



ÅNGTRYCKET

Nummer 1 2013

Information från Ångbåtssällskapet Polstjärnan

ORDFÖRANDEN HAR ORDET

Nästan varje gång jag skrivit min lilla spalt så har jag tyckt mig ha anledning att klaga på vädret. Så icke denna gång. Idag är det sol och blå himmel. Fåglarna har börjat sjunga om än svagt och trots att det är kallt anar man att det kommer en vår så småningom.

I hamnen är det lugnt och stilla. Båtarna är infrusna och även sällskapets verksamhet i stort synes ha frusit eller i varje fall stelnat till. I Polstjärnans maskin håller dock Leif och hans kompisar igång med diverse underhållsjobb och även Eje är aktiv med snickeriarbeten men annars är det rätt tyst.

Arbetet med Tingvallas nya elverk har avslutats. Provkörningen infriade alla föväntningar. Under vintern skall en läckande cylinder till huvud-maskinen bytas. Utbytscylinde finns sedan tidigare inköpt från ett skrotningsobjekt i Stockholm. Boris har fått 60000 kr. från "Kungafonden" till Tingvallas bottenöversyn och nu

är frågan om vi kan få lika mycket till någonstans ifrån så att det räcker för att anlita ett kommersiellt varv eller om vi måste försöka göra jobbet själva i Sjötorp som vi gjorde med Polstjärnan härom året. Till det räcker pengarna vi fått.

I övrigt pågår diskussioner om sommarens seglation. Vi behöver ha nya idéer helst med s. k. upplevelseinslag. Det är ju modernt och det sägs att man måste ha sådant för att attrahera publiken. Tyvärr har konkurrensen blivit stor här i Karlstad. Det är många båtar nu som skall ha passagerare och kommunens båtbusstreprenör har även börjat köra inom "vårt område". Så det gäller att vara kreativ. Den som har förslag är välkommen att höra av sig till styrelsen.

Det här är sista gången jag skriver ordförandespalten. Jag skall nämligen avgå som ordförande vid kommande årsmöte. Det behövs nog förnyelse på posten

men huvudorsaken är att jag skall flytta från stan. Till Västervik på ostkusten där vi har vårt fritidsboende och där vi vistas mycket. Dessutom kommer både jag och min hustru Ann därifrån ursprungligen. Efter 40 år i Karlstad så känns det svårt att bryta upp men vi har tänkt på detta rätt länge och vi tror att det är rationellt för oss.

Jag önskar Sällskapet all framgång och jag hoppas att det skall vara möjligt att rekrytera nya unga människor som kan ta vid när de gamla kämparna ger sig eller i varje fall drar ner på takten. Det är ett viktigt värv att förvalta våra fina fartyg!

Tack kära medlemmar för att Ni har orkat läsa mina rader genom åren—för det har Ni väl gjort? Lev väl och var rädda om Er.

Hälsningar

Lars Hedenskog

Vinterarbeten under däck i Polstjärnan

Förra vintern renoverade vi kondensorn på insidan, nu tar vi kikventilen för kylvattnet till kondensorn och axlar och länkar mellan kik och manöverspak, som sitter på utsidan. Kiken har läckt igenom en del i stängt läge, detta är ett bekymmer när maskin stoppas tillfälligt, vatten rinner då in i kondensorn och fyller så småningom ända upp i lågtryckslidskåp. Kiken har nu blivit inslipad i ventilhuset och förhoppningsvis blir läckaget mindre.

Efter kikventilen till kondensorn sitter en dysa som sprider kylvattnet i kaskader för att kondensera avloppsången så effektivt som möjligt. Dysans hål kan bli igensatta av slam ibland men nu såg den helt OK ut.

För att kunna kyla lager som får för hög temperatur (varmgång) finns ett rörsystem för sjövatten, röret går längs hela maskinen ända bak till buntlagren (trycklager för propelleraxeln), vid varje lager finns ett uttag med svivel (rörlig led) och kikventil, sammanlagt 11 st, som kan riktas in för att kyla varsitt lager. Dessa har inte gått att manövrera på sista tiden, svivlar och kikar satt fast och kylvatten kunde hamna lite varstans. Nu har alla svivlar och kikar slipats in och rörsystemet glödgats och riktats, kylvattnet kommer nu att kunna styras dit det

behövs.

Högtryckssliden är demonterad för kontroll, sliden och dess kåpa ser bra ut, men slidstångens övre del och dess styrning/lagring är väldigt glapp, 0,5-1mm. Stången och styrningen är lämnade till Yngve på KMAB för metallisering och slipning, glappet är beställt till 0,02-0,05mm.

Slagtäljaren (räkneverk som räknar antal varv som maskinen gjort) har inte fungerat i slutet av förra säsongen, mekanismen som överför rörelsen från maskin till täljaren har varit trasig, där tillverkar vi nu nya länkar och leder för att överföra rörelsen till täljaren, så den kan räkna varven igen, detta förs in i maskindagboken och ger oss en siffra på hur mycket maskinen varit i drift.

I dusch/toarum i förinredningen har färgen släppt på delar av skotten, där skrapar och slipar vi bort lös färg, grundmålar och slutstryker så småningom. Tyvärr har vi ett stort rostangrepp bakom tvättstället, så detta måste kopplas loss och demonteras för att komma åt och åtgärda

Leif Hassel



Ångmaskinens identitetsskylt.



Leif Hassel slipar in kondensorkiken.



Rickard Andersson slipar färg i duschrum.



Rickard Jansson renoverar kondensorreglage.

Det ljusnar för Tingvalla

Äntligen

I januari kom beskedet från Konung Gustaf VI Adolf:s fond för svensk kultur.

60 sköna tusenlappar till underhåll av M/S Tingvalla.

Vårt problem är att under åren som alla resurser har lagts på renoveringen av "Polstjärnan" har "Tingvalla" därmed

inte fått behövligt underhåll. Fartyget måste snarast torrsättas för blästring och bottenbehandling av skrovet. Senast Tingvallas skrov underhölls var år 2004 i Sjötorp. Styrelsen hade planerat att torrsätta MS Tingvalla under september förra året, men eftersom vi inte fått några bidrag på våra ansökningar från SMM och RAÄ, och våran kassa inte skulle klara av kostnaderna, fick planerna ställas in.

Vi planerar nu att torrsätta henne under våren på Gotenus Varv i Göteborg - om

medel finns eller i Sjötorp med allt arbete under egen regi. Tyvärr så är den kalkylerade kostnaden för en torrsättning på Gotenus Varv nästan den dubbla mot vad vi fått från kungafonden. Vid en torrsättning i dockan i Sjötorp, med idellt arbetande medlemmar, kan den kostnaden sänkas till ca 80 tkr. Närmast på arbetslistan står nu byte av en cylinder på huvudmotorn.
Boris Wall

Eldare och maskinist på S/S Bore

S/S Bore är en koleldad isbrytare byggd på Kockums varv i Malmö år 1894. Hon användes för att bryta is och leverera post i Öresund när det var hårda isvintrar och färjorna inte kunde gå.

Bore är på 391 bruttoton, 39,8 m. lång, 8,9 m. bred och med 5,5 m. djupgående. Maskinen är en 2 cyl. compoundångmaskin på 605 hk, byggd på Motala verkstad år 1894. Pannan är en normal "skottepanna" med 3 eldstäder, klassad från början för 12 kg/cm² men är numera klassad för 8 kg/cm².

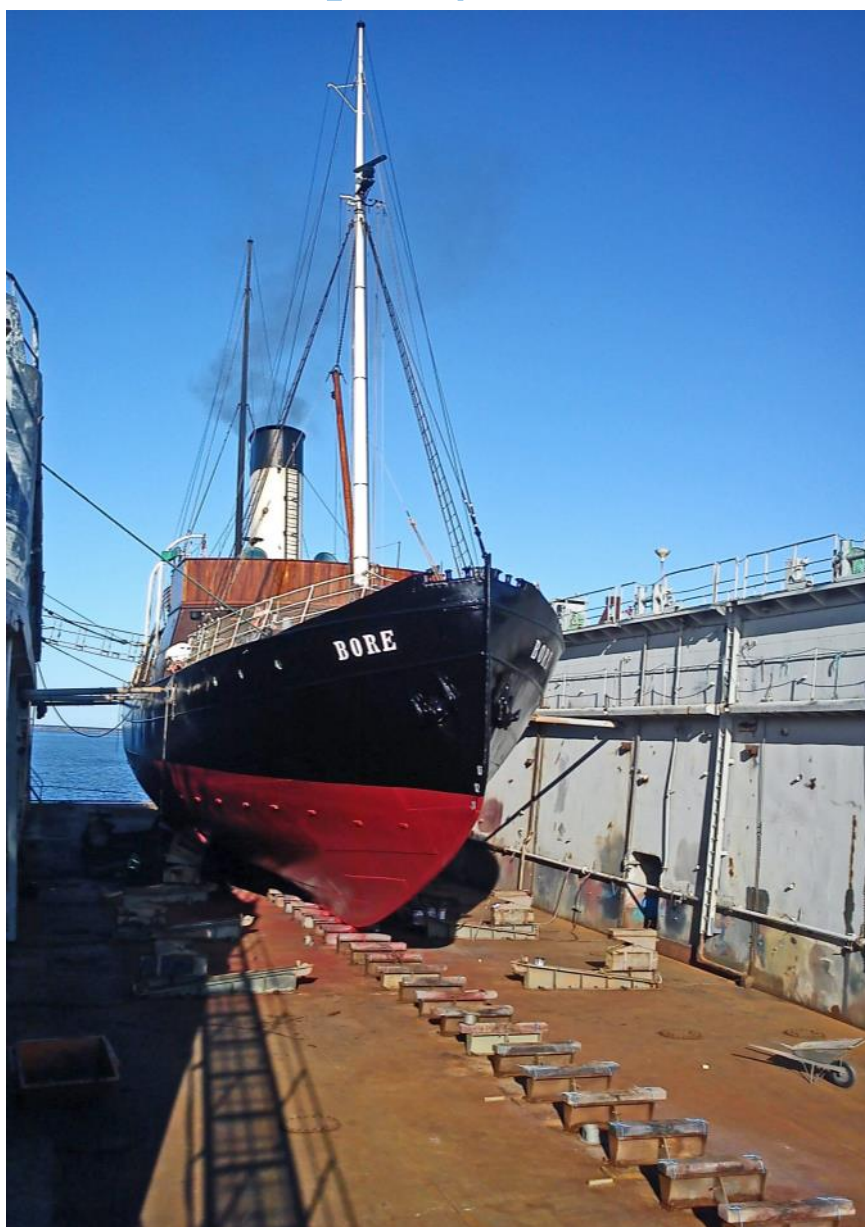
En riktig godbit för oss som är sålda på gamla koleldade ångfartyg, detta är STORT, hon utstrålar kraft och mystik, maskinrummet är fullt av ångdriven utrustning, det lockar oss som har ånga i huvet!

Bore fungerade som isbrytare i Malmö hamn fram till 1968 och fanns kvar i Malmö till 1984 då hon, ganska nedgången, köptes av Swecox International och kördes för egen maskin till Västerås.

Där hon legat i 28 år, av ägaren renoverats grundligt och återställts till ursprungligt skick, inga kompromisser här, samtidigt som hon använts till representationsfartyg och gjorde korta turer i Mälaren.

År 2012 i augusti skulle hon levereras tillbaka till gamla hemmahamnen Malmö, då behövdes besättning i maskin, Rickard och undertecknad fick möjlighet att mönstra på för delar av resan, sådana möjligheter tackar man inte nej till förstås.

Leif Hassel



S/S Bore i torrdocka.

Med ångisbrytaren S/S Bore



S/S Bore lämnar Oskarshamn

Rickard mönstrar på:

Måndagen den 30/7 for jag och Leif Hassel mot Västerås och S/S Bore där mina två veckor som eldare ombord skulle ta sin början. Vi kom till Västerås vid 11-tiden på dagen och jag mönstrade på direkt för resan mot Malmö. Leif åkte tillbaka hem, kommer att mönstra på Bore senare. Första dagen blev en "installations dag" med visning av fartyget, mina nya skeppskamrater och min hytt som jag delade med diverse kommunikation och elektrisk utrustning. Men vad gör man inte för kulturen! Kvällen erbjöd fint väder så jag och mina nya

skeppskamrater gick ner på stan och åt på restaurang. Där lärde vi känna varandra "off duty" och konstaterade att även fast vi var från landets olika hörn så var vi lika "stöllige" allihopa. Arbetet som eldare började med ett nattpass från kl 23:00 till 02:00 för att hålla steamen uppe med uppbankade fyrar. Så kallad "gubbe".

Jag klev ner för lejdamen, ner i det 118 åriga maskinrummet som låg alldeles tyst och stilla i väntan på morgondagens äventyr. När alla eldstäderna var kontrollerade och påfytrade lade jag mig på rygg på popdäckets trätrall och stirrade upp mot en stjärnklar himmel, lyssnandes på

det svaga väsandet från ångvisslan som inte riktigt orkade hålla tätt vid lägre tryck. -Man kan få gåshud för mindre, mäktigt!

Tisdagen 31/7

Andra dagen skulle vi göra en sista provtur på Västeråsfjärden innan vi lämnade Mälaren för gott. Avgångstiden var inte bestämd så vi i maskin, speciellt vi eldare, fick ständigt hålla ångan på topp utan att säkerhetsventilerna lättade. Men till sist kom ordern på maskintelegrafan: Full back! Känslan av att för första gången se sveriges största tvåcylindriga compundångmaskin komma till

från Västerås till Oskarshamn

liv var något alldeles extra. Men där gick det inte att stå och mysa, maskinen gjorde åt stora mängder ånga! Så jag greppade skyffeln och gjorde de jag var mönstrad för, nämligen att vårda tre fyrar i den stora pannan, som för övrigt hade ungefär samma storlek som de på RMS Titanic! Vid full maskin är kolförbrukning drygt 600 kg/timme!

Provturen gick bra, systemen fungerade som de skulle, och vi var tillbaka vid kaj några timmar senare. Väl i maskin slogs på telegraf! Även denna kväll bjöd på fint väder så jag och några till i besättningen tog en välförtjänt glass i det varma sommarluften. Det blev ingen sen kväll för vi skulle morgonen efter avgå mot Södertälje som var resans första mål. Samt att jag hade eldarvakt som vanligt mellan kl 23:00 till 02:00.

Onsdagen 1/8

Avgången var sagt kl 11:00 och en större skara människor anslöt sig till kajen där vi låg förtöjda. Tv, radio och tidning närvarade när vi avgick med "tre långa", som ett sista adjö till Västerås på vår resa mot Malmö. Även denna dag bjöd på strålände solsken och varma vindar. Några av stadens större båtar tog följe en bit ut på fjärden innan de avvek och vi ensamma stävade ut på öppnare vatten. Kocken brassade käk i den trevliga men trånga kabyn.

Däcksbesättningen skrubbade däck, polerade mässing, bättringmålade, utförde även avancerade rigg och splitsarbeten, ett duktigt och mycket trevligt gäng!

När vi passerade Hjulstabron stod trafiken still, folk klev ur sina bilar för att ta kort när vi ångade förbi för full maskin och med ljudande ångvissla. På kvällen kom vi fram till Södertälje och förtöjde. Väl i maskin! Men vi eldare måste ju hålla steamet under natten, genom att "lägga en gubbe" i varje fyr. Jag var ledig och kunde sova ut.

Torsdag 2/8

Jag törnade till kl 04:00, kanalen låg spegelblank när jag kom upp på däck. Arbetsdagen började med påeldning av de uppbankade fyrarna. Avgång var sagt kl 07:00 då Södertälje kanal öppnade.

Hann dock äta frukost i godan ro på akterdäck innan någon annan i besättningen hade vaknat. Kl 07:00 var det som sagt avgång och alla var vakna "and on the go"! Vi gled igenom slussen utan problem och ut i Saltsjön. I kanalen mötte vi Göta Kanalbolagets M/S Juno, trevligt! Vattnet blev bredare och bredare, öarna fler och fler. Nästa hamn Oxelösund där vi förtöjde på eftermiddagen. Vi bunkrade färskvatten och drog ur askan, vinschade upp denna och tömde i storsäckar på däck, ingen aska fick slängas i sjön.

Fredagen 3/8

Avgången från Oxelösund var sagt kl 07:00. Denna morgon gav bistrare väder med blåst och lite regn. Bore är väldigt rund i botten, så hon rullade rejält när vi styrde ut på Östersjön. Men hade man bara "sjöben" höll i sig någorlunda så var det inga problem. Hela resan ner mot Oskarshamn, som var vår nästa hamn, hade vi motvind. Den gamla damen lät sig dock inte påverkas, utan hon höll stadigt 7 knop hela vägen! Resan tog ungefär 15 timmar. Under ganska många timmar såg man inget annat än öppet vatten och fri horisont, detta tillsammans med 5 meter höga vågor, härligt! Vi förtöjde vid Oskarshamns varv sent på Fredag kväll.

Lördagen 3/8- Söndagen 12/8

Det blev en oväntat lång vistelse i Oskarshamn. Båtens skrov, bottenventiler samt ballasttankar skulle kontrolleras och besiktigas av sjöfartsinspektören, som väntat. Vi bunkrade även kol, närmare bestämt 25 ton. Det ska tilläggas att detta gjordes med kran som lyfte skottkärror från dockans botten till ca 10 meters höjd upp på däck. Där rallade vi sedan till bunkringsluckorna. Sedan tillkom en total ommålning av skrovet. Både över och under vattenlinjen. Det blev fint med drog tyvärr ut på tiden. Vi blev liggandes i docka i nästan två veckor. Men inget ont som inte för nått gott med sig. Under den utdragna varvsvistelsen så hade vi det mycket trevligt. Med god mat, trevliga oskarshamnare och många nya minnen. Dagarna vi låg torrsatta i dockan hade vi steamen uppe hela tiden. Söndagen den 12/8 anländer maskinist Leif H. i hyrbil till Oskarshamn där han mönstrar på och jag mönstrar av pga. att skolan kallar. Bore lägger sakta ut från kaj och styr fören söder ut mot Malmö. Själv för jag norr ut med hyrbilen, tillbaks till Karlstad igen.

/Rickard Jansson



Rickard demonstrerar storleken på Bores roder och propeller.

I nästa nr berättar Leif Hassel om fortsättningen på resan till Malmö.

Vänerns vattenstånd varierar

För strandnära boende, sjöfarare, fiskare m. fl. har Vänerns vattenstånd ofta påverkan på deras verksamheter. Vi försöker här med hjälp av SMHI:s artiklar, till våra medlemmar/läsare förmedla lite kunskap om variationerna i vattenståndet.
Bertil Haag

Vattenflöden till-och från Vänern

Vänern, som är Sveriges största sjö och Europas tredjes största sjö, har ett avrinningsområde på cirka 46880 km². Exempel på vattendrag som rinner till Vänern är Klarälven, Uppersälven, Byälven, Norsälven, Tidan och Lidan. Från Vänerns utlopp, som ligger i Vänersborg, fortsätter vattnet via Göta Älv till havet. Vid mynningen i havet är avrinningsområdet cirka 51100 km² stort.

Landhöjning

Uppgifter från Lantmäteriet visar på att den apparanta landförhöjningen enligt modellen NKG2005LU är 3,66 mm/år i Karlstadsområdet och 1,97 mm/år i Vänersborgsområdet, dvs en skillnad på 1,69 mm/år. Skillnad i landhöjning orsakar en

tippning av sjön mot söder och att sjön med tiden blir grundare i norr.

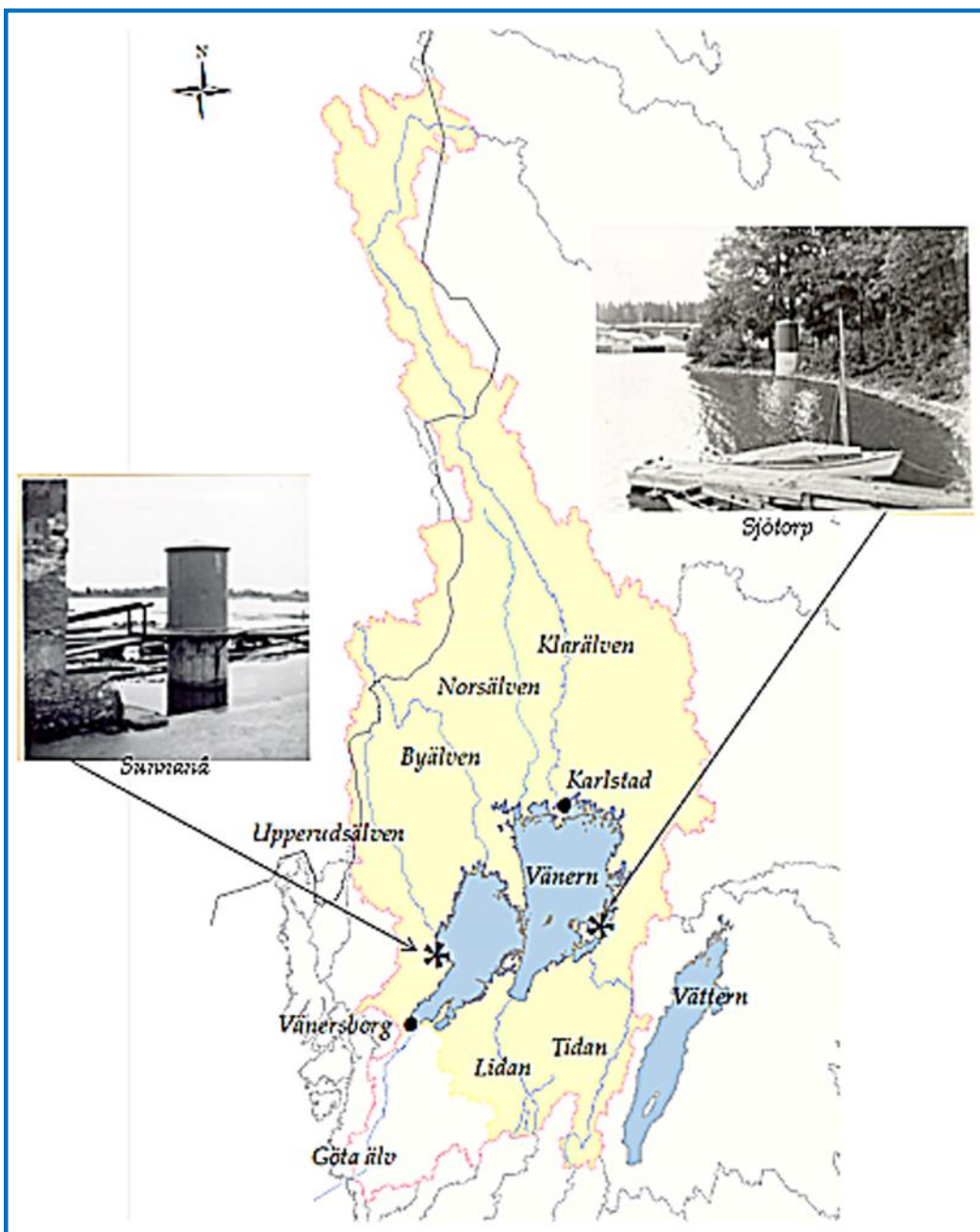
Vänerns referensyta

Vänerns referensyta ligger enligt sjökortet på 43,80 meter över havet (m.ö.h.) i höjdsystemet RH00. Vänerns medelvattenstånd (på 44,33 m) ligger då 0,53 meter över referensytan.

Vattenståndsmätningar

Regelbundna vattenståndsmätningar från Vänern finns sedan 1807. Mätningar görs nu av Vattenfall. Vänerns officiella vattenstånd är ett medelvärde från två mätplatser i sjön, Sunnanå och Sjötorp på sjöns västra respektive östra sida. (Figur t.v.) Denna serie korrigeras även för landhöjningen där den senaste korrigeringen gjordes 1987. Medelvärdet utjämnar den starka påverkan som vind och lufttryck har på vattenstånderna.

T. v. SMHI:s bild av Vänerns avrinningsområde och mätplatsernas läge.



Reglering

Vänern började regleras 1937. Att regleringen startade 1937 syns tydligt både i vattennivåmätningarna där man kan se en minskning av de högsta vattennivåerna efter 1937 samt att vattenflödet fått större variationer efter 1937. Det är vattendomen som bestämmer villkoren för en reglering. I en vattendom förekommer ofta begreppen dämningegräns (DG) och sänkningsgräns (SG) d.v.s de gränser för högsta respektive lägsta vattenstånd som finns anvisade i en vattendom. Dämningegränsen liksom sänkningsgränsen varierar vanligtvis under året.

I Vänern är dämningegränsen lägre under våren för att ge plats för en del av vårfloden. Den får dock överskridas under vissa förutsättningar. Vid upp till 30 cm för högt vattenstånd skall tappningen vara 900 ± 30 m³/s och vid vattenstånd på mer än 30 cm över dämningegränsen måste 1000 ± 30 m³/s tappas ur sjön. Före regleringen var den högsta uppmätta vattenföringen ca 840 m³/s. Denna högre vattenföring har möjliggjorts genom stora vidgningar av en del älvsträckor. Att man inte får tappa mer än cirka 1000 m³/s beror på att man vill undvika skador från ras och skred i Göta Älv. Vid långvariga perioder med neder-

börd kan det innebära att tillrinningen är större än den mängd vatten som man får tappa ur Vänern med följd att vattennivåen stiger. Detta var situationen år 2000/2001.

Även sänkingsgränsen varierar under året. Vid bestämningen har man utgått från de lägsta kända vattenstånden för varje månad före regleringen. Då dämningegränsen inte är överskriden får tappningen inte överskrida 900 + tillfälligtvis 30 m³/s. Den får heller inte vara mindre än att vissa minimi-tappningar kan hållas i Göteborgsgre-nen nedanför Kungälv för att förhindra saltvatten från att tränga för långt upp i älvmyningen. Vid låga flöden och höga havsvattenstånd kan saltvatten tränga in längs botten och vålla svårigheter för Göteborgs vattenverk och en del industrier, som tar sitt vatten från älven.

Vattenfall tillämpar på prov sedan 2008 en ny tappningsstrategi, bland annat för att försöka hålla nere de högsta vattenstånden under extrema flöden. Denna strategi har tagits fram genom en överenskommelse mellan Vattenfall och länsstyrelsen i Västra Götaland och i samråd med Sjöfartsverket och SMHI. Denna nya strategi håller sig inom befintlig vattendom.

Fakta om Vänern

Vänerns vattenyta är 5.650 km² och är Sveriges största och Europas tredje största insjö.

Vänern har drygt 22.000 öar, kobbar och skär, och Europas största sötvattensskärgård.

Vänerns medeldjup är 27 meter och största djupet ligger på 106 meter.

Vänern delas av ett sund mellan Kållandsö i söder och Värmlandnsäs i norr i en västlig och en östlig del. Den västra delen av sjön kallas Dalbosjön och den östra delen Värmlandssjön

Vänerns kuststräcka är 4.800 km, inkl skärgården.

Vänerns vatten byts ut på 9 år (i Vättern tar det 60 år och i Mälaren 2,8 år).

