

Medlemsblad Mars 2012

Senaste nytt om s/s Motala Express

Måndag den 5 december 2011 begav jag mig ut till Beckholmens varv i Stockholm, där flera ångbåtar ligger för vintervila. Målsättningen med mitt besök var att få



träffa rederiets personal som jobbar med fartyget och samtidigt ta foton på s/s Motala Express.

Ett team på 5-6 personer jobbar för högtryck med att bygga om och

renovera fartyget. Jag träffade trotjänarna Robert Karlsson från Motala (maskinist) och Claes Insulander (rederiets man tillika kapten på ångfartyget Mariefred). Besöket började med en fika. Sen begav vi oss ut på piren till Motala Express. Dagens arbete bestod i att ta bort allt kol från fartygets kolförråd. De "smalaste" personerna fick med ett enkelt munskydd klättra ner i de små runda luckor som finns på några ställen på nedre däck. Med en hink och ficklampa fick de mer eller mindre handplocka kvarvarande kol som var i rätt storlek för att

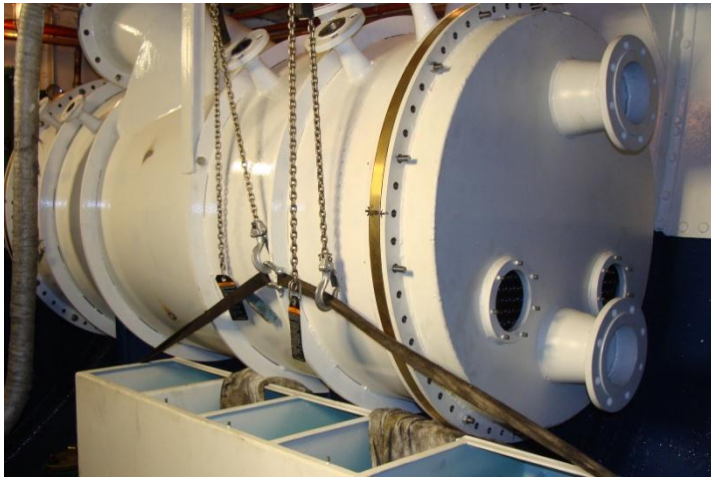


kunna användas på andra fartyg. Ja, varför tömmer man då Motala Express på all kol?

Stockholms stad tillåter ej koleldade fartyg mitt inne i bostadsområdet på Strandvägen. Det är alltså enbart av miljöskäl för de boende på Strandvägen som koleldning har förbjudits. Detta har alltså Stockholms hamn bestämt. Rederiet tvingades alltså att ta detta beslut om användning av dieselolja i stället för kol för ungefär ett halvår sen.

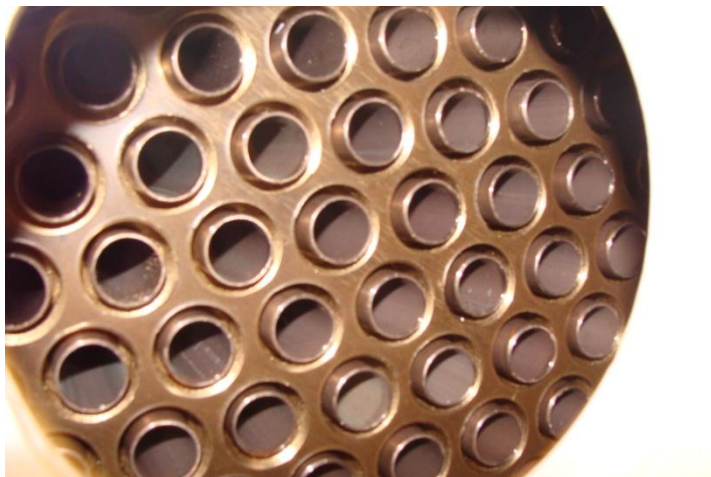
Inköpspris för kol är numera omkring 4.000 kr per ton och ska dessutom vara sorterad i rätt storlek för att kunna användas till koleldade fartyg. Dieselpriset går hela tiden upp och kostar idag omkring 14.000 kr per kubikmeter. Fortfarande behövs både maskinist och eldare trots övergång till olja. Nu blir det istället en dieselbrännare som värmer upp ångpannan. Dieseltankarna, som ska installeras under våren (en på varje sida om ångpannan) rymmer tillsammans cirka nio kubikmeter. Ångmaskinen kommer i alla fall att driva s/s Motala Express i Stockholms innerskärgård från och

med kommande säsong. Med dieseldrift går det åt mellan 200-250 liter olja per timma.



Man håller vidare på att installera en ytkondensator. Det är en stor rund kraftig "plåttunna" av modell större med en massa rör inne i.

Ytkondensorn är en anordning som cirkulerar pannvattnet så att inget sjövattnet kommer in i ångpannan. Man kyler den utgående ångan från maskinen med sjövattnet, som renas i en kaskad-tank. Både kondensorn och kaskad-tanken med flera



reningsfilter har byggts i Motala av Tomas Bergman (tidigare ägare av fartyget) och maskinisten Robert Karlsson. Detta är ett slutet system och man använder samma renade kylvatten. Jag mäktar inte med att förklara detta mer detaljerat utan avslutar med att ytkondensorn var en nödvändig del, för att fartyget ska kunna trafikera Stockholms innerskärgård framöver. Motala Express kan bara trafikera Stockholms ytterskärgård med max 59 passagerare men dubbelt så många i innerskärgården (D och E områden).



På övre däck håller man på för fullt att återställa fartyget till dess ursprungliga skick. Den största förändringen är att man har öppnat upp runt hela kaptenshytten. Fina durkarbeten och andra målningsarbeten har gjorts.



Aktern ska också återställas innan premiären, som kommer att bli sommaren 2012.



Motala Express ska ha sin kajplats vid Strandvägen vid en befintlig ponton.

Hans-Ove Aldenbrink
Ordförande
Motala Express Ångbåtsförening