

PRISKURANT

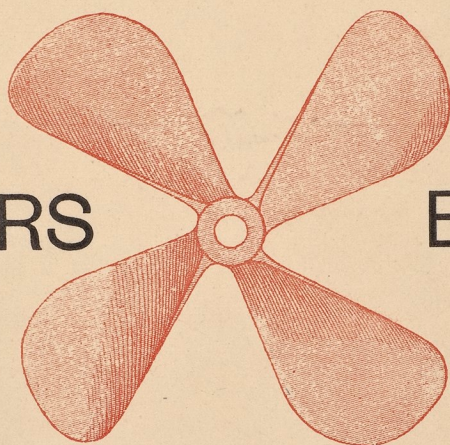
OCH

INTYG

ÖFVER

BOFORS

BRUKS



STÅLPROPELLRAR.

Ur KB:s samlingar

Digitaliserad år 2013



National Library
of Sweden

slitning af axel och maskin, största möjliga styrka hos propellern och, som följd deraf, betydligt större säkerhet för fartyget.

Vid beställning torde ritning medsändas eller ock uppgift å propellerns diameter och stigning (höger- eller venstergängad), bladens antal och form (pappersmall), axelkonens dimensioner, samt om propellern är afsedd för isbrytare, last- eller passagerareångare.

PRISKURANT

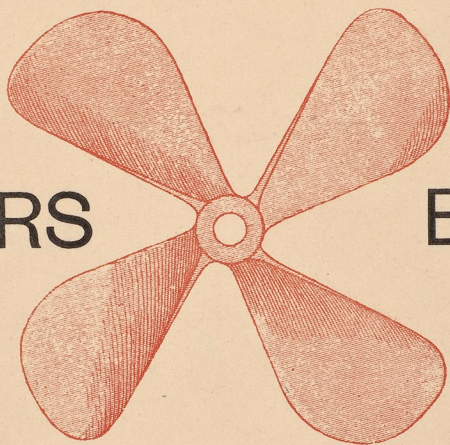
OCH

INTYG

ÖFVER

BOFORS

BRUKS



STÅLPROPELLRAR.

Till följd af materialets utomordentliga styrka, kunna propellrar af Bofors kanonstål göras vida smäckrare än dylika af tackjern, (under förutsättning att de senares godsdimensioner äro beräknade för hållbarhet) hvadan fördelarne för ångare, som äro försedda med Bofors Stålpropeller, i allmänhet äro:

Större hastighet, minskad kolåtgång, minskad slitning af axel och maskin, största möjliga styrka hos propellern och, som följd deraf, betydligt större säkerhet för fartyget.

Vid beställning torde ritning medsändas eller ock uppgift å propellerns diameter och stigning (höger- eller venstergängad), bladens antal och form (pappersmall), axelkonens dimensioner, samt om propellern är afsedd för isbrytare, last- eller passagerareångare.

Önskas annan förändring i en förut använd propellers konstruktion än den, som med hänsyn till kanonstålets öfverlägsna styrka bör göras, så erfordras, utom ofvanstående uppgifter angående förut begagnad propeller, följande: propellerbrunnens storlek eller form, helst genom ritning, maskinkraften uttryckt i indikerade hästkrafter vid uppgifvet antal maskinslag och fart i knop, fartygets längd, bredd och djupgående med och utan last, displacement med last inne och noll spantets area under lastvattenlinien.

I enlighet med dessa uppgifter, konstrueras propellern af en af landets mest framstående propellerkonstruktörer.



PRISKURANT

(UTAN FÖRBINDELSE)

A

BOFORS STÅLPROPELLRAR.

<i>Diameter.</i>	<i>Pris pr 100 kg. Kronor.</i>	<i>Extra pr stycke Kronor.</i>
3 fots och derunder	47	å vagn Bofors 50
4 "	47	" " 75
5 "	47	" " 100
6 "	47	" " 125
7 "	47	" " 150
8 "	47	" " 175
9 "	47	" " 200
10 "	47	" " 225
11 "	47	" " 250
12 "	47	" " 300
13 "	47	" " 350
14 "	47	" " 400
15 "	47	" " 450
Propellerblad alla storlekar	47	" " och modellkostnad.

Om diametern öfverskrider något af ofvannämnda fottal, räknas extra priset efter det närmast högre.

Såväl propellrar som propellerblad levereras, om så önskas, fullt färdiga för påsättning och beräknas arbetskostnaden härför mycket billigt.

BOFORS BRUK.

Adress: BOFORS.

