mitt fall renoverade dom en axelkopling och fixade ett nytt vattenlager.

Propeller rep?

Hej

Vid en granskning av Domnarfvets propeller ser jag att ett blad har en buktning i ytterkanten, mer skålförmad än de andra bladen. Jag önskar kontakt med någon kunnig person, angående detta. Hur göra? Propellern är ca 110 cm, fyrbladig.

Ove arvidson 0703380474 eller o.arvidson@telia.com

Propellertrim eller Peters Propshop i Kungsbudan brukar vara duktiga på propellrar, skulle nog slå en pling till någon av dom.

Jag är verkligen ingen expert på detta med propellrar, men vad jag förstår går det att reparera ganska mycket. Bifogar två bilder på S/S Storskärs propeller från dockningen vintern 2011-2012. Om jag förstått rätt så ersatte man en ganska stor del av ett blad efter skada.





/Crankshaft

hej

Jag tackar för Era svar, problemet är att Domnarfvets propeller antagligen är av gjutjärn eller ev. stål. Det är lite svårt att bestämma då den är målad. Den är dock lagad någon gång, antagligen svetsad, då ett helt blad verkat gått av.

Puffer.

I senaste nummret av the Funnel finns en artikel om en som byggt en PUFFER i sin ångslup. Jag lever i den tron att en puffer är en anordning med vilken man släpper ut ånga i skorstenen. Men vad menar man här? Den som har tidningen kan se att man även har en vidgad rördel på ångledningen. Vad kan detta vara?

Jeg har ikke læst artiklen, men normalt er en PUFFER et fartøj der sender spilddampen i skorstenen, bl.a. for at øge trækken i fyret. For ikke at få busebad af kondensvand indsætter man gerne en vandudskiller på dampledningen og det er uden tvivl den du kan se.

Peter Hansen, FREJA, Danmark

Tack för det. En vattenavskiljare är det nog. Har du något bra förslag på hur en sådan skall konstrueras, dimensioneras?

Den ligner en cyklon til et spånsugningsanlæg.

Jeg kan ikke vedlægge foto eller tegning så jeg prøver en kort beskrivelse af den fra min egen båd:

facon lig en øldåse,

diameter = 4 - 5 x afgangsrør på maskine,

tilgang fra maskine tangentialt ind i øverste 1/4 af beholder,

afgang til skorsten concentrisk i top af beholder,

afløb med hane for kondensat i bund af beholder,

placeres på kedlen hvor det er kosmetisk og praktisk muligt og så afgangsrøret til skorstenen ikke har nogen vandlås.

Spilddampen får en roterende bevægelse i beholderen, kondensat og olie slynges ud i periferien og løber ned i bunden af beholderen, den resterende damp strømmer ud af afgangsen i toppen, hanen på afløbet skal kun lige være åbnet så meget at kondensat og olie løber ud og føres til olieudskilleren.

Jeg havde en rørs spiral i min vandudskiller som fødevandet gik gennem fra pumpen, så den fungerede også som fødevandsforvarmer.

De bedste hilsener

Peter Hansen , FREJA, Danmark

Det var en intressant lösning. Den skall jag testa. Har du en e-mail adress så kan jag kontakta dig elektroniskt?

Med vänlig hälsning,

Hans

Pyskranar.

För några år sedan deltog jag i ett projekt att för SÅF 's räkning försöka få tag i lämpliga pyskranar. Fick då tag i en leverantör i Småland som tidigare tillverkat sådana och som lovade ta fram sådana om vi köpte minst 100 st. Vi fick några utfallsprover som såg bra ut men som tyvärr inte klarade 10 bar vid trycktester.

Tyvärr la man ner projektet då man saknade både resurser och framför allt kunskap att slipa in sådana. Har sedan hittat ett antal tänkbara leverantörer inklusive en inom SÅF som skulle starta tillverkning. Men hela projektet rann ut i sanden. Självt köpte jag sedan pyskranar av Tomas B och även några franska dito. Är det någon som har koll på läget i dag var man kan få tag i lämpliga pyskranar?

Agne Karlander i Mora tillverkar väl sådana? Han nås på info@vmt.nu

Karl Anders

Om man kan tänka sig blanka kulventiler finns sådan på Bohab Maskinkomponenter hos Kalle på hydraulavdelningen. Han har även manometrar och vacuumetrar visserligen blanka men

Små nipplar, 1/8, 1/4 tum rör, klämkopplingar 1/8, 3/16 eller 3,4,5,6,8,10,mm mjukt kopparrör.

