

# KRETSNYTT



**Svenska Kryssarklubben**  
Sörmlandskretsen

**Nr 1 2022**

## Kretsnytt nr 1      jan 2022 Ärgång 31

**Ansvarig utgivare:** Torbjörn Berg  
Fredövägen 21, 611 92 Nyköping  
**Redaktör:** Ann Mari Westerlind

**Bankgiro:** 815-5616  
**Swish:** 123 680 71 92

**Hemsida:**  
[www.sxk.se](http://www.sxk.se)

**Epost:**  
[sormlandskretsen@sxk.se](mailto:sormlandskretsen@sxk.se)

**Facebook:**  
<https://www.facebook.com/groups/428169425186>  
<https://www.facebook.com/SxkSormlandskretsen>

**Annonspriser:**  
Helsida 750 kr/nr, Halvsida 400 kr/nr,  
Kvartsida 250 kr/nr.

### I detta nummer

Från min horisont  
Qvinna Ombord träff  
Underhåll av IF-båtarna  
Följ med på eskader  
Rikseskadern  
Vikingaleden  
Att ta sig från ostkusten till västkusten  
Göta kanal  
Trollhätte kanal  
Kustskepparkurs  
På Gång

**Framsidan:**  
Slussen i Borenschult

**Gå med i Sörmlandskretsens  
face-book-grupp**

På  
<https://www.sxk.se/sormlandskretsen/>  
aktuellt finns information om man blir  
medlem.

## Sörmlandskretsens styrelse 2020 - 21

**Ordförande & Utbildning:** Torbjörn Berg  
070 - 883 63 48  
[torbjorn.berg@telia.com](mailto:torbjorn.berg@telia.com)

**V ordf, 24-timmars:** Hans Gustavsson  
070 - 524 67 91  
[hans.f.gustavsson@telia.com](mailto:hans.f.gustavsson@telia.com)

**Sekr, Eskader, H & F :** Anders Fischer  
070 - 738 41 79, [lpa.fischer@gmail.com](mailto:lpa.fischer@gmail.com)

**Skattmästare:** Ulf Torhult  
070 - 244 78 71  
[ulftorhult@gmail.com](mailto:ulftorhult@gmail.com)

**Info/Kretsnytt, web & Qvinna Ombord:**  
Ann Mari Westerlind  
076 - 103 54 54  
[anmmari.westerlind@icloud.com](mailto:anmmari.westerlind@icloud.com)

**Info/Web & Facebook:** Morgan Romvall  
070-583 49 02  
[morgan.romvall@icloud.com](mailto:morgan.romvall@icloud.com)

**Hamn & Farled:** Leif Eriksson  
070 - 575 17 36  
[leifhanseriksson@gmail.se](mailto:leifhanseriksson@gmail.se)

**Miljö, Hamn & Farled:** Per Johansson  
070-34 50 715,  
[per.johansson.privat@gmail.com](mailto:per.johansson.privat@gmail.com)

**Båtteknik:** Leif Birch-Jensen  
070 - 304 22 94  
[l.birch.jensen@gmail.com](mailto:l.birch.jensen@gmail.com)

**IF-båtarna:**  
Hans Gustavsson  
070 - 524 67 91  
[hans.f.gustavsson@telia.com](mailto:hans.f.gustavsson@telia.com)

**Mats Haking**  
070 - 511 53 89  
[hakingsbygg@gmail.com](mailto:hakingsbygg@gmail.com)

**Leif Birch-Jensen**  
070 - 304 22 94  
[l.birch.jensen@gmail.com](mailto:l.birch.jensen@gmail.com)



**Svenska Kryssarklubben  
Sörmlandskretsen**

## Från min horisont



Ett nytt år har börjat och vi får se fram emot en innehållsrik sommar på sjön och förhoppningsvis även på land. Det gångna året präglades till en början av olika pandemi-restriktioner som medförde att planerade aktiviteter ställdes in under våren. Men IF-båtarna kom i sjön till slut och kunde utnyttjas några sommarmånader. Pingstseglingen lockade några båtar till Ringsöfladen som nästan var tom på andra båtar. Kretsens årsmöte blev den första sociala samvaron inomhus med mat & dryck, sång & musik och bildvisning från sommarens båtfärder. Ett populärt studiebesök på segelmakeriet "ONE SAILS" kunde genomföras.

Riksföreningens Årsmöte och Rådslag gick av stapeln i Malmö och SXX fick för första gången en kvinnlig styrelseordförande. En aktuell fråga som naturligtvis diskuterades vad Sjöfartsverkets nya sjökort kan ställa till det för oss fritidsbåtsförare och som presenterats i På Kryss. En intressant beskrivning av Öresundskretsens farvatten utan skärgård visade tydligt hur olika förutsättningarna är för olika kretsar.