INTYG:

Styrelsen
för
FINSKA ÅNGSLUPS DEPOT AKTIEBOLAGET.

~~~~~  
Werkställande Directören.

Brefadress: Moika 98.  
Telegrafadress: Haartman Petersburg.

St. Petersburg den 19 Januari 1883.

Att de sex stycken propeller af gjutstål, tillverkade vid Bofors Bruk i Sverige, hvilka under sistlidne år för härvarande kanalångslupar af Motala mekaniska verkstad till oss levererats, enligt min åsigt, äro af utmärkt beskaffenhet, får jag med nöje intyga, stödjande detta mitt omdöme derpå, att alla propeller af gjutstål, utan undantag vid afslutande af trafiken befunnos hela, då deremot alla af gjutjern mer eller mindre skadade.

för Finska Ångs. Dep. Aktiebolaget.  
**P. Haartman.**

~~~~~  
Tillfrågad om resultatet af den nya *Stål-propeller*, som ångf. *Carl O. Kjellberg* under sistlidne Juni månad erhöå från *Bofors*, får jag härmed nöjet meddela, att maskinhastigheten, enligt önskan, *minskats*, samt fartygets hastighet *ökats*, med circa $\frac{1}{4}$ knop.

Göteborg 12 Oktober 1887

Joh. Mebius,
Befälhafvare.

~~~~~  
Akers Mek. Værksted  
Christiania.

~~~~~  
Telegrafadresse:
"AKERS"

Efter Opfordring er det os herved en Fornoielse at udtale vår særdeles Telfredshed med de til os af Bofors Brug leverede 15 Stk Staalpropellere.

Vi kan paa det Bedste anbefale denne Slags Propellere, da de i de fleste Tilfælde har givet et bedre Resultat end Støbejernspropellere, paa samme Tid som de äro betydelig stærkere og lettere end sidstnævnte.

Christiania 26:te September 1887
Akers Mek. Værksted
Gund. Swensen.

Herrar L. Haak & Co *Christiania.*

~~~~~  
Jag får härmed med synnerligt nöje intyga, att ångaren "*Nornan*", med den stålpropeller, som i år från *Bofors Bruk* erhöållits, ökat hastigheten med styft  $\frac{1}{4}$  knop, med en minskad kolåtgång af 10 procent.

Göteborg den 12 Sept. 1887.

**O. M. Edström,**  
Befälhafvare.

*Utdrag af bref från Herr L. W. Åkerson i Gefle den 27/5 1887.*

Bofors Bruk, Bofors.

"Propellern var bra. Maskinen gör nu, med samma tryck som förr, 180 slag, (212 med gamla propellern) och båten går ändå något fortare, bränsleåtgången mindre och lättare hålla ånga. Jag är således belåten med propellern och tacksam."

I anledning af Eder önskan om upplysning angående de till ångaren Thorstens propeller från Bofors lemnade blad, har jag härmed nöjet meddela, att jag funnit dem i jernförelse till de af tackjern gjutna bladen, som måste vara af tjockare gods, mera effektiva, och då de i styrka ha en större hållbarhet, anser jag dem vara för en propeller lik Thorstens särskildt att rekommendera.

*Ång. Thorsten i London den 13 Juli 1887.*

**C. A. Pettersson.**

Såsom ett tillägg till det af mig i Juli månad förra året gifna intyg rörande de till ångaren "Thorsten" af Bofors Bruk levererade propellerblad af Stål, får jag härmed, sedan jag haft tillfälle att särskildt i isen pröfva dess utomordentliga styrka, såsom en ytterligare rekommendation meddela, att jag anser det vara en ej ringa trygghet för en ångare att hafva en dylik stark propeller, då man, så som förhållandet varit denna vinter, nödgas navigera ett isbelagt haf.

*Göteborg den 13 Mars 1888.*

**C. A. Pettersson.**

Att den stålpropeller ångaren "**Theod. Mannheimer**" vid seglationens början i år från Bofors Bruk erhållit, med minskad kolåtgång ökat ångarens hastighet med  $\frac{1}{2}$  knop, får jag härmed med nöje intyga.

*Göteborg den 27 April 1887.*

**C. A. Johansson,**

Befälhafvare.

Att de tvenne smäckra stålpropellrar, som ångaren "**Lysekil**" våren 1887 erhöi från Bofors Bruk och som sedermera uteslutande varit i bruk, visat sig vid gång genom svår is utomordentligt starka och fullt hållbara samt så obetydligt påverkats af frätning, att de enligt min öfvertygelse kunna fortfarande användas under flera år, är det mig ett nöje kunna här intyga.

*Göteborg den 4 Juli 1890*

**J. N. Olsson,**

Befälhafvare.

På begäran af Bofors Bruk får jag intyga, att de propellrar, af Martinstål, som tillverkats af nämnda Bruk för Koltransport-Aktiebolagets ångbåtar och begagnats under sju års tid, ej undergått någon förändring utan visa sig fortfarande besitta samma utmärkta egenskaper som då de voro nya.

*Stockholm den 10 Juli 1890*

**Olof Nauclér,**

Hufvudredare för Koltransport-Aktiebolaget.

## Isen i södra Östersjön.

Kapten Herman Donnér, befälhafvare å ångaren "Ystad", har meddelat Y. P:n följande: Sedan fartyget passerat genom en del s. k. issörja, påträffades de fasta isblocken, som mätte 9 fot i tjocklek. Efter att hafva tillryggalagt omkring 100 famnar genom denna massa mötte man ånyo is, och befanns den hålla 11 fot, och efter ytterligare tillryggalagda 100 famnar försökte man åter mäta isens tjocklek, men nu utan resultat, enär den öfversteg 18 fot. All tanke på att manövrera fartyget emellan dessa jätteblock måste naturligtvis uppgifvas, alldenstund de lågo tätt sammanpackade. Att åter komma ur denna fälla hade sig ej så lätt och skulle måhända ej häller hafva lyckats så snart, om icke "Ystad" varit försedd med stålpropeller af Bofors' utmärkta tillverkning.

I Anledning af at Dampskibet "*Thor*" som er hjemmehørende i Bönne, forige Aar i Juni Maaned fik paasat en af Bofors Bruks Kanonstaals Skrue, og da man i de 9 Maaneder havt god Leilighed til at erfare Resultatet, skall Undertegnede tillade sig at afgive følgende Erklæring.

- 1) Propellen har en Fod meere Stigning end den gamle Støbejerns-Skrue, hvilket har bevirket at Maskinen har med samme Damptryk faat 6 Omdreininger mindre i Minuten, men desuagtet har Skibet beholdt den gamle Fart 11  $\frac{3}{4}$  Knop i Vagten.
- 2) Kulforbruget er nu 12 % mindre.  
Olieforbruget er nu noget mindre.
- 3) Da Skruen er let, stærk og smidig, arbeider den særdeles godt og navnlig under Isseilads, hvilket vi i denne Vinter har havt god Leilighed til at prøve.
- 4) Slidtagen paa Skruexael-Foringen i Agterstevnen er begrundet paa Skruens Lethed, betydeligt mindre.

Vi maa saaledes særdeles anbefale disse gode Resultat som Bofors Bruks Staal-Skrue har bevirket eller medført paa Dampskibet Thor.

Rönne 15de Februar 1888.

**L. Petersen**

(Maskinmester i Thor)

**J. P. Thorsen**

(Fører af Dampskibet Thor)

Härmed får jag på begäran intyga, att den stålpropeller, som från Bofors Bruk erhållits för min ångare "*Ferm*" sommaren 1884 och sedan dess varit i ständigt bruk, vid ångarens senaste dockning juli d. å. visat sig föga anfrätt i bladkanterna, och oaktadt den flera vintrar ansträngts vid isforcering, har den deraf ej tagit minsta skada, hvarför det är mig ett nöje förklara att denna propeller varit till min fulla belåtenhet.

Göteborg den 10 Juli 1890.

**Axel Broström.**

## Aktiebolaget Bofors Gullspång

BOFORS.

Härmed få intyga att de femton stycken propellrar, af stål, vi under de trenne sednaste åren från eder erhållit visat sig vara af särdeles god beskaffenhet samt betydligt lättare och starkare än tackjernspropellrar.

Ett par af dem hafva vid grundstötning fått bladen krökta, hvilka blad blifvit, utan att skadas, värmda och åter rätade.

Vår ångare »Framåt», som förliden vinter uppehöll isrännan i Stockholms skärgård begagnade då en af ofvannämnda propellrar och visade sig densamme, oaktadt rätt starka påkänningar, fullkomligt hållbar.

Stockholm den 27 Oktober 1886

för Stockholms Transport- och Bogserings-Aktie-Bolag.

**Gust. Förselius.**

Koltransport-Aktiebolaget har, sedan en af dess ångbåtar varit använd som »isbrytare» och dervid fått flera tackjerspropellrar sönderslagna, fast än de varit groft tilltagna för att kunna motstå den våldsamma påkänning, som vid dylik gång ofta ifrågakommer, från Bofors anskaffat propellrar af Martin-metall, hvilka visat sig vara utmärkta i alla afseenden och ej tagit den ringaste skada af den påkänning, för hvilken de grofva tackjerspropellrarne sprungit sönder.

Då propellrar af Martin-metall genom materialets beskaffenhet, kunna göras mycket tunnare än dylika af tackjern och bli dessa öfverlägsna i styrka, bli de lättare och derigenom obetydligt dyrare.

Det vanliga påståendet: springer inte propellern, så springer axeln, har ej bekräftats, hvad Koltransport-Aktiebolagets båtar vidkommer, ty, oaktadt det händt, att maskin tvärt stannat för isstycken som fastnat i propelleröppningen, har hvarken propeller eller axel tagit någon skada.

Jag kan således, på grund af flerårig erfarenhet, med fullt skäl förorda användandet af propellrar, tillverkade af Martin-metall vid Bofors.

Stockholm den 30 April 1886.

**Olof Naucélér,**

Hufvudredare för Koltransport-Aktiebolaget.

Undertecknad, befälhafvare å ångaren »Sölve», får härmed intyga, att den till nämnde ångare från Bofors Bruk förra året levererade stålpropeller, under ångarens resa från Norge till Malmö i början af Mars månad d. å., under högst ovanligt svåra isförhållanden i Kattegat och Öresund, visat sig äga en styrka af utomordentligaste beskaffenhet, och vill jag särskildt tillägga, såsom min bestämda öfvertygelse, grundad på erfarenhet, att bladen på en vida gröfre tackjerspropeller, under dessa förhållanden skulle blifvit så sönderslagna, att ångaren derigenom blifvit redlös, istället för att den, så som nu skedde, kunde genom massor af isblock arbeta sig fram till destinationsorten, hvarvid upprepade gånger hände att isstycken kilade sig fast i propellerbrunnen, så att maskinen stannade, utan att propellern tog annan skada än att 3 a 4 tum af bladspetsarne slogos af samt ena bladet något böjde sig, detta dock till följd af bladens ovanligt smäckra dimensioner; — vid nafvet 2  $\frac{1}{4}$  tum och i spetsarne  $\frac{3}{8}$  tum tjocka.

På grund af ofvanstående anser jag mig med skäl kunna rekommendera dessa propellrar, särskildt med fästadt afseende på svårare isförhållanden.

Göteborg den 28 Mars 1888.

**F. V. Balkenhausen.**

EDSVALLA BRUK.

*Edsvalla den 6 Sept. 1890.*

Aktiebolaget Bofors—Gullspång!

Bofors.

Eder skrifvelse af d.  $\frac{4}{9}$  tillhanda. —

Den af Eder den  $12^{\frac{1}{2}}$  88 levererade stålpropellern har visat sig vara af särdeles god beskaffenhet. Den har åtskilliga gånger varit utsatt för slag mot stockar etc. utan att taga skada, hvarigenom den visat sig öfverträffa förut använda tackjernspropellrar, hvilket härmed på begäran intygas.

Högaktningsfullt

för Edsvalla Bruk

*Ivan Kolthoff.*

FORSHAGA AKTIE-BOLAG, Telegrafadress Carlstad (Telefon)

Disponent K. af Ekström.

*Forshaga Kil den 6 Sept. 1890.*

Aktiebolaget Bofors—Gullspång.

På begäran få vi härmed nöjet intyga, att de stålpropellers vi köpt af Eder såväl till ångaren Björn som ångaren Laxen visat sig vara högst betydligt öfverlägsna i styrka dem af tackjern, och derföre serdeles lämpliga i såväl grunda farvatten som ock der sågtimmer flottas löst.

Högaktningsfullt

För Forshaga Aktie Bolag

*Karl af Ekström.*

*Juli 1890.*

Propellerns styrka har visat sig vara utomdentlig, ty propellern har varit utsatt för is vid brytning af sådan, men icke lidit någon skada däraf.

Äfvenså har den flere gånger varit i kollition med timmerstockar, men hafva det oaktadt bladen motstått den hårda påkänningen.

Vi kunna således ej annat än rekommendera Edra stålpropellrar såsom varande effektiva och synnerligen starka i förening med ringa tyngd, hvilket senare naturligtvis är af stor fördel, alldenstund akterstäfvar och axlar därigenom utsättas för mindre brytning.

Högaktningsfullt

för Dala Sägverks Aktiebolag

*John Schmidt.*

Åberopande vårt förra intyg öfver den af Eder under våren 1889 levererade stålpropellern få vi härmed på begäran ytterligare vitsorda densammas utomordentliga hållbarhet, alldenstund propellern, oaktadt den ofta erhållit törnar af timmerstockar, som legat i ångarens väg, däraf icke tagit någon skada, utan har förr maskinens hastighet vid dessa tillfällen minskats än något af stålpropellerns blad skadats.

*Dala Sägverk den 9 September 1890.*

för Dala Sägverks Aktiebolag

*John Schmidt.*