Stormbyvägen7, 08-760 28 75

Jag har använt sådana pyskranar i ett par år på kompounden utan anmärkning.

/Sven

Ångbogseraren Rex i Hallstahammar flyttas till Eskilstuna...

Det är nu klart - genom beslut i Hallstahammars kommuns kommunstyrelse - att Rex överläts till oss i Eskilstuna. Förberedelserna för denna flytt befinner f n på planeringsstadiet och när allt är klart så kommer Rex att flyttas till Torshälla. En ny driftförening är under uppbyggnad och tanken är att köra henne på Mälaren/Hjälmaren samt att medverka vid vissa evenemang i Strömsholms kanal.

Kjell Nordeman

Härligt! Kul! Himla bra!

<http://www.tugboatlars.se/Rex.htm>



/Per Hilding/

Hittade en bild från Borgåsund på REX som jag tog 1976.

Riktigt bra affär om man söker skruv och mutter.

Hej,

jag brukar då och då handla skruv och mutter och har hittat en så bra leverantör att jag vill dela med mig till alla andra SÅFare. Firman heter Bultjätten och ligger uppe på "Blåkulla" i Solna. Vägbeskrivning (och webshop) finns på <http://www.bultjatten.se>

Här finns det en massa fina saker som attraherar oss ångintresserade. Muttrar och skruvar i allahanda former och format. En hel del i mässing och både i millimeter- och tumgång. En och annan gängtapp kan man hitta också t ex W 1/2 som börjar bli riktigt sällsynt. Idag hittade jag även träplugg i teak, ek och mahogny för er som har träskrov.

Priserna är mycket rimliga och servicen utmärkt.

Om du söker någonting som inte finns på vanliga byggmarknader eller i de alltmer sällsynta järnaffärerna rekommenderar jag ett telefonsamtal till Bultjätten eller kanske t o m ett besök.

Ta en titt på mina bilder nedan så får du en liten glimt av vad som lagerförs. Jag lägger upp litet av varje i både små och större dimensioner. Jag tror att inte bara slupägare utan även de större fartygen har en del att hämta här.

God fortsättning på det nya året!

Hälsningar / Tomas

Rostskyddsmålning.

Rost- ett av våra stora problem

Rostskyddsmålning

Under vintern 2006- 2007, ca.5 månader, har jag hängt ner en u-profil av stål i vattnet, vilken jag behandlat på olika sätt. Testet möter absolut inga vetenskapliga krav och resultatet skall därför bedömas med största försiktighet och får inte användas i reklamsyfte. Det var ett mycket begränsat urval av produkter som testats och det kan kanske finnas bättre. Blästring och epoxi är förstås oslagbart bäst.

Material, troligtvis stål 1312, rostigt men utan gravrost

Plats Singö

Djup ca.0,5 m

Bedömning, 1 = sämst - 5 = bäst

Behandling Resultat

1. Borstat + Isoguard Pansar 1
2. Borstat + Isotrol + blymönja + Isoguard Pansar 5
3. Slipat + blymönja + Isoguard Pansar 4+
4. Slipat + Isotrol + Isoguard Pansar 4

5. Borstat + Alcro Protect 1
6. Slipat + Alcro Protect 3
7. Borstat + Kirjo Rostskyddsfärg 4
8. Slipat + Kirjo Rostskyddsfärg 2
9. Obehandlat + blymönja + Isoguard Pansar 3
10. Obehandlat + Isotrol + blymönja + Isoguard Pansar 5+
11. Obehandlat + Isoguard Pansar 4
12. Obehandlat + Isotrol + Isoguard Pansar 3

Man skall inte dra några tvärsäkra slutsatser av ett så här enkelt test, men man kan nog urskilja vissa trender.

1. Som tidigare känt är det bättre med en svagt rostig yta än en slipad, speciellt för kombinationsfärgen Kirjo Rostskyddsfärg från Teknos.
2. Isotrol + blymönja + Isoguard Pansar gav bäst resultat.
4. Isotrol + täckfärg är effektivt speciellt på rostigt underlag -. Det lär väta bättre än blymönja, vilket bör göra att det kryper in bättre där det inte går att komma åt, ex vis mellan spant och bordläggning. Tillverkaren rekommenderar det som grund även vid bättring av skador på epoxibehandling.
3. Ett lager med Kirjos rostskyddsfärg på rostig yta gav förvånansvärt gott resultat, men sämre på slipat underlag. Det vore intressant att testa Isotrol + Kirjos.
4. Alcro Protect rostskyddsfärg gav förvånansvärt dåligt resultat på rostigt underlag, dock lite bättre på slipat underlag?

Yngve Ström

Hej igen

Inklippet nedan nämner att mitt försök inte uppfyller alla krav på vetenskaplighet. Jag vill bara intyga att det uppfyller inte några vetenskapliga krav över huvud taget. Jag misstänkte att skiktjockleken kunde ha betydelse, vilket inlägget nedan från en av tillverkarna visar. Sådant kan ha påverkat mina resultat

Inlägg nedan från leverantören av Isotrol - lite reklam kanske, men det är kul med engagerade.

Hej !

Intressant test ni gjort även om den inte uppfyller alla krav enligt gängse testmetoder.

Att man bara lagt varje prov 1 gång ger också utrymme för en viss osäkerhet. Vid standardiserade tester har man normalt 3 omgångar av varje system för att få en större säkerhet. Men man kan ändå dra vissa slutsatser.

Vår uppfattning är att skall man använda alkydfärg i vatten krävs att man lägger tjocka skikt med mellan och täckfärg för att åstadkomma en barriär. Detta styrks i testet där de sämsta resultaten fås av enskiktssystem.

Det är också intressant att se att bästa resultat fick man med Isotrol+blymönja+Isoguard Pansar på en obehandlad yta. Detta beror på att Isotrol är högvätande och penetrerar in i rosten. Isotrol har enligt Korrosioninstitutets rapport 2002:4 fyra gånger så bra penetreringsförmåga som ex blymönja. En sammanfattning av rapporten finns på vår hemsida <http://www.introteknik.se/media>.

Blästring och 2 komponentfärger ger normalt de bästa resultaten. Om man inte har möjlighet att blästra, kan man istället grunda med Isotrol och sedan mellanskiktsmål med vår 2 komponent Isomastic. Färdigstrykning med 2 komponent epoxi och polyuretan. System som är testade och använda praktiskt sedan några år.

Med vänlig hälsning
Introteknik Ab
Lars Kjellberg

Säkerhetsventil.

Jag behöver en ny säkerhetsventil till min anläggning och undrar om det är någon som kan tipsa om en bra leverantör.=(lågt pris och kvalite) eller har en att sälja?

Anslutningen för inkommande ånga skall helst vara 1/2 tum hane/utv. gänga och öppningstryck 6 kg.

På ESSKA.se kan man beställa säkerhetsventil 0,2-12 bar med 1/2 tums gänga 1210kr inkl moms, nya grejer är bra att montera speciellt när det gäller säkerhetsventiler. Har köpt en själv.

Var in och tittade på ESSKA s hemsida och den ven tilen dom hade inget lättverk, måste det inte vara lättverk för att den skall få monteras på en ångbåt? Priset är vferkligen tilltalande. Jag kollade med NAF dom skulle ha 3.453 förmodligen + både moms och frakt.Någon som kan ge ett svar som ståsig mot ev.kontrollant?

Jag igen. Glömde att tala om att jag kollade med (DURGO tror att dom hette så) fick beskedet att dom inte tillverkar säkerhetsventiler för ånga.

Jag frågade även om dom hade packningar så man kunde bygga om en av deras ventiler till ånga, svaret var nej.Så de som tror att man kan byta packning och montera den som säkerhetsventil måste nog tänka om, man kan ju som händig, säkert fixa till en egen tätning som tål ånga,men då kanske inte den håller måttet vid besiktning?

Hej alla! Verkar svårt att få någon att berätta om säkerhetsventiler. Jag kontaktade ESSKA för att få lite fakta om deras ventiler och fick då beskedet att man fick ställa in öppningstrycket själv. Får man göra det? Jag antar att det inte kommer att godkännas vid en ev.besiktning. Ställs det olika krav på säkerhetsventiler beroende på pannans volym? Måste ventilen ha lättverk?Måste ventilen ha ett certifikat?Jag kanske kan få svar på mina frågor genom att läsa om det någonstans,för att slippa göra egna efterforskningar så tänkte jag att det blir lättare att fråga någon som sitter inne med kunskapen.Kan man montera ESSKAs ventiler så känar man tusenlappar.

Hej, skaffar du en eller två säkerhetsventiler i dag måste dessa vara certifierade, följa PED och vara CE märkta. Minst en skall ha lättverk helst båda och vara inställade från början med fast tryck normalt en halv bars skillnad. Köper du begagnade ventiler kan du pröva dessa och få ett provningsintyg. Vi har bl.a skrivit om en sådan firma i Arboga men det finns flera. Det finns en hel del skrivet om säkerhetsventiler bl.a i AFS reglerna. Tänk även på blåsrörets diameter så att dessa inte blir för tunna. Jag skall tala med några nu på båtmässan om var man kan skaffa ventiler i dag.