650.000 människor dricker Vänerns och Göta älvs vatten varje dag.

Drygt 40 fiskarter finns i Vänern.

40.000 sjö- och våtmarksfåglar av 60 arter häckar vid Vänern.

Det finns ca 100 yrkesfiskare i Vänern, Sveriges största yrkesmässiga insjöfiske.

Motsvarande 170.000 lastbilslaster transporteras på Vänern varje år.

Minst tvåtusen fartyg har byggts vid Vänern under tiden 1600 - 1900

Minst hundra fartyg förliste på Vänern under en enda höststorm den 5 - 6 november 1867

Minst fyrtio fartyg förliste fyra år tidigare den 31 oktober 1863

Minst femhundra vrakplatser är kända från Vänern.

Minst tvåtusen förlisningar på Vänern är bekanta från handlingar

Faktasammanställning.
Boris Wall

Vänerns vattenståndsvariationer

- vattenståndet kan variera med ca en manshöjd -

Dämningegräns +105 cm
enligt vattendom

Medelyta +55 cm
ej officiell

Sjökortets referensyta +- 0 cm
(+43,8)

Sänkningsgräns -60 cm
enligt vattendom

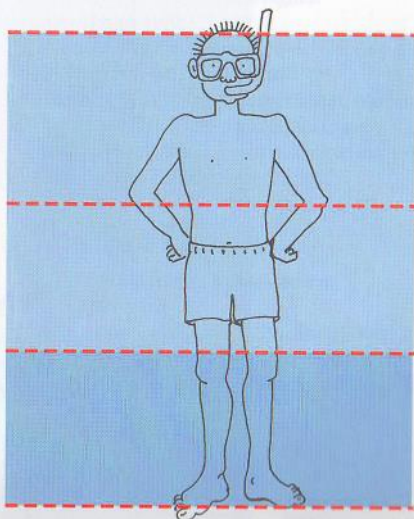


Bild ur Vänerns Seglationsstyrelsens Jubileumsbok 1799—1999.



Föreningen skall i ideell form vårda och bevara:

Lotsångfartyget S/S Polstjärnan av Vänerby byggd 1929 på Lindholmens Varv i Göteborg. Båten har tjänstgjort som Vänerby Seglationsstyrelsens tjänstefartyg fram till 1984.

Bogserbåten M/S Tingvalla, byggd 1920 på Wennbergs Mekaniska Verkstad i Karlstad.

Mellan åren 1947 – 1985 var hon Karlstadhamns isbrytande bogserbåt.

Flottningsbåten Norsälven I, byggd 1946 på Wennbergs Mekaniska Verkstad. Har tidigare används av Klarälvens Flottningsförening för timmerbogsering i Norsälven.

Flottningsbåten Lusten VI, byggd 1946 på Wennbergs Mekaniska Verkstad. Har tidigare används av Klarälvens Flottningsförening för bogsering på Klarälven.

Föreningen skall i kulturhistoriskt intresse bedriva trafik med fartygen. Allt arbete ombord i fartygen och i föreningen är frivilligt och oavlönat.

Ångbåtssällskapet Polstjärnan
Våghusgatan 6
652 21
Karlstad

Tfn: 054-219780

E-post: info@polstjarnan.nu

Hemsida: www.polstjarnan.nu

Plusgiro 77 11 14-0

Ansvarig utgivare: Lars Hedenskog.

Redaktionskommitté: Lars Hedenskog, Boris Wall, Peter Stålhammar och Bertil Haag.

Alla bilder tagna av medlemmar då ej annat anges.

KALLELSE

**Medlemmarna i Ångbåtssällskapet Polstjärnan
kallas till årsmöte i Hamnkaptensbostaden måndagen den
18 mars kl 18.00.**

Välkomna

Styrelsen

KALLELSE

**Aktieägarna i Ångbåtsaktiebolaget Polstjärnan
kallas till årsstämma i Hamnkaptensbostaden torsdagen den
4 april kl 18.00**

Välkomna

Styrelsen