Inför kommande säsong inbjuder Qvinna Ombord till en upptaktsträff efter ett upphåll 2020 - 2021. Jag hoppas verkligen att det går att genomföra olika Qvinno-aktiviteter i år.

Våra IF-båtar står nu på land men i vår då klimatet så medger drar underhållsarbetet i gång. Hans, Mats och Leif har delat upp jobbet i olika moment och hoppas på hjälp med begränsade uppgifter. Läs på sidan 6 vad de föreslår.

Kretsens har inte genomfört några eskaderseglingar på ett par år. Nu finns chansen att följa med till Vikingaleden eller Nyborg i Danmark.

Tidpunkter för övriga aktiviteter har ännu inte fastställts. Vi skickar ut Nyhetsbrev för att informera om kommande verksamheter. En sådan är ett välkomstmöte för nya medlemmar, då vi berättar om kretsens verksamheter.

Ett säkert vårtecken är "Allt för Sjön" som kommer att äga rum 11 - 20 mars. Vi får hoppas att pandemin lugnar ner sig till dess. Sörmlandskretsen planerar att finnas i Kryssarklubbens monter hela veckan. Passa på att besöka oss där.

Jag hoppas att vi ses på Allt för Sjön! **Torbjörn Berg, ordförande**

---

## Nya medlemmar

Lars Färnstrand, OXELÖSUND  
Dan & Katti Lagnöhed, NYKÖPING  
Solveig Lindgren, OXELÖSUND  
Mats Sellstone & Ylva Nilsson, VENDELSÖ

Ola & Erik Sundin & Gunilla Björkhem,  
NYKÖPING  
Hugo Sturtzenbecker, TYRESÖ  
Anneli Burton, FARSTA

**Sörmlandskretsen hälsar all nya medlemmar hjärtligt välkomna!**



## Rätt försäkrad?

En hemförsäkring är en bra grund, men räcker det? Vi erbjuder alla de försäkringar du behöver. Självklart finns vi också här om du behöver ett lån eller vill se över din privatekonomi. Prata med oss så hittar vi rätt lösning för just dig. Med oss är du trygg genom hela livet. Välkommen!

PS. Sörmlands Sparbank är ingen vanlig bank. Vi tar en del av vinsten och satsar lokalt. Läs mer om vårt samhällsengagemang på [sormlandssparbank.se](http://sormlandssparbank.se)

**Sörmlands Sparbank**



0771-350 350 | [sormlandssparbank.se](http://sormlandssparbank.se)

# Nya och "stammisar" - alla är ni VÄLKOMNA till en upptaktsträff för Qvinna ombord i Sörmland 2022.

Vi hälsar alla välkomna till trevlig gemenskap som ger kunskap och inspiration för mera båtliv!

Förslag på aktiviteter under året:  
Tjejsseglingar, förarutbildning, trivselträffar!

Vi spånar vidare på fler förslag ...

**Var:** Vi träffas hemma hos Lena Nord Nilsson på Behmbrogatan 1 i Nyköping.

**Tid:** Onsdagen den 19 januari 2022, klockan 18.

**Anmälan:** [lenanordnilsson@gmail.com](mailto:lenanordnilsson@gmail.com). snarast.

Hoppas vi ses!  
hälsar Qvinna ombordkommittén genom Titti, Ursula, Lena och Ammi.

Några bilder från tidigare årsom får fungera som inspiration!



Förarintyget är klart!



Tjejssegling i september



Vårvinterträff på Oaxen



Tjejssegling med 111:an

# Underhåll av våra IF-båtar Gredelin och Gul

Underhållet är i vår uppdelat i olika projekt och som vanligt beroende av vädret eftersom båtarna står ute på NYSS-varvet.

**Vi behöver din hjälp för att kunna behålla IF-båtarna i kretsen.**

**Projekt 1.** Vårrustning. Pågår i april - maj. Avtäckning, polering, vaxning, bottenmålning och städa båten insides.

**Projekt 2.** Sjösättning inkl. påmastning. Pågår i maj - juni.

**Projekt 3.** Transport och inlastning av dynor, husgeråd och andra prylar i båtarna. Pågår april - maj.

**Projekt 3.** Kontroll och uppsättning av segel och provsegling. Pågår maj juni.

**Projekt 4.** Bistå gästhamnen med underhåll över sommaren. Pågår maj - sept.

**Mer information kommer i Nyhetsbrev!**

**Du som kan hjälpa till med något av projekten (lite eller mycket) kontakta:**

- **Hans Gustavsson**  
070 - 524 67 91  
hans.f.gustavsson@telia.com
- **Mats Haking**  
070 - 511 53 89  
hakingsbygg@gmail.com
- **Leif Birch-Jensen**  
070 - 304 22 94  
l.birch.jensen@gmail.com





## Följ med på eskader

På en eskader delar man upplevelserna på sjön tillsammans med andra. Man tar sig fram i sin egen takt - för motor eller för segel - mellan olika hamnar i skärgården eller till havