



ÅNGBÅTEN Årg 54 • Nr 2 2018 • 169

# Ångbåten

Medlemsblad för  
Sällskapet Ångbåten, Göteborg  
ISSN 1402-8360

## Göteborgsredaktionen:

Ingrar Kronhamr, Gamla Björlandsvägen 182, 417 28 Göteborg, tel 0768-81 08 85  
ingrar.kronhamr@telia.se (ansvarig utgivare)

Gunnar Söderberg, Bergsjökan 4, 426 69 V. Frilunda, tel 031-29 88 65, g.soderberg@telia.se

## Lokalredaktionen Lysekil:

Bo Starmark, Fregatväg 3, 453 30 Lysekil, tel 0523-134 14 eller 0709-56 96 69, markgraf@algouet.se  
Prenumerationsavgiften för år 2018 är 200 kronor. Adressändringar meddelas till Mattias Jarlstedt,

Asplycksvägen 19 A, 417 29 Göteborg, tel 0768-56 72 70

e-post: medlemsregister@steamboat.se eller på Postens blankett direkt till Sällskapet.

Grafisk produktion: Danagirt Litbo 2018. Miljömärkt Trycksak 3041 0596

## Sällskapet Ångbåten

Box 2072, 403 12 Göteborg

www.steamboat.se, info@steamboat.se

Medlemsavgiften för 2018 är 200 kr. Phagitrin: 62 16 06-3, bank giro: 673-68 62.

Ordförande: Kim Forsblad, kim.forsblad@stematell.se

Vice ordförande: Eva Helmersson, tel 0705-65 21 87, eva@heltersson.se

Sekreterare: Mattias Jarlstedt, tel 0768-56 72 70, mattias@jarlstedt.com

Kassör: Anne Marie Erikson Techen, kassor@steamboat.se

Ansvarig hemsida: Mattias Jarlstedt, tel 0768-56 72 70, mattias@jarlstedt.com

Telefon till expeditionen 031-701 77 54 (ofta endast telefonvarare).

Ångaren BOHUSLÄN har under seglisonsäsongen sin tilläggsplats vid Stenpiren, Göteborg.

Vinterupplagning vid Skeppsholmen.

För beställningstrafiken svarar Thonsten Asberg,

tel 0707-68 25 83, charter@steamboat.se

FÄRJAN 4 är upplagd på grund av pannehavet.

## Innehåll Ångbåten 168

Snart...	3	Grundläggande säkerhetsutbildning	10
Årsstämma och årsmöte	3	Båtar runt omkring	11
Sommarens turer med BOHUSLÄN	4	BOHUSLÄN i Gotenius docka	12
Till Väneren	5	Skeppsvaret	13
Referensytan på tjothortet	5	Båtdeck och salongernas tak	14
Ombord – aktuellt från BOHUSLÄN	6	Skärgårdsbåten SUNNINGEN	18
Seniormässan	7	Det rörliga kulturvet	21
Buss till Stenpiren	7	Ångbåtstrafik på Kungälv (del 3)	22
Aktuellt från FÄRJAN 4	8	Sjöfartsmuseet Akvariet	27
Gatunamn	9	Akterspegeln	28

## Försalongen

Välkommen ombord i Ångbåten 169!

Med detta nummer av Ångbåten medföljer ångaren BOHUSLÄN Ångbåtsturer 2018.

Vi börjar med rapporter från våra egna ångare och konstaterar än en gång att det behövs mera pengar för att ge FÄRJAN 4 en ny ångpanna och ett fortsatt liv. Välkommen med ditt bidrag!

För att få ingå i besättningen behövs viss kompetens. Nu har säkerhetsutbildningen även blivit digital.

Gunnar Söderberg berättar vidare om renoveringarna i BOHUSLÄN, nu om båtdeck och salongernas tak

Ragnar Magnander berättar om skärgårdsbåten SUNNINGEN som länge hört hemma i Uddevalla.

Serien om ångbåtstrafiken på Kungälv och Kornhall avslutas.

Och slutligen, på sista sidan, får vi veta hur en kastlina används.

Vi önskar er trevlig läsning!

REDAKTIONEN FÖR ÅNGBÅTEN

## Bidrag till Ångbåten

Vi tar gärna emot bidrag inom Ångbåtens intresseområden: Ångbåtar och ångbåtstrafik, gärna i västverige.

## Manusstopp för Ångbåten

Nr 3 2018 (170) 17 september 2018

Nr 4 2018 (171) 12 november 2018

## Omslaget

Besättningen på ångaren BOHUSLÄN inför premiärturen 1 maj 2018.

Foto Gunnar Söderberg

## Snart...

Nu är vi igång för 53:e säsongen.

Äntligen har vintern släppt sitt grepp. Det är en aning mildare och ljusare utomhus.

Trots vinterkylan har mycket blivit utfört ombord. Framför allt har vi bytt många tuber i ångpannan. Ett mycket stort jobb. Provertryckningen är genomförd.

Den omfattande vinterklädsefn, all skydd på durkar och skott, mängder av tryckluftslang och tusen andra tunga ting har burits och lyfts iland. Så har hela ångaren städats och dammats överallt. Damm, smuts och sot är borta.

Matsal, röksalong, mäss och damsalonger är redo för sommaren. Restaurang- och kaféverksamheten trimmas in.

Alla ombord har fått genomgå en obligatorisk säkerhetsutbildning: en teoretisk och en praktisk ombord. Mönstringshandlingar, läkarintyg och behörigheter kontrolleras. Fartygets alla certifikat är i ordning.

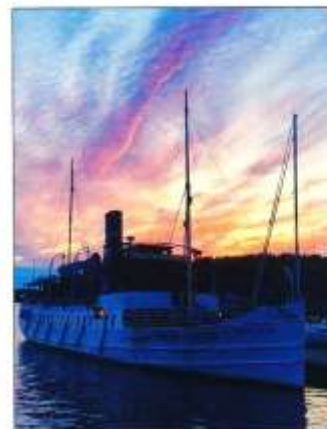
Turistan är utskickad. 2018 års seglingsäsong ligger framför oss och alla våra passagerare.

En god frivillig besättning har vi. En besättning som känner kamratligheten och idealitetens förutsättningar.

Så välkommen ombord som besättningsmedlem!

Detta med medier... Vi ska självfallet synas och höras alltid och överallt på ett positivt och tilldragande sätt.

Åren går och det är inte förvånande att allt färre har några känslomässiga band till kustsjöfarten. Vem känner idag till att denna var livlinan för kustland-



Blå skymning i Fjällbacka. Ångaren BOHUSLÄN har gått till vila inför en ny dag på kusten. Foto Yvonne Höjer

skapets öar och samhällen för några årtionden sedan? Vem känner till att exempelvis Marstrand, Kyrkesund, Molösund, Gullholmen och Gåsö endast kunde försörjas sjövägen?

Det är vår viktiga uppgift att i första hand bevara våra fartyg i seglingsbart skick, i andra hand bidra till att bohuslänsk sjöfartskultur bevaras på ett lockande och modernt sätt.

Välkomna ombord i ångaren BOHUSLÄN. Glatt och vänligt sinne bör medtas och gärna även gott väder!

EVA HELMERSSON  
SEKRETERARE  
SÄLLSKAPET ÅNGBÅTEN

## Årsstämma i Ångbåten Ekonomisk Förening

äger rum ombord  
i ångaren BOHUSLÄN  
vid Stenpiren,

Tisdagen 5 juni 2018 kl. 18.00.

Om ångaren inte är på plats hålls  
stämman på Sällskapet Ångbåtens  
kontor, Skeppbron 5-6, vån. 3.

Alla andelsägare är välkomna!

Agnetta Eriksson  
Ordförande

Andelar säljs vid årsstämman

## Årsmöte i Sällskapet Ångbåten

Medlemmarna kallas till årsmöte  
lördagen 27 oktober 2018 kl. 12.00  
i Sjömanskyrkan, Stigbergstorget,  
Göteborg.

Före mötet, från kl. 11.30, serveras  
kaffe eller te med smörgås

Välkommen!

Styrelsen

Sällskapet Ångbåten

## Sommarens turer med BOHUSLÄN

Med detta nummer av *Ångbåten* kommer *Ångaren BOHUSLÄN*s *Ångbåtturer för 2018*. Det är ett imponerande antal turer som erbjuds den som uppskattar skärgårdsturer med en genuin ångbåt.

Som vanligt gör BOHUSLÄN sina kvällsrundturer på onsdagar, i år från 30 maj till 12 september, men med två undantag: 6 juni och 1 augusti.

Dagsutflykterna inleds traditionsenligt på Nationaldagen den 6 juni med en tur till Klädesholmen och Sillens Dag.

Därefter inleds en nyhet, dagsturer Göteborg–Öckerö–Marstrand och åter. Dessa turer går lördagar, 16 och 30 juni, 14 och 28 juli, 11 augusti och 1 september. På Öckerö anlöps Björnhuvudet.

Traditionsenligt går BOHUSLÄN till Skärhamn och Träbåtsfestivalen, i år lördagen 7 juli, återresa sker med abonnerad buss. Söndag 8 juli är det dags för årets resa Runt Tjörn. BOHUSLÄN återvänder därefter från Skärhamn till Göteborg. Abonnerad buss ansluter från Göteborg.

Det blir i år endast en långtur på kusten. Torsdag 19 juli går BOHUSLÄN Göteborg–Marstrand (Hedvigsholmen) Gullholmen–Lysekil–Kungshamn. Återresa från Kungshamn sker med abonnerad buss.

Freitag 20 juli går BOHUSLÄN en tur från Kungshamn genom Sotekanalerna och runt Hamburgön till Bovallstrand, återresa med abonnerad buss.

Lördag 21 juli går BOHUSLÄN från Bovallstrand och rundar Hamburgön innan färden går genom Sotekanalerna till Kungshamn. Åter med abonnerad buss.



Vit ångbåt och grönskimrande hav... Att färdas med ångbåt längs den bohuslänska kusten är fortfarande möjligt! Enda långvejan mellan Göteborg och Kungälv går 19 och 22 juli. Här passerar BOHUSLÄN Stångöbukten. Foto Bo Starmark

Söndag 22 juli går ångaren från Kungshamn mot Göteborg och anlöper Lysekil och Marstrand. Buss ansluter på morgonen från Göteborg och på kvällen från Göteborg till Kungshamn.

Måndag 30 juli går BOHUSLÄN från Göteborg till Trollhättan där ångaren tar natthamn på sin resa till Ämål.

Om turer från Ämål 2–5 augusti under Old Ships Race hänvisar vi till vår hemsida och sociala medier.

Hemresan startar från Trollhättan tisdag 7 augusti. För fram- och återresa hänvisas till Västrafraks ordinarie trafik.

Under selekskiftesdagarna i Mar-

strand har BOHUSLÄN ett nytt program: Lördag 18 augusti går BOHUSLÄN från Göteborg till Marstrand medan återresan sker med ordinarie Västrafrakbuss.

Lördag eftermiddag gör BOHUSLÄN en rundtur i skärgården från Marstrand. På söndag 19 augusti återvänder BOHUSLÄN från Marstrand till Göteborg. Framresa sker med Västrafraks ordinarie trafik.

Säsongen avslutas lördagen 8 september med en resa till Älvängen och Repslagarmuseet. BOHUSLÄN gör då även en rundtur på älven från Älvängen.

INGVAR KRONHAMN

Ångbåten Nr 2 2018

## Till Vänern! Referensytan på sjökortet

Strandlinjen är 1790 km lång, alternativt 4527 km. Ytan är runt 5600 km<sup>2</sup>. Platsen är 26:a i världen, 3:a i Europa i jämförelse med liknande. Öarna är 22 000 till antalet. Var är vi då?

### Jo – på Vänern förstäs!

För en tid sedan fick Sällskapet en inbjudan från Ämåls kommun då det ä stället ska firas 375 år. Styrelsen funderade, klurade, resonerade och kom fram till att visst ska vi segla dit!

Flera skutor och andra fartyg från Västkusten, men också från andra håll, har erhållit denna inbjudan till Old Ships Race i Ämål. Det tycks bli en fartygsfest med diverse underhållning, upptåg och förstäs en god möjlighet att presentera vår klenod – ångaren BOHUSLÄN.

Vi avseglar måndagen den 30 juli från Göteborg om morgonen och sätter kurs norrut för att under eftermiddagen nå Trollhättan. Därstädes kommer att hållas hov, i alla fall en stads- och hamnfest ovan slussarna. Många skutor och båtar och fartyg, och förstäs en stor publiktillströmning.

Vidare går färden förbi Vänersborg, ut på Dalbosjön och utmed den dalsländska kusten.

Ett uppehåll är planerat vid Dalslands Kanal för att därefter, torsdagen den 2 augusti, formera oss tillsammans med de andra och insegla med pompa och ståt, och i kortege mot Ämåls hamn.

Det ryktas att vi kommer att mottas med kanonsalut, mässingsorkester, högtidstal, blågula band och flaggor på allt



som likna flaggstänger!

Kalaset och festen varar i dagarna fyra och om söndagen den 5 augusti avsegla de deltagande med flaggan i topp och fullastade minnestankar av tacksamhet och glädje över denna tillsammansupplevelse!

Ångaren återkommer till Göteborg tisdagen den 7 augusti om aftonen.

Veckan på Göta älv med dess slussar, Vänern och festligheterna i Ämål är ingalunda en intern förmöjelse! Biljetter finns till resorna upp- och nedströms Göta älv. Passagerarturer är också planerade i Ämål och dess vackra omgivning.

Håll koll på vår hemsida där fortsatt och ytterligare information kommer att ges: <http://www.steamboat.se>

Varmt välkommen med till Vänern – vårt största innanhav, en pärla så nära!

INGEMAR PETERSSON

Hur ofta har vi inte hört dem ord från SMHI i ijrapporten från Vänern. En del har nog undrat vad det innebär.

I sommar fyller Ämål 375 år. Detta ska firas på många sätt. Staden har bjudit in BOHUSLÄN att tillsammans med andra veteranfartyg delta i firandet. Styrelsen har beslutat att ångaren ska vistas drygt en vecka på Vänern och i Ämål. Ångaren blir medelpunkt i hamnen med flera sammankomster ombord. Varje dag ska dagsturer göras.

Under resan upp genom älven, förbi Trollhättan och till Ämål är vattenståndet på Vänern av intresse. Vad menas med "referensytan på sjökortet" och varför just beträffande Vänern?

Vänern ligger 43,80 meter över havet. Det kan inte användas som referenspunkt vid djupangivelser på sjökorten. Beroende på stark påverkan från vindar och lufttryck kan vattenståndet variera på olika delar av sjön. På sikt påverkar landhöjningen vattendjupet, framför allt i den norra delen.

Vänern har, så att säga, ett officiellt medelvärde. Som grund till detta utgår man från två mätplatser – en i Sunnanå, strax öster om Mellerud, och en i Sjötorp vid den nedersta slussen i Göta kanal. Medelvärdet från dessa utgör referensytan på sjökortet.

Det finns otroligt mycket att läsa om Vänern, dess historia, vattenföring, dämningssgränser, tappning m m.

Intresserade har mycket att hitta hos exempelvis: Lantmäteriet, SMHI och kommunerna vid Vänern.

BO STARMARK

## Ombord – aktuellt från BOHUSLÄN

Premiärtvånen närmar sig alltmot. Ombord i ångaren *BOHUSLÄN* pågår nu rustningsarbetet åtskilliga dagar i veckan. Arbetet på skrovet, överbyggnad och däck kom igång mycket sent denna vår. Vädret har varit histert med många gånger hård ustrig vind och ont om plusgrader.

I mitten av april fick framför allt skrovet sin målning. Medan varvet målade upp till avvisaren har många medlemmar varit sysselsatta med att måla ovanför avvisaren. Ångaren låg vid Gotevins varv och utrustningskajen gav ett bra underlag för målning av skrovet.

Det är relativt lättvindigt att vända ångaren så att rätt sida ligger mot kajen. Många liter vit färg går åt. Sådan vit färg som gör vita ångbåtar vita. Jobbet är skenbart enkelt men tar tid. Även fartygsnamnet förbättrades sedan schablonerna hittats och renoverats.

På fördäcket har några plankor måst bytas. Fördäcket är utsatt för hårda påfrestningar: passagerarfötter, släpade landgångar, drickebackar lastbilsvis, däckstolar. Varvet ger oss en hjälpsam hand. När ångaren räddades 1965 bestod fördäcket endast av ett trädäck i måttligt god kondition. Flera års säsonger hann dra förbi med otaliga läcker i detta däck. Slutligen lades det hela om med en bastant plåt. Ovanpå denna la vi sedan ett nytt trädäck men, som sagt, slitaget är stort.

På övre däck ska mycket lackarbete utföras. Det kalla och dimmiga vädret har varit ett stort hinder även om arbetena kunnat ske i lä. Grovarbetet har gjorts. Utsidan ska vara vit och pryddig och



Målningsarbetet behöver många flitiga händer och inte alltför festpräglad kläddel. Gotevins kaj är fin att stå på. Observera alla "eggenbryn" över fönstret. De leder bort sjö- och regocatten. Foto Bo Starmark 12 april 2018

stora ansträngningar har gjorts och görs i nuläget. Många händer och vackert väder har bidragit till goda resultat.

### Maskin

58 tuber i ångpannan har bytts under varvsvistelsen. Kalltryckning har skett med godkänt resultat. Inom kort börjar påeldningen. Det tar ungefär tre arbetsdagar att uppnå fullt tryck i pannan. Sedan sker ännu en besiktning. Säkerhetsventilerna provas. Samtidigt görs huvudmaskin driftsklar. Det mesta är klart men uppsnygningen tar tid. Vårt

maskinrum drar många nyfikna och det ska vara pryddigt i maskin.

### Kök och inredning

Vi har renoverat åtskilligt här främst i det tidigare ganska slitna diskköket, ett utrymme där "däckarna" vistas mycket. Långa och varma vaktpass dock i munter stämning. Den ånguppvärmda diskmaskinen har fått sin översyn. I köket, "byssan", sliter våra kockar nästan utan frittörnar. Och här bereds våra så omtalade räksmörgåsar, omtyckta inte bara av passagerarna utan också av vår kassör.

Ångbåten Nr 2 2018

## Seniormässan

I denna mässa som arrangerades i slutet av mars på Svenska Mässan i Göteborg deltog återigen Sällskapet Ångbåten.

Första året var mässan inte särskilt välbesökt men det vore kanske intressant att vara med även detta år. Så blev det.

En av "de våra", Bengt Boge, åtog sig att ansvara för sällskapets deltagande tillsammans med ett antal övriga frivilliga. Vi var väl en aning avvaktande inför arrangemanget.

Det hade vi inte behövt vara. Det kom många fler intresserade besökare än vi antog. Totalt dök lite över 6000 pensionärer upp under de tre dagarna.

Vi hade en egen monter. Det jobbades i skift och 14 medlemmar turades om att presentera vår verksamhet, dela ut 2018 års turlistor och svara på frågor om det mesta i vår verksamhet.

Turlistorna gick åt. Under de tre dagarna delades ut omkring 2300 turlistor. Ungefär var tredje besökare fick en lista och tog den med sig.

Som väntat var många pensionsföreningar representerade på mässan. Sällskapet fick kontakt med pensionärer alltifrån Göteborg till Ulricehamn, från Laholm till Lysekil.

Allt talar för att Sällskapet Ångbåten våren 2019 både ska delta i mässan och dessutom kanske utöka satsningen under lika skickligt framträdande som i år.

BO STARMARK

I monter på Seniormässan ses Gerd Scander och Bengt Boge.

Foto Eva Helmeron



## Buss till Stenpiren

Mellan 18 juni och 30 september 2018 går inga spårvagnar förbi Stenpiren. I vanliga fall trafikeras Stenpiren av linjerna 1 (Östra Sjukhuset-Tynnered) och 9 (Angered-Kungssten).

I sommar går dessa linjer istället via Domkyrkan - Hagakyrkan.

Orsaken är att ett stort schakt ska grävas i Södra Hamngatan inför bygget av Västlänken, den kommande tåg tunneln genom centrala Göteborg.

Även busstrafiken inskränks. Det är därför bäst att kolla förbindelserna med Västrafik i sommar om man exempelvis ska med ångaren BOHUSLÄN.

BO STARMARK

Men båtarna fortsätter att trafikera Stenpiren som vanligt: Älvsnabben mellan Lilla Bommen och Klippan, Älvsnabbaren mellan Stenpiren och Lindholmen och, inte minst, direktbåtarna till och från södra skärgården, inklusive badbåten till Vrångö som går mellan 4 juni och 26 augusti.

Det blir även båttrafik på Höns i sommar, se sidan 11!

Under tiden som spårvagnarna inte passerar Stenpiren sätter Västrafik dessutom in en extra gratisfärja mellan Rosenlund och Lindholmen

INGVAR KRONHAMN

## Aktuellt från FÄRJAN 4

*Tiden går fort. Det är bara två månader sedan första rapporten skrevs om FÄRJAN 4 och det är redan dags för en ny tidskrift.*

### Möte med färjans ägare

Den 16 mars var Kim Forssblad, Jan Olofsson och jag på möte med representanter för Stiftelsen Styrelsen för Göteborgs Sjöfartsmuseum, som är färjans ägare, och Sjöfartsmuseet Akvariet, som är avtalspart för hamnundturen.

Anledningen till mötet var i första hand att vi inte fullt ut fått begärda pengar från ägaren när det gäller de årliga kostnaderna för färjans försäkringar, kajplats, hyra av lokal och andra väsentliga saker. Varje år upprättar vi en budget som underlag för det belopp vi begär i bidrag av för kommande år.

Nu när färjan inte är i trafik och drar in egna pengar är det synnerligen viktigt att ägaren ställer upp med begärda belopp. I nuläget måste Sällskapet ta av färjans fonderade och tidigare intjänade pengar för att täcka kostnaderna. Så går det inte att fortsätta. Vi var mycket tydliga med att om vi inte får begärda pengar kommer vi tvingas säga upp avtalet med ägaren och återlämna färjan.

Ägaren lovade ordna utbetalning av större delen av begärt belopp för 2018 och framförde att de önskar att färjan skall komma i trafik igen med en ny panna. Både vi och ägaren är medvetna om att färjan aldrig mer kommer i trafik om vi återlämnar den.

Andra anledningen till mötet var att redovisa nuläget för problemen med den



*Det är så här vi vill se Färjan 4 igen! På hamnundturen där vi kan låta resenärerna uppleva stadens från sjösidan. Foto Gunnar Söderberg 25 oktober 2015*

havererade pannan och vad vi hittills förberett när det gäller anskaffning av en ny panna. Som vi nämnt tidigare har vi tagit in offerter på en ny panna från olika tillverkare.

### Ansökan om nya bidrag

Vi har också under mars ansökt om bidrag till ny panna från Riksantikvarieämbetet och Statens maritima museer. Besked om detta lär vi inte få förrän under juni. Tyvärr har färjans ägare inte några pengar att bidra med i nuläget.

Vi har tidigare från Riksantikvarieämbetet fått 650 000 kr men dessa räcker inte till mer än halva beräknade kostnaden för en ny panna.

Vi var överens med färjans ägare att så snart det finns tillräckligt med pengar för att beställa en ny panna så skall det göras, även om det inte finns tillräckligt med pengar för att få allt installerat och klart. Finns det bara en ny panna kan det vara lättare att skrapa ihop resten som behövs för att få igång färjan igen.

GUNNAR SÖDERBERG



## Hjälp till att bevara FÄRJAN 4!

I 50 år transporterade FÄRJAN 4 göteborgare över älven "mellan Hisingen och stan".

Sedan drygt 40 år är FÄRJAN 4 ett levande museum som drivs ideellt av Sällskapet Ångbåten.

Färjan är k-märkt och en del av vårt maritima kulturarv.

Färjan drabbades hösten 2016 av pannhaveri. Det innebär att en ny ångpanna behöver anskaffas. Kostnaden beräknas till två miljoner kronor.

Lämna ett bidrag på bg 673-68 62, eller swisha till nummer 123 335 29 45, ange "FÄRJAN 4".

Följ insamlingen på [www.steamboat.se](http://www.steamboat.se)!

Vi tackar på förhand,  
**Sällskapet Ångbåten, Göteborg**

## Gatunamn

Någon Ångbåtsgata har vi inte i Göteborg men på Klädesholmen finns Ångbåtsvägen. Den leder givetvis till Ångbåtsbryggan.

Ångpanne-  
gatan 21-19

Det närmaste vi kommer i Göteborg är Ångpannegatan och Stenkolsgatan. Göteborgs stads namnberedning uppger att båda namnen är gruppenamn.

Jodå, Ångpannegatan är granne med Turbingatan i Kvillebäcken och tvärgatan efter Stenkolsgatan på Ringön heter Kolgruvegatan.

Gatunamnen har ingen tradition i de områden de ligger i. Märkligt nog fanns en tid vid Ångpannegatan firman Gesab, Göteborgs Energi Service AB, numera avflyttad till Backa. Gesab arbetar just med energianläggningar och även ångpannor.

Stenkols-  
gatan 11-7

Men Stenkolsgatan då? Det är en synnerligen passande adress för FÄRJAN 4 med gatunumret 1-3. Men det var en tillfällighet att vi sökte oss just dit när färjan behövde ett nytt hem 1995.

TEXT & FOTO INGVAR KRONHAMN

## Grundläggande säkerhetsutbildning

En nyhet i år är att branschorganisationen Skärgårdsredarna tagit fram en teoretisk grundläggande säkerhetsutbildning. Den är webbaserad och finns på [www.skaergaardsredarna.se/sakerhetsutbildning](http://www.skaergaardsredarna.se/sakerhetsutbildning).

Sällskapet Ångbåten är sedan många år tillbaka medlem i Skärgårdsredarna. Den nya utbildningen har tagits fram i samråd med Transportstyrelsen och utbildningsanordnare.

Om man skall arbeta som besättning ombord i BOHUSLÄN, är det krav på att den teoretiska grundläggande säkerhetsutbildningen ska vara klar innan praktiska säkerhetsövningar och förtrogenhetsutbildningen görs ombord.

Som bevis på att den grundläggande säkerhetsutbildningen är genomförd skriver man själv ut ett utbildningsbevis och tar med sig inför vidare utbildning ombord.

Den teoretiska utbildningen omfattar fyra delar som benämns Grundläggande säkerhet, Brandskydd, Passagerarsäkerhet och Lastsäkerhet.

Varje del avslutas med frågor som skall besvaras. Om man inte får alla rätt är det bara att gå tillbaka, läsa på igen och besvara frågorna på nytt.

När alla delarna är klara och frågorna godkända går man vidare till sluttestet som är ett urval av de tidigare frågorna. När man svarat rätt på alla frågorna kan man skriva ut utbildningsbeviset.

Det är förstås viktigt att öva praktiskt ombord i BOHUSLÄN. Vissa övningar kan man göra på egen hand såsom att lära sig ta på flytväst på rätt sätt. Vissa



I den praktiska säkerhetsutbildningen ombord i *Bohuslän* ingår att ta på sig flytväst på rätt sätt. Foto Gunnar Söderberg 28 april 2016

övningar görs bäst i samband med de obligatoriska säkerhetsövningarna och förtrogenhetsutbildningen med handledare som görs innan BOHUSLÄNS seglationssäsong börjar.

En viktig sak är att ordentligt gå igenom brand- och säkerhetsplanen som finns anslagen ombord. Där finns exempelvis markerat var förbandslåda, brandsläckare, nödutgångar, flytvästar och livflottar finns ombord. Man skall lära sig att hitta dessa i båtens olika utrymmen.

Som besättning ombord i BOHUSLÄN handlar det mycket om att minimera

riskerna för att det skall hända olyckor. I många fall är det enkla saker som att se till att dörrar antingen är stängda eller upphakade så att risken för att klämma fingrar minskas.

Landgången skall vara bemannad och ligga säkert utan att vicka och tamparna som fungerar som handledare ska vara uppspända.

Observanta besättningsmedlemmar medverkar till att det är säkert för både passagerare och besättning att vistas ombord på resorna.

GUNNAR SÖDERBERG

Ångbåten Nr 2 2016

## Båtar runt omkring

**LADY ELLEN till Kulturbåtarna**  
Kulturbåtarna har hyrt in tremastskonaren LADY ELLEN som kommer ingå i Kulturbåtarnas utbud av turer längs kusten.

Roderiet erbjuder heldagsturer, med start 5 maj, som för 750 kr inkluderar tre timmars segling från Eriksberg i skärgården och som avslutas på Nya Älvsborg för lunch och därefter återresa med SVEA.

LADY ELLEN gör även sexdagars kryssningar mellan Göteborg och Oslo med start från Göteborg 15 juli och återresa den 22 juli. För de 20 passagerare som kan övernatta ombord är priset 14 000 kronor och för de som övernattar iland 12 000 kronor.

LADY ELLEN är byggd 1981 vid Kockums varv i Malmö och levererades till Skärhamnsredaren Lars Johansson. Fartyget skall vara byggt efter ritningar från en tremastskonare som byggdes i Svendborg i Danmark 1908 och två decennier senare fick Skärhamn som hemort.

### Sommartrafik till Hönö

I sommar kommer Styrsöbolaget att trafikera en ny linje från Stenpiren via Eriksberg till Hönö Kläva med KUNGSÖ. Trafiken kommer att köras kommersiellt utan subventioner och med egen taxa. Det är alltså ingen trafik som körs på uppdrag av Västtrafik.

Det finns många intressenter som under flera år önskat få en båtlinje sommartid till Hönö Kläva.



Handsköterat vskort från Hönö Kläva med ångarna HÖNÖ och ÖCKERÖ. Hönö tillhörde Paul Olofsson på Hönö och trafikerade Hönö Kläva sommartid från 1947, motoriserades 1952 och gick sedan året runt till 21 april 1967. Öckerö som tillhörde Öckeröbolaget trafikerade Hönö Kläva sommartid 1948-1954

Det blir fyra dubbelturer, tisdag till söndag, från 26 juni till 19 augusti. Enkel resa tar en timme och kostar 75 kr. Caféservice finns ombord.

KUNGSÖ hette tidigare WALONA och har tidigare trafikerat Vinga. I nuläget ligger båten hos Swede Ship Composite i Hunnebostrand för viss ombyggnad.

Öckeröbolagets trafik till Hönö Kläva och de flesta andra öar i norra skärgården upphörde i november 1969. Sommartrafiken 1969 kördes med BURÖ och TURISTEN med REGENT som reservbåt. Styrsöbolaget trafikerade Öckeröhamn, Hönö Kläva och Fotö somrarna

1981 och 1982 med YLVA som då hade "blivit över" i södra skärgården.

### Rosenlund får trafik igen

Från sommartidtabellen återupptas trafiken mellan Lindholmspiren och Rosenlund med en av Västtrafiks pendelfärjor som gratislinje. De andra pendelfärjorna och Älvsnabbarna fortsätter att trafikera Stenpiren som vanligt.

Anledningen är att arbeten med Västlänken medför att spårvagnstrafiken förbi Stenpiren stängs av under cirka 15 veckor.

GUNNAR SÖDERBERG

Ångbåten Nr 2 2016

11

# BOHUSLÄN i Gotenius docka

I årets vårutrustning av ångaren BOHUSLÄN ingick dockning vid Gotenius Varv för besiktning av skrovet och bottenmålning. Törsättningen gjordes i stora dockan men trots det var det inte lätt att fånga hela skrovet på en enda bild.

Det är alltid intressant att se BOHUSLÄN törsatt. Det kan finnas flera skäl. Ett är att det bara sker en gång per år. Ett annat för att se om den skyddande färgen sitter kvar och har klarat skrovet från rostangrepp. Ett tredje skäl kan vara att beundra skrovlinjerna vilket är svårt att undvika när man ser BOHUSLÄNS fina skrov.

Akterskeppet är synnerligen slankt och det är lätt att inse att vattenströmningen till den stora propellern är synnerligen god. För att propellern skall kunna absorbera maskineffekten på 700 indikerade hästkrafter, som krävdes för att klara den kontrakterade farten på 13,5 knop vid leveransen, är propellerdiametern hela 2,4 m.

I normala fall på denna typ av fartyg går stängkolen ända akterut och övergår i sin aktersta del i skäddan som skyddar propeller och roder vid en eventuell grundkänning. Skäddan har även ett lager för rodrät. På Eriksbergsbyggena STYRSÖ, NORRSKÄR och BLIDÖSUND gjordes ett avfängt hål i bordläggningen mellan stängkolen och propelleraxeln, vilket minskar girradien.

Bilderna på denna sida visar BOHUSLÄN i Gotenius docka efter högttrycksvattentvättning av vissa partier. Foto Gunnar Söderberg 14 mars 2018.



Ångbåten Nr 2 2018



Bilden på denna sida visar akterskeppet efter slutmålning. Foto Per Ahlqvist 18 mars 2018.

I BOHUSLÄNS fall är istället stängkolen uppdragen i en båge mot propelleraxeln. Det är säkert minst lika bra för girradien, men en klar nackdel om det skulle bli grundkänning. Då är det större risk att kröka skäddan och skada propeller och roder.

Den nuvarande bronspropellern tillverkades av Stone Manganese i Liverpool och ersatte våren 1976 den gamla gjutstalspropellern som sannolikt var den ursprungliga vinterpropellern. Den gamla propellern är fortfarande användbar som reserv.

Ångbåten Nr 2 2018

Under dockningen blåstrades skrovet under vattenlinjen på de ställen där färgen satt löst. Det är så länge sedan som mars 1983 som skrovet helblåstrades på Lindholmens Varv, både under och över vattenlinjen.

Hela skrovet målades då med zinkepoxi för att minimera risken för korrosion. Det har klarat sig bra sedan dess. Efter årets blåstring målades de stälrena partierna med Jotamastic och slutligen bottenfärg.

Därefter försågs skrovet med lämningar, d v s siffror målades i vattenlinjen för

## Skeppsuret



I gömmorna har vi ett skeppsur som tillhört ångaren BOHUSLÄN. Det försvann innan Sällskapet Ångbåten övertog ångaren men har på olika vägar funnit vägen tillbaka.

INGVAR KRONHAMN

djupgåendet vid för- och akterstäv.

Under senare år har rodevinkeln åt babord varit mindre än åt styrbord. Nu har detta återställts så att det är 42 graders rodevinkel åt båda hållen. Det motsvarar fyra rattvarv från center linjen.

Ändringen gjordes på så sätt att roderstopparen i trä på promenaddäck sågades av till rätt vinkel. Därefter nedslipades stopparen på hjärtstockens fläns till samma rodevinkel så att båda stopparna tar emot samtidigt.

GUNNAR SÖDERBERG

# Båtdäcket och salongernas tak

I förra numret av *Ångbåten* beskrevs renoveringen av salongerna på övre däck i *Bohuslän* som gjordes i början av 1970-talet.

Sedan dess har stora takarbeten gjorts vid två tillfällen som medfört att salongerna till viss eller stor del behövt demonteras och återuppbyggas.

Anledningen till takarbetena var läckande båtdeck som bidrog till att skada inredningen i de nyrenoverade salongerna, rötskadade takbrädor samt rostskadade takbalkar där även de salta vindarna hjälpt till att påskynda rosten.

## Zinkvitt och segelduk

Ursprungligen bestod *Bohuslän*s båtdeck av ett furudäck på takbalkar i stål. Furudäcket var tjockare i den förliga delen där bryggan är belägen och tunnare akteröver. Furudäcket var täckt med segelduk som var lagt i en massa av zinkvitt. Segelduken var målad med linoljefärg.

Redan när *Bohuslän* togs över av Sällskapet *Ångbåten* 1965 var det problem med läckage i båtdeck. Som en första åtgärd plastades däck men inte heller detta blev helt tätt. Största problemet var alla genomföringar för det som är monterat på båtdeck där styrhytten och skorstenkappen är de största enheterna.

Nästa steg blev att riva bort plasten och istället täcka båtdeck med takpapp som klästrades med taktjära. Detta var bättre än tidigare men ändå inte helt bra.



*Bohuslän*s styrhytt och styrstativ har lyfts iland inför bytet av bryggdäcket vid Bohus Varv. Ångaren ligger i dockan för plåtbytet i för och akter i november 1983. Foto Per Ahlqvist, vars fru Kerstin står med Erik i famnen vid styrhytten

## Bryggdäcket förnyas

Slutligen tog styrelsen det drastiska beslutet att förnya båtdeck. Den första etappen omfattade den delen som kan benämnas bryggdäcket, från skorstenkappens förkant och föröver längs hela röksalongen. Detta arbete utfördes vid Bohus Varv under vintern 1983-1984.

*Bohuslän* hogserades till varvet den 8 oktober och varvet var klara med sina arbeten den 17 februari. Då hade även 18 löpmetrar plåt förnyats i förskeppet i källaren och förpiktanken samt 4,2 löpmetrar på styrbords sida under durken i akterinredningen.

Inredningen i röksalongen och maskintelegrafan på bryggan demonterades. Styrhytten och bryggans teakbrädgång demonterades och lyftes iland. Därefter kunde styrstativet med ratt, block och stöd för styrledningen demonteras och lyftas iland.

Bryggdäcket revs både när det gällde takbräder, takbalkar och stringerplåtar liksom elkablar och rör.

## Nytt frontskott

Frontskottet i röksalongen som var rostskadat kring fönster och i underkant mot däck skrotades. Ett nytt frontskott i



Styrhytten är ilandtagen, bryggdäcket är rivet och man ser ned i röksalongen vars frontskott ännu inte är rivet.

Foto Per Ahlqvist i november 1983

stål byggdes upp i nitat utförande. Nya galvaniserade takbalkar och stringerplåtar nitades på plats tillsammans med takstöttorna vars övre del fick förnyas där så var nödvändigt.

Över röksalongen lades ett aluminiumtak för att eliminera risken för läckor i framtiden. Vid sidorna om röksalongen lades ett däck av teak för att minska risken för röta i framtiden. Teakdäcket nåtades och oljades.

Därefter kunde styrstativet och styrledningen med alla sina delar monteras på plats och slutligen lyftes styrhytten på plats och bultades fast. Bryggans

front och sidor återställdes.

När varvets arbeten var klara bogserades *Bohuslän* till Stenpiren den 20 februari 1984. Då återstod resten av återuppbyggnadsarbetet där vi själva, både däckare och maskinister, fick fullt upp att göra. Alla elkablar i röksalongen och matningen till styrhytten fick förnyas liksom ångvärmeledningen till styrhytten.

Front- och akterskott samt taket i röksalongen isolerades med mineralull och diffusionsspärr innan takskivor och garnering på skotten kunde byggas upp igen. Röksalongen fick nya tapeter

som är de samma som sitter där än idag. Minsta jobbet var återmonteringen av soffor och bord. Tiden var knapp fram till provturen den 1 maj och som vanligt vid stora arbeten ombord behövdes många arbetsdagar varje vecka för att hinna klart.

## Mattbyte i röksalongen

Röksalongen var dock inte slutrenoverad med de arbeten som beskrivits ovan. Linoleummattan på durken behövde bytas och det gjordes vintern 1988-1989. Arbetet tycktes synnerligen begränsat och den nya mattan i blågrå nyans skulle läggas av en mattläggare medan Christer Eliasson och jag skulle göra förarbetet.

Soffor och bord hade vi en viss vana att demontera. Matta och golvmasonite revs ut. När det var gjort visade det sig att ett flertal däcksplankor inte satt fast ordentligt i däcksbalkarna. Upprostade skruvar var en orsak och att en däcksbalk ovanför lastluckan hade sjunkit en bit gjorde inte saken bättre.

Däcket i röksalongen var synnerligen ojämnt och ingen bra grund för en ny matta. När alla däcksplankor hade skruvats fast fick däckets planslipas och spacklas upp rejält ovanför lastluckan för att få det så jämnt som möjligt innan ny golvmasonite kunde läggas.

Därefter drogs nya ångvärmeledningar till radiatorerna som var i gott skick. Slutligen kunde mattläggaren komma och göra sitt arbete och sedan återstod bara monteringen av soffor och bord.



Renoveringen kröntes av nya stolar vid de runda borden i röksalongens förliga del. Stolarna hade under vintern tillverkats av en möbelsnickare efter den originalstol som fanns kvar i ett exemplar ombord.

Tyvärr har sedan dess flera av dessa stolar gått sönder och fått ersättas av de tillfälliga föregångarna av Göteborgsmodell.

### Resten av båtdeckets förnyas

Den andra etappen av båtdeckets förnyande utfördes från augusti 1991 till april 1992 till en kostnad av 1,8 Mkr. Det var föreningens därtills största ekonomiska åtagande.

De två första veckorna i augusti demonterades all inredning i salonger och vestibuler akter om röksalongen. I damsalongen demonterades även björkpanelen på skotten.

Den fina spegeln i damsalongen visade sig vara tillverkad i Paris våren 1914 enligt tillverkarens etikett på baksidan glasets.

I slutet av augusti förhalades ångaren till Gotenius Varv som demonterade allt på båtdeck som skulle bevaras och återmonteras. Aktermasten fick kasseras eftersom den var rötskadad i nedre delen.

Varvet rev sedan innertaken, båtdeck och balkarna. Av de gamla originalbalkarna behölls endast några meter längskepps akter om däckshuset.

Maskinkappens övre del styckades i med ny plåt där så var nödvändigt. Maskinskyldighet nyttillverkades och de



Botensjö med det gamla båtdeckets bostrievet. Nya takbalkar är delvis monterade och salongerna har täckts med ett aluminiumtak.

Foto Gunnar Söderberg 15 september 1991 vid Gotenius Varv

gamla dagljusventilerna i mässing flyttades över till de nya luckorna.

På samma sätt som för röksalongen monterades nya galvaniserade takbalkar och ett aluminiumtak över resten av däckshuset.

Vid sidorna om salongerna lades ett nytt båtdeck av lärträ. Ett stort problem var att det beställda lärträet från Sjötorps Varv var av så dåligt kvalitet att en hel del fick kasseras.

Nytt lärträ beställdes från Danmark, vilket innebar att varvet i sin tur försenades med sina arbeten.

### Försenad återuppbyggnad

Återuppbyggnaden av salongernas tak med isolering och diffusionspärr samt innertak av råspont påbörjades så snart aluminiumtaket var klart.

Den 28 februari 1992 återkom Bonuslän till Stenpiren efter att varvet var klara med sina arbeten. Varvsarbetena var då försenade fyra månader. Båtdeck hade då fått ett ytskikt av takpapp. Styrelseledningar, livbåtar och en ny aktermast var på plats.

Det var bara två månader kvar till seglansstarten och det var massor av arbeten kvar i salongerna. Hela elsystemet



Här har salongernas skylight monterats på det nya aluminiumtaket. Vid sidan av salongernas tak skall ett nytt båtdeck i lärträ läggas.

Foto Gunnar Söderberg 28 september 1991

met inklusive elcentraler för salongerna fick byggas upp på nytt. Att få innertaken på plats i rätt höjd för att passa med originallisterna på skotten var inte lätt och tog mycket arbetstid. Det började bli stressigt!

### Nya tapeter till skott och tak

Under vintern hade nya tapeter beställts till skotten i matsalongen. Med en bit originaltapet som hjälp lyckades Engelska Tapetmagasinet få fram en tapet i rätt röd nyans. Den hade troligen samma tillverkare som originaltapeten!

När vi under augusti hade monterat

ned laminatskivorna i damsalongens tak fanns där smala remsor av den gamla taktapeten under de yttre taklisterna. Med dessa som förlaga beställde jag nya taktapeter av Lim & Handtryck.

Det gick dock inte att tillverka tapeten som den ursprungliga. Det blev ett reliefmönster i acrylatfärg på pappersark istället för linoleum på pappersrulle.

Mönstret är dock exakt lika det ursprungliga som är benfärgat i damsalongen och vitt i övriga utrymmen.

Taken i damsalongen och matsalongen fick nya lister som målades i samma färg som taktapeten.

### Nya blågrå mattor

I avvaktan på att intertaken skulle bli klara rev vi alla mattor och golvmasonite i tamburer, pentry, matsalongen och damsalongen. Däcket slipades så det blev jämnt och sedan lades ny golvmasonite.

Ångvärmeledningarna fick nya rör medan radiatorerna som var i bra skick behölls.

Tiden tickade på allt snabbare och det blev mer och mer stressigt för det fåtal personer som arbetade med salongerna.

Det fanns ju som vanligt gott om andra arbeten ombord och alla kunde eller kände sig inte bekväma med återuppbyggnadsarbetena.

Det blev arbeten flera kvällar i veckan direkt efter det ordinarie arbetet och hela dagar vid veckosluten.

Slutligen kunde mattläggaren komma och lägga nya blågrå linoleummattor och sedan återstod nästan bara att skriva fast soffor och bord samt rulla ut wiltonmattorna.

### Äntligen klart!

Vi blev nästan klara till att provturstgästerna skulle välkomnas ombord den 1 maj. Det lilla som återstod märkte nog inte provturstgästerna men förhoppningsvis säg den skarpsynade att det var fint ombord.

För min del kände jag att gränsen för trevligt ideellt arbete var passerad och jag minskade mitt engagemang ombord.

GUNNAR SÖDERBERG

# Skärgårdsbåten SUNNINGEN

I föregående nummer av *Ångbåten* berättade jag om ångslupen GUSTAFSBERG, en båt som sedermera blev motoriserad och ombyggd. Med hemmahamn i Uddevalla gör den än idag passagerarturer sommartid.

I denna stad finns ju som bekant ytterligare en liten trevlig och intressant f.d. ångslup, nämligen SUNNINGEN, som jag här ska berätta om.

SUNNINGEN har dock inte alltid haft Uddevalla som hemmahamn. Den byggdes som passagerarångslup för trafik i Karlskronas östra skärgård. Fartyget byggdes av Motala Verkstad 1911 med namnet ÖSTRA SKÄRGÅRDEN 3. Beställare och ägare av denna stilig passagerarbåt, som även visade sig vara en god isbrytare, var *Östra Skärgårdens Båtförening* i Torhamn, bildat 1907.

Detta rederi satte i trafik en mindre båt av fraktskutemodell som fick namnet ÖSTRA SKÄRGÅRDEN 1. Denna båt hade bara en liten salong för passagerarna och var annars helt öppen.

1909 köpte föreningen en ca 18 meter lång ångslup som var byggd 1888. Den fick då följaktligen namnet ÖSTRA SKÄRGÅRDEN 2. Trafiken gick tydligen ganska bra, eftersom man 1911 lät beställa den omkring 23 meter långa ångslupen ÖSTRA SKÄRGÅRDEN 3.

På flertalet av ångsluparna och de mindre passagerarbåtarna i Karlskrona vid den tiden, gick det inbyggda passagerarutrymmet på huvuddäcket ganska långt fram mot förstäven. Därför hade dessa båtar bara ett litet, kort öppet fördäck allra längst föröver, ett utseende



*Ångslupen Frithiof på ett vykort från ca 1920 med som synes ganska många passagerare ombord. Enligt texten på kortets baksida verkar det vara någon form av lustresa med fabriksanställda. Vykort i Ragnar Magnusanders samling*

som även ångslupen ÖSTRA SKÄRGÅRDEN 3 hade.

Detta besödde på att båtarna anlöpte bryggorna med fartygssidan. Passagerare och gods togs ombord och fördes iland genom skjutdörrar midskepps i endera fartygssidan.

Första världskriget, som utbröt 1914, följdes av sämre tider och minskad lönsamhet för båtföreningen i östra skärgården. Dessutom hade även en allvarlig konkurrens uppstått år 1912 genom bildandet av *Karlskrona Ångslups AB*.

*Östra Skärgårdens Båtförening* ombildades visserligen omkring 1916 till *Östra Skärgårdens Båtblag*, men 1918 fick båtbolaget ändå lägga ned sin verksamhet. De tre passagerarbåtarna såldes till andra svenska trafikområden.

ÖSTRA SKÄRGÅRDEN 3 hamnade 1918 hos *Södertälje Ångslups AB* för trafik i Södertäljes närområde. Namnet ändrades till FRITHIOF. Salongen kortades i förskeppet, så att båten fick ett större öppet fördäck. Samtidigt tillkom en ny, förhöjd styrhytt.



1924 trädde ångslupsbolaget i likvidation, men det rekonstruerades och kom därefter att benämnas *Södertälje Nya Ångslups AB*, i vilket bolag även FRITHIOF kom att ingå. 1930 blev det emellertid ändå konkurs. FRITHIOF såldes då till sin tidigare skeppare, som fortsatte med trafiken till 1935.

1936 såldes FRITHIOF till det anrika *Ångbåts AB Bobulännska Kusten* i Uddevalla för Byfjordstrafiken. Med namnet SUNNINGEN har båten därefter under sommarhalvåren gjort turer till bryggorna på Byfjordens båda sidor.

1949 trädde det gamla ångbåtsbolaget i likvidation och i maj 1950 köptes SUNNINGEN för 10.500 kronor från konkursboet, med *Uddevalla Trafik AB* som ny redare.

Detta bolag hade även passagerarbåten GUSTAFSBERG för sommartrafiken på Byfjorden. 1951 inköptes ytterligare en båt som fick namnet HAFSTENSFJORD. Den var i trafik till dess, att den såldes 1968.

*Övre bilden: Ångbåten Sunningsen på en bärig sommarbild vid Sunningens brygga i Byfjorden, troligen från 1950-talets början. Båtens tapp-lanterna har anbringats långt upp på båtens skorsten. Vykort i Ragnar Magnusanders samling*

*Nedre bilden: Sunningsen som motorfartyg, vid kaj i Uddevalla med det utseende båten fick efter ombyggnaden 1965 vid Bobo Varv. Foto Ragnar Magnusander i augusti 1970.*

Bolaget ombildades samma år till *Uddevalle Turisttrafik AB* och kunde på våren 1968 även i sin fartygsflotta införliva den av bolaget i Norge beställda och nybyggda passagerarbåten *Byfjorden*.

*SUNNINGEN*'s ångmaskin ersattes 1954 av en dieselmotor. Som brukligt var vid den tiden, när gamla passagerarbåtar motoriserades, fick även *SUNNINGEN* sin tidigare resliga ångbåtskorsten utbytt mot en liten modern skorsten.

Avsikten var att ge intrycket av en mer tidsenlig passagerarbåt. För övrigt hade båten dock kvar sitt lite äldre yttre. Det kom inte att ändras förrän 1965 när fartyget byggdes om på Bohus Varv.

I likhet med *GUSTAVSBERG* fick *SUNNINGEN* ett något strömlinjeformat yttre och försågs även med s.k. *soft nose*.

*SUNNINGEN* blev därmed enligt många uppfattning en riktigt snygg passagerarbåt efter vistelsen på Bohus Varv. För att ändå ge intryck av att båten var en tidigare ångslup försågs *SUNNINGEN* inför sommaren 2000 med en stor och reslig ångbåtskorsten.

*Övre bilden: SUNNINGEN utanför Gustavsberg med sin falska ångbåtskorsten.*

Foto Ragnar Magnander 17 augusti 2007

*Nedre bilden: SUNNINGEN vid Gustavsberg i sam-band med båtens premiärtur efter en genomgripande ombyggnad vid Fridhems Varv i Lysekil.*

Foto Ragnar Magnander 6 juni 2011.



I juni 2011, samma år som båten blev 100 år, uppenbarade sig *SUNNINGEN* med ett helt nytt utseende efter en genomgripande ombyggnad på Fridhems varv i Lysekil.

Båtens rederi, som då hade ändrat bolagsnamnet till *Skärgårdsbåtarna i Uddevalla AB*, kunde visa upp en passagerarbåt, som torde kunna föra tankarna till en riktig ångslup.

Den raka förstäven är återställd, utan *soft nose*. Som en ångbåtsliknande passagerarbåt plöjer *SUNNINGEN* fortfarande varje sommar Byfjordens vatten. Rederikollegan *GUSTAVSBERG II*, som några år tidigare också hade byggts om till *ångbåtsutseende*, bildar nu tillsammans med *SUNNINGEN* och *Byfjorden Uddevallas skärgårdsbåtsflotta*.

Rederiet kallas idag för *Uddevalle Turism AB*, och en tur med någon av dessa tre passagerarbåtar, på de inre fjordarna, till Käringön Lysekil och Smögen, kan verkligen rekommenderas.

Den som vill läsa mer om skärgårds-trafiken i Karlskrona hänvisas bl.a. till hembygdsböckerna *Blekingeboken 1970* och *1971*, ur vilka en del uppgifter i min artikel även har hämtats.

I boken *De Vita Båtarna – en egen historia* av Bo Hermansson, utgiven år 2000, finns också en hel del intressant och rolig läsning om den lokala båttrafiken i Uddevallas, alltså om bl.a. *GUSTAVSBERG III GUSTAVSBERG II*, *SUNNINGEN* och *Byfjorden*.

RAGNAR MAGNANDER

Ångbåten Nr 2 2018

## Det rörliga kulturarvet

Att kulturhistoriskt intressanta fartyg inte omfattas av lagskydd förrän de ligger på havets botten, mer än 100 år gamla, kan verka överraskande.

Visserligen har Statens maritima museer genom Sjöhistoriska museet lärt k-märka åtskilliga i drift varande fartyg men det räknas inte för lagskydd.

I den nuvarande kulturminneslagen finns endast lagskydd för markbundet kulturarv.

I år har Riksantikvarieämbetet fått regeringens uppdrag att undersöka och redovisa förutsättningarna för en lagstiftning till skydd för det rörliga kulturarvet.

Till det rörliga kulturarvet räknas äldre transportmedel som fartyg, järnvägs- och vägfordon samt luftfarkoster.

### Vad har vi för förväntningar?

Organisationerna i det transporthistoriska nätverket har bjudits in av Riksantikvarieämbetet för att höras om de förväntningar och förslag de kan ha inför ett planerat lagskydd av det rörliga kulturarvet.

Till det transporthistoriska nätverket hör Arbetlivsmuseernas Samarbetsråd, ArbetSam, som sammankallande samt

Båthistoriska Riksförbundet  
Järnvagshistoriska Riksförbundet  
Motorhistoriska Riksförbundet  
Museibarnornas Riksorganisation  
Svensk Flyghistorisk Förening  
Sveriges Segelfartygsförbund  
Sveriges Ångbåtsförening  
Vagnhistoriska Sällskapet  
Veteranflyggruppen EAA Sverige.

Den omedelbara tanken är att övriga myndigheter ska ta vederbörlig hänsyn till farkoster och fordon som utgör det rörliga kulturarvet. Detta för att möjliggöra bevarande och brukande, i de flesta fall genom ideella insatser.

Nya statliga och kommunala regler och avgifter hotar det svenska rörliga kulturarvet bestående av veteranfartyg, museijärnvägar, veteranflyg och äldre motordrivna vägfordon.

Nästa fråga är hur det mobila kulturarvet ska definieras. Duger k-märkningen av fartyg? Hur k-märks i så fall övriga fordon och farkoster?

### Transporthistorisk myndighet

Statens maritima museer är en statlig myndighet under kulturdepartementet. Myndigheten driver Marinmuseum i Karlskrona, Sjöhistoriska museet och Vasamuseet i Stockholm, samt, från 2018, även Järnvägsmuseet i Gävle. Det senare är stängt i två år för renovering.

Till den nya myndigheten hör nu även andra statliga transporthistoriska samlingar: en vagnhistorisk samling i Kjula utanför Eskilstuna och en flyghistorisk samling på Arlanda. Den senare drivs av en ideell förening.

INGVAR KRONHAMN

# Ångbåtstrafik på Kungälv (del 3)

I Ångbåten 167 och 168 har jag berättat om hur ångbåtstrafiken på Kungälv startade i slutet av 1850-talet.

De första små ångskiparna avlöstes av större ångbåtar, KONGELF som trafikerade Kungälv samt INLAND, och senare TESSIN, som inledde trafiken på Kornhall.

Inlandsbolaget återupptogs med ångaren NORDRE ELF vilket medförde konkurrens med TESSIN och KONGELF. Kungälvbolaget köpte då ångaren VINGA som trafikerade Kornhall fram till 1930 och avslutade denna trafik.

## Lusturer

Med ångaren KONGELF (IV) infördes 1875 sommartid på söndagarna vad som kallades lustresor från Göteborg till Kungälv och åter. Man reste från Göteborg kl 09.00 och från Kungälv 18.00.

Lustresor till Kornhall sommartid på söndagarna började 1881 med ångaren TESSIN. Den gick då från Kornhall fem på morgonen, från Göteborg åtta med återresa från Kornhall klockan 17.00.

Från Göteborg gick TESSIN 19.30 till Kungälv och Kornhall. Resan fortsatte till Hvitskärs i Torsby varifrån ångaren avgick tre på måndag morgon via Kornhall och Kungälv till Göteborg. Detta var innan arbetstiden reglerades.

Utflyktsresenärerna förefaller ha varit ett morgontidigt släkte. Under många år gick båten till Kornhall från Göteborg klockan sju på söndagarna. Från 1909 lades avgången en timma senare.

Många utflyktsresenärer gick iland vid bryggor på vägen.



Kungälv gamla torv med Kungälv hamn utanför Rådhuset (närmast). Därifrån gick ångaren FRIJA till Göteborg. Till höger om kyrkan ses Stadshällaren från vars kaj ångaren KONGELF avgick till Jovfallet 1906-1940. Foto från Kungälv museum

## Biljetter och polletter

Både Ångbåts AB Inland med ångaren NORDRE ELF och Kongelfs Nya Ångbåts AB med ångarna KONGELF, FREJA och VINGA använde polletter som betalningsmedel vid resor med bolagens ångbåtar.

Polletterna användes från strax före sekelskiftet 1900 till omkring 1920. De var av mässing och med olika former för de båda bolagen. Valörerna var 25, 35, 40, 50 och 60 öre.

Längst in på 1900-talet var biljettpriset 40 öre för enkel resa från Kornhall, Ytterby och Kungälv till Göteborg.

## Ångbåtspostexpeditioner

Ångbåtspostexpeditionerna hade till uppgift att föra post till postkontor längs ångbåtlinjen. Men det var även ett mobilt postkontor. Man tog emot brev från allmänheten och sålde frimärken. Brevlåda fanns ombord. Posten hanterades av styrman.

Försändelser fick en stämpel med texten ÅNGBÅTSPX med ett nummer som tillhörde fartyget.

Ångaren INLAND hade nummer 84 från 1880 till 1881, TESSIN nr 68 från 1877 till 1897. Nr 68 övertogs 1898 av ångaren VINGA fram till 1909.



Karta från 1918 över Kungälv med färdningsbolagen. Från Västra gatan leder Prästgårdsleden ned till nr 12, bryggan för båtarna mellan Kornhall och Göteborg. Kungälv hamn vid nr 2 Rådhuset, Stadshällarens kaj vid nr 10.

## Farleder, fyrar och broar

Farleden i Göta älv, mellan Göteborg och Kungälv, hade fram till kanalombyggnaden 1916 ett vattendjup på 3 m.

Nordre älv har däremot ett naturligt djup på 7-10 meter utom i mynningen där djupet endast är 2-3 meter.

Före muddringen på 1910-talet gick endast 10 % av Göta älvs vatten mot Göteborg. Fram till 1930-talet, då Vänern och Göta älv reglerades, gick 3/4 av vattnet ut genom Nordre älv. Strömmen kunde därför vara kraftig.

Dimma som var vanlig vintertid kunde orsaka både grundstötningar och

kollisioner med andra fartyg. Då ljud ångvisslorna över älven för att uppmärksamma andra fartyg.

Ett annat problem var isbildning på älven. Var den svår fick trafiken ställas in och resenärerna ta sig till Bohus eller Ytterby för att ta tåget till Göteborg.

En del vintar upphörde ångbåtstrafiken vid jultid för att tas upp igen när isen kunde förceas.

Så sent som 1923 byggdes förstävnen om på VINGA. Ångaren fick isbrytarstav med 8 mm bordläggning. Det föranledes av den svåra isvintern 1921-22 som varade i tre månader.

Det fanns ett fåtal fotogenlyktor som fyra i älven. Vid Trollhätte kanals ombyggnad 1916 kom istället flera AGA gasfyror. Det underlättade navigeringen i mörker.

I Färjeboströmmen i Nordre älv, mellan Fästningsholmen och Hisingen, ligger ett grund. För att trygga sjöfarten i mörker lät Kungälv stad 1910 bygga en fyr på ett betongfundament på grundet. För fyren betalade staden fem kronor per år till Trollhätte kanalverk. Fyren togs senare bort men fundamentet står ännu kvar alldeles väster om Bohusbron. Någon skämtsam person har målat dit "U 137".

Fram till 1906 besvärades ångarna inte av några broar i vare sig Göta eller Nordre älv. Järnvägsbron över Nordre älv vid Ytterby byggdes 1906. Den försågs med en svängbro på hisingsidan.

Det blev då svårt att anlöpa Ytterby brygga som låg alldeles nedströms järnvägsbron. Därför byggdes 1909 en ny brygga 200 meter väster om den gamla. Ångbåtarna fortsatte att anlöpa båda bryggorna.

Den gamla järnvägsbron ersattes 2002 av en ny, fast bro för Bohusbanan. Järnvägsbron över Göta älv vid Marieholm invigdes i mars 1909. Även den försågs med en svängbro över farleden.

Denna bro ersattes 1996 av en ny svängbro. Den kompletterades 2016 alldeles nedströms av en parallell bro.

Tågtrafiken har ökat betydligt under senare år både på Hamnbanan och Bohusbanan.

## Färjor, järnvägar, busslinjer

I början av 1900-talet började bilar trafikera landsvägarna och på 1920-talet etablerades de första busslinjerna.

Innan dess kunde man färdas på järnväg till Göteborg. När Bergslagsbanan på västgötasidan öppnades 1877 betalade Kungälv stad till en början för att vissa tåg skulle stanna vid Jordfallets hållplats.

För att nå Jordfallet (nuvarande Bohus) fick Kungälvborna använda sig av Kungälv's färja mellan Fästningsholmen och Hisingen och Jordfallets färja mellan Hisingen och Jordfallet.

1905 underlättades förbindelserna mellan Kungälv och Jordfallet då Kungälv's stad satte in ångslupen ERIK på sträckan. ERIK var en slup med hittills okänt ursprung och okänd historik.

Den ersattes 1906 av nybygget KUNGÄLF som trafikerade linjen fram till 1940. Den nya Bohusbron ersatte då färjorna mellan Fästningsholmen och Hisingen. Färjeleden vid Jordfallet ersattes av Jordfallsbron först 1965.

Bohusbanan mellan Strömstad och Göteborg öppnades 1907 till Tingstad, i mars 1909 nådde tågen Göteborg sedan Marieholmsbron byggts.

15 juni 1924 startade busstrafiken mellan Kungälv och Ytterby järnvägsstation.

1925 startade busstrafiken mellan Torsby och Göteborg över Kornhalls färja. Färjan var byggd 1906, 12 meter lång och 6 meter bred.

Busen gick från Torsby kl 7.15 och från Göteborg 17.15. Den kunde ta 12



Vinterbild en eftermiddag vid Gladbrokajen omkring 1905. Ångarna NORRE ELF och VINGA alternerade på Kungälv's resor. Kornhall. Medan en ångare gick från Kornhall på morgonen gick två från Kungälv till Göteborg. Vykort från Ragnar Magnanders samling.

passagerare. Resgods lastades på taket. Resan kostade 2,25 kr. Från 1926 gjorde bussen ännu en tur, från Torsby 9.15 och från Göteborg 15.15.

Busslinjen förlängdes senare till Tjuvskil och övertogs av SJ 1937.

Busstrafiken över Kornhalls färja innebar att ångaren VINGA fick ett allt minskande underlag varför ångbåtstrafiken Kornhall-Kungälv-Göteborg så småningom minskade och lades ned.

Ångaren FREJA avslutade trafiken mellan Kungälv och Göteborg vid krigsutbrottet i augusti 1914 och låg därefter upplagd i Kungälv.

NORRE ELF (II) som alternerat med VINGA på linjen Kornhallslinjen gjorde sista turen vid julen 1916.

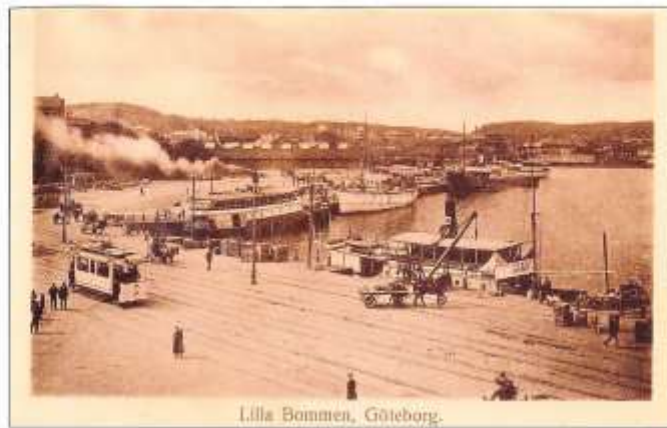
## Ångbåtstrafiken upphör

VINGA var därefter ensam kvar på Kornhallslinjen fram till februari 1930.

Sista året arrenderades VINGA av dess skeppare men trafiken slutade i en personlig konkurs för honom. Kungälv's Nya Ångbåts AB hade då trätt i likvidation i mars 1929.

En epok var slut. Ångbåtstrafiken, som varit till nytta för en bygd, hade ersatts av andra färdmedel.

Ångbåten Nr 2 2018



Lilla Bommen, Göteborg.

Lilla Bommens hamn med NORRE ELF (II) och VINGA, mellan 1905 och 1910. NORRE ELF ska just avgå till Kungälv medan VINGA ligger kvar ännu en timma innan den avgår till Kornhall. Vykort från Ragnar Magnanders samling.

## Vart tog ångarna vägen?

KONGELF (I) vet vi inte mycket om, förmodligen var den byggd vid Keillers mekaniska verkstad vid Skeppbron och ägdes av Alexander Keiller. Den var i trafik från 1857 och ersattes av en ångslup med samma namn 1861.

KONGELF (II), byggd 1861, avslutade trafiken till julen 1865 och såldes 1866 då den fick namnet NYA VARFVET.

KONGELF (III), byggd 1866 var i trafik fram till julen 1874 varefter den såldes innan efterträdaren, KONGELF (IV), kunde sättas i trafik. KONGELF (III), fick namnet THORSKOG och senare

ELFPRINSEN.

Som THORSKOG gick ångslupen i trafik på Göta älv mellan Göteborg och Thorskog, därefter på andra bryggor.

1881 började ELFPRINSEN gå mellan Göteborg och Jordfallet (Bohus) där en "utminuteringshandel" etablerats. Där tillhandahölls vin och sprit till fördelaktiga priser vilket lockade resenärer.

Under en extra resa från Lödöse till Göteborg med 200 tunnor havre, kolliderade ELFPRINSEN 1883 utanför Høneröds brygga med ångaren HEBE och sjönk varvid en passagerare omkom.

ELFPRINSEN bärgades och reparerades

vid Södra Garns varv. Under reparationen brann två magasin på varvet, i ett av dem förvarades ångarens ångmaskin.

Efter reparation såldes ELFPRINSEN till Langesund i Norge där den under oförändrat namn var i trafik åtminstone fram till 1893.

KONGELF (IV), byggd 1875, var i trafik mellan Kungälv och Göteborg fram till sommaren 1904 då ångaren ersattes av ångaren FREJA.

Sommaren 1905 sattes KONGELF (IV) i trafik mellan Göteborg och Arendal.

1908 såldes ångaren till Vårö i Roslagen och fick namnet KUNG. 1911 blev den lokalbåt på Mälaren under namnet STRÄNGNÄS TRAFIK.

1915 byggdes ångaren om och fick ny ångmaskin och ångpanna. 1935 fick ångaren namnet SJÖFRÖKEN men såldes 1937 för nedskrotning. Maskineriet sattes in i ångaren KURIBEN från Fagersta

INLAND som från 1876 anlöpte Kungälv och Kornhall på resorna till bryggor på Inland och Tjörn ersattes 1880 av ångaren TESSIN på älvstationerna.

INLAND fortsatte kusttrafiken för Marstrandsbolaget men såldes i juni 1882 till Norge. Där kom den att trafikera Telemarkskanalen, mellan Skien och Dalen.

Den fick behålla sitt namn av de nya ägarna som även betraktade sin nya ångare som "rask och smekker".

1956 byggdes INLAND om till lastmotorfartyg och 1991 sänktes det gamla fartyget utanför Porsgrunn.

Marstrandsbolaget fick 1891 ännu en ångare med namnet INLAND.

TESSIN ersattes 1896 av ångaren VINGA på linjen Kornhall-Göteborg. TESSIN såldes på auktion 8 juli 1897 till A G Friländer. Under några år gick ångaren mellan Göteborg och Lilla Edet för att 1902 börja gå på Särö.

När ångaren GÖTA ELF kantrade och sjönk i Lilla Bommens hamn i Göteborg 1908 sattes TESSIN in på linjen Göteborg-Skörsbo i Vasterlanda.

1911 gick TESSIN på grund och sjönk vid Tjurholmen utanför Älvängen. Sex personer omkom. Ångaren bärgades och reparerades för att 1914 säljas till Lettland där den bar namnen TEODORS och DZINTARRASTS (en ort vid Rigabukten).

Den kom 1944 till Gotland med flyktingar. Den ursprungliga encylindriga ångmaskinen fanns då kvar. Ångaren överlämnades till Sovjetunionen som Lettland var en del av 1944-1991. Den kom åter i trafik men förläste utanför Runö i Rigabukten omkring 1946.

FREJA avslutade trafiken mellan Kungälv och Göteborg vid första världskrigets utbrott i augusti 1914. Ångaren låg därefter upplagd vid kajen nedanför Rådhuset.

Det var där FREJA blev påseglad och sjönk en vinter när ångaren KUNGÄLV använde kajen. Den anlöpte annars Stadskällarens kaj.

Inte förrän 1918 såldes FREJA till Göteborg och fick namnet TAXIN. Den såldes 1920 till Hisingstads Mekaniska Verkstad vid för skrotning.

NORDRE ELF (II) gick i trafik fram till julen 1916. Ångaren såldes 1917 och



Männen i besättningen på NORDRE ELF (II) i Lilla Bommens hamn. Från vänster styrman, skepparen, däckare, de två matroserna, varvgångaren (i kavaj). Mäster (maskinisten) håller sig i bakgrunden. Kvinnorna i kök och förrådsång är inte med. Foto från Kungälv museum vännen.

kom under ett antal år att trafikera norrlandskusten. 1940 återvände ångaren till västkusten för att under namnet HAKERFJORD III gå mellan Stenungsund och Höviksnäs på Tjörn.

1951 byttes ångmaskinen ut mot en dieselmotor. När Tjörnböarna invigdes

1960 såldes HAKERFJORD III för att byggas om till bilfärja. Som ELLÖSEÅRJAN sattes den 1962 i trafik mellan Ellös och Rågärsvik på Skafvö.

1997 såldes den till Norge efter att ha byggts om i Göteborg till flytande arki-

tektkontor. Med namnet KRONPRINSEN ligger det gamla fartyget i Oslo hamn.

VINGA avslutade trafiken på Kornhall i februari 1930. Ångaren, Kungälv's Nya Ångbåts AB, trädde i likvidation i mars 1929. Sista året hyrdes ångaren av dess skeppare.

Sedan överbyggnad och maskineri avlägsnats bogserades skrovet till Viken i Skåne. 1934 avfördes VINGA som upphugget.

INGVAR KRONHAMN

Ångbåten Nr 2 2018

## Sjöfartsmuseet Akvariet

### Källor till Ångbåtstrafiken på Kungälv (1-3)

#### Litteratur:

*Bygden kring älvarna Kungälv under 1000 år.*

Red. Bengt G Söderberg 1959

*Kongelf anno dazumal*

Sigvard Johansson Årsskrift 2009  
Föreningen Gamla Kungälv

*Kungälv - en stad att minnas*  
Conny Andersson, Bo Ericsson  
Årsskrift 2010 För Gamla Kungälv

*Kyrkbäcken - en plats att minnas*  
Rune Aronsson Ytterby hembygds-  
och fornminnesförening 2008

*Kärna genom tiderna*  
Bengt Elling, Bengt-Olof Elling 2002

*Mellan älv och fjord*  
Torsby, Harestads och Lycke  
Hembygdsförening 1978

*Natur och folk i Backa på Hisingen*  
Backa Hembygdsförening 1998

*Rödbo hembygdsbok*  
John Dobritz, Josef Axelsson 1990

*Rödbo socknen vid älvarna*  
Rune Aronsson, Josef Axelsson,  
Leif Samuelsson 1996

#### Övrigt:

Turlistor i dagstidningar 1857-1930  
Uppgifter i Riksarkivet Landsarkivet  
samt Sjöfartsmuseet Akvariet

Informant: Conny Andersson  
Kungälv's musei vännen

Ångbåten Nr 2 2018

stänger portarna 16 september 2018 för en längre tids ombyggnad. Efter tre år öppnar man igen, hösten 2021, då Göteborgs stad firar 400-årsjubileum.

Efter drygt 80 år är det dags för en genomgripande ombyggnad som förbättrar logistik och tillgänglighet.

När museet öppnar igen har ett nytt akvarium byggts under gräsmattan mot Karl Johansgatan och entrehallen flyttats och vänts mot samma håll.

Tillgängligheten förbättras med nya hissar och trappor i byggnadens båda ändar. En ny, rymdigare hörsal kommer att byggas i bottenvåningen.

Kaféet flyttar till södra sidan med möjlighet till uteservering i parken.

Den pampiga entrén mot väster som byggdes inför invigningen 1933 behålls av kulturmässiga skäl.

Passa på att besöka museet innan det stänger under tre år! Sommarens tre utställningar pågår fram till dess museet stänger 16 september.

*Haenyoo - havets kvinnor* - handlar om sydkoreanska kvinnliga dykare.

*Min flykt över havet* handlar om flykten över olika hav från andra världskriget till idag.

Utställningen *Amerikafeber* behandlar Svenska Amerika Linjens historia, dess fartyg och passagerare - emigranter och lyxresenärer.

Dagsbiljett till Sjöfartsmuseet Akvariet kostar 60 kronor. Årsbiljett som även gäller till Göteborgs Konstmuseum och Göteborgs stadsmuseum 100 kr. Det är fri entré för personer under 25 år samt för seniorer folkbokförda i Göteborg.



Sjöfartsmuseet i Göteborg

### Besök Sjömanstornet!

De populära visningarna av Sjömanstornet är tillbaka! I sommar visas tornet lördagar från maj t.o.m. 15 september kl 11, 12, 13 och 14. Onsdagar juni-augusti kl 16, 17, 18 och 19.

Biljetter i museets reception eller på [www.billetto.se/sjofartsmuseet-akvariet](http://www.billetto.se/sjofartsmuseet-akvariet) Pris 100 kr, gratis för unga 0-24 år.

### Stadsvandringar

Varje torsdag under maj-september anordnas stadsvandringar, de flesta i Majorna, med olika teman. De ingår i årsbiljetten eller i entrebiljetten den aktuella dagen. Biljetten säljs endast på museet. Se programmet på [www.sjofartsmuseet-akvariet.se](http://www.sjofartsmuseet-akvariet.se)

### Upptäck Göteborgs hamn

Under några tillfällen i sommar erbjuder museet guidade båtturer i samarbete med Göteborgs hamn. Turen tar 90 minuter.

Turerna går 29 juni, 10 juli, 24 juli, 8 augusti och 2 september. Biljetten kostar 50 kronor (gratis 0-15 år) och köps på samma sätt som till Sjömanstornet.

INGVAR KRONHAMN

# Akterspegeln



*En kastlina är värdefull och ibland nödvändig vid förtöjning.*

*I kastlinan knopar man fast den tross fartyget ska förtöjas med. Linan är försedd med en tyngd i ytterändan.*

*På bryggan eller kajen finns förhoppningsvis någon som tar tag i kastlinan, balar in den och griper den tross som är fäst vid kastlinan och lägger den kring lämplig pollare eller möring.*

*På bilden visar Jesper Magnusson hur ett riktigt och snyggt hanterande av en kastlina går till. Foto Bo Starmark i Hunnebostrand sommaren 2018.*