Ventim är en annan firma som säljer armaturer. Till fartygen på Beckholmen har man köpt en del av dem. Jag har köpt en pådragsventil bl a.

Jag har säkerhetsventiler som Durgo har byggt om och fått dessa med godkännande från dem samt ytterliggare godkännande av ÅF-som besiktiade uin hela anläggningen.

Självklart får man ställa in trycket själv. Vilket brukar vara det vanliga. Där efter skall besiktningsmannen plombera ventilerna så att trycket inte kan manipuleras

Täthetsprovning av nitat skrov.

Hej alla kloka!

Jag renoverar Lusten VII efter storbranden i Åmål för några år sedan..

Det är nu kommet dithän att blästring och målning börjar närma sig.

Tanken är 2x 150 my JOTUN jotamastic 87 epoxi utvändigt och i kölsvinet invändigt som grund.

Skrovet är nitat och efter blästring skulle det vara gott att täthetsprova växlarna främst under vattenlinjen innan färg kommer på.

Allt för att undvika otrevliga överraskningar när hon kommer i sjön..

Vad rekommenderar ni? Penetrant? Iom det är spalter vill jag inte ha på något som framöver främjar korrosion.

Och hur tätt ska det vara?.. Vattenmolekyler har ju sin storlek..och penetrant måhända smiter genom smalare spalter.

Är tacksam för goda råd!

mvh Patrik

Hej,

Jag har svårt att tro att det skulle finnas läckor som inte syns med blotta ögat men som inte går igen med ett par goda lager färg.

Kolla med Christer Strandel på s/s Stocka hur han gör. Han har ju nitat en hel del i ett gammalt skrov.

Lycka till / Tomas

Vagnbult i alu eller rostfritt?

Jag har ett slupprojekt baserat på ett nitat livbåtskrov i alu på gång, och undrar om någon har koll på om man kan få tag på vagnsbult i aluminium?.. detta för att inte blanda material och få galvanisk frätning på skrovet. kanske det funkar med rostfritt?... någon klok som har svar?....

Hejsan.

Du kan ju alltid börja leta hos <http://www.sifvert-skruv.se/prod.htm>.
De är kanske inte billigast men har ett brett sortiment.

Hälsningar // Tomas

[webmaster](#)

Du skall inte blanda rostfritt och aluminium!

Aluminiumen kommer ganska snabbt att vara ett minne blott.

Svarva och gånga en rundstav, så kan du själv göra infästnings skruvar.
Skall det vara vagnsbult kan du slipa fila eller fräsa fram fyrkanten.

Tomas Blomström

Nja hade nog på känn att rostfritt inte var melodin...

Ringde dock Linders, fabriken som tillverkar pressade båtar i alu.. och de har alltid använt rostfritt enl en av konstruktörerna.

Det behöver inte vara vagnsbult, men den typen av skalle smälter in bland alla kullriga nitar då jag "avlusat" skrovet från vanliga rostiga öglor mm. och ska fylla hålen efter dessa.

Har dock funderat på att köpa alu-nit med kullrig skalle sen gånga dem i svarven.

Detta är dock sommarens bekymmer då jag i vinter ska bygga maskinen.

blev många " dock" där...;-)

Sifvert hade inga vagnsbult i alu... fler tips emottages tacksamt.

Vedeldning.

Hallå alla vedeldare! I dagarna har det kommit ut en trevlig bok om vedeldning mm.

Men en liten undran. Författaren rekommenderar att använda ved av ek. Jag har lärt mig att man skall undvika ek då veden ger ifrån sig syra som kan förstöra skorstenen. Kan det stämma?

Ek diskuteras inte så mycket i skogarna där webmaster bor, det är mer ett sörmländskt problem (och söderöver). *Sen är väl Ek kronans träd av tradition och kronans träd eldar man inte...*

Hans B

Ek har i alla fall ett högt [energi](#) innehåll, tror att det bara är bok som har högre, men innehåller också garvsyra, som är jobbigt för såväl panna och skorstensplåt samt murverk. Har [läst](#) att ek ska torkas i minst två år för att garvsyran ska gå ur.

Ångbåtar med skottepannor eldar man gärna med barrved för att få lågor, lövträ bygger tryck sämre. Men jag tror det är annorlunda med sluppanorna? Har (tyvärr) ingen egen erfarenhet av dessa.

Magnus

Jag har samma erfarenhet som webmaster. Och beträffande slupar så går barrved allra bäst i Slupners panna.

Tomas Blom

Jag brukar använda Sälg, det har funkat bra på Domnarfvet. även billigt Har ganska bra värmevärde + att den" klyver "sig själv när den börjar torka.

Ove A

På Svanen eldar jag helst med björkved i min stående eldrörspanna. Eldar en del med gammal ek också, den brinner långsamt och ger mycket värme. Fungerar bra när man går längre sträckor. Dock bör man blanda upp den med annan ved för att inte få för intensiv hetta i pannan.

Jag har provat en del med sälg också, men den tycker jag innehåller mest luft, dock bra att tända med.

Har inte testat med barrved, men ger inte det mycket sot?

Karl Anders

När jag för några år sedan frågade vad de eldade med på s/s Östersund så sa de att de gärna blandade ved från lövträd och barrträd för att få både flammor och bra värme.

//Maggan

Ytkondensor.

Har funnit att min båt inte är lämpad för en kölkondensator och söker därför efter någon lämplig ytkondensor. Är det någon som kan ge ett tips på hur man kan bygga en sådan? Dessutom hur dimensionerar man en sådan? Tacksam för svar.

Hej Hans

Införskaffa "Bibeln", dvs Bergströms och läs kappitlet om kondensorer så finns allt beskrivet samt hur du skall dimensionera.
Jag har en nästan fördig som borde passa dig.

/Tomas

Tjena Hans!

För 2 1/2 år sedan frågade du om ytkondensor. Tomas (Blomström?) hade en som skulle passa dig.

Hur gick det?

Janviktor

Hej, det stämmer jag köpte dels en värmväxlare för lastbilar, dels fick jag tag i en plattvärmväxlare som tillverkas av Alfa. Dessa kräver en hel del bearbetning, pumpar mm. Har dock ägnat de senaste årens fritid med att få bukt med alla andra grejor i båten. Mao ytkondensor får komma senare. Dimensionering är klar och man kan se att det går åt en hel del vatten för kylning.

Detta med kondensering är emellertid mycket intressant och ett ämne som vi inte behandlat vid något ångmöte. Vi, som svarar för ångmöten, har varit i kontakt med en i föreningen som är mycket insatt i detta ämne och som kunde tänka sig komma och berätta om detta någon gång under våren. Kanske finns det ytterligare några som känner sig manade att ställa upp och tala om kondensering, hör i så fall av er till Ingmar eller sidotecknad!

Önskar goda råd vid skrovrenovering.

Hej alla kunniga!

Så här är det: Jag köpte i höstas det brunna skrovet av Lusten VII. 10 x 3m. Befintlig ånganläggning är skrot, och jag kommer hugga ur allt det som skadats eller inte passa mina planer. Ny panna finns, en VEÅ stående eldrörspanna om 4,5 m2 samt maskin under tillverkning.

Skrovet ska i sommar blästras in och utv, riktas lite på ett par ställen och härefter önskar jag lite goda råd för att det ska bli så bra det kan. Den har varit välfylld av snö och vatten i vinter och vår och det fuktas kanske på något ställe men det rinner inte ...utan jag läns pumpade ut det hela när det tinat., nu är täckställning byggd så mer snö eller regn blir det inte.

Efter blästring vill jag kolla tätheten i de nitade växlar skrovet är sammanfogar med under vattenlinjeär det typ penetreringsvätska eller vad är bästa sättet?

Det finns en del rostkratrar, plåten är ursprungligen 6mm, hur mycket tycker ni är ok i kvarvarande utan att fylla kratrarna med svets? Den ska ultraljuds mätas där gropar finns

Om det visar sig läcka i någon växel, är det rekommenderat att försöka dikta?isf varmt eller kallt?, eller svetsa minimalt för liten värmepåverkan?

Vilken rostskyddsfärg rekommenderas? ska jag ha samma färg under vattenlinjen som över? Den kommer troligen stå med denna färg de närmste 4-5 åren.

Många frågor blev det, och säkert kommer ytterligare några efterhand.

Jag tar tacksamt emot goda råd.

mvh Lusten VII

Hej!

Trevligt att skrovet inte blev värre skadat än att det går att använda. Det finns säkert flera som kan ge råd bl a kan du försöka få tagi Christer Strandell som håller på att nita plåtar på Stockvik. Han skulle nog rekommendera att dikta i st f att börja svetsa. E-postar stimmaren@telia.com kan du få mobilnummer. Han kan nog lite även om färg.

Tittade i vårt båtregister och antar då att det skall stå ett annat ägarnamn som du förhoppningsvis kan lämna till webmaster. Båt nr 901 i vårt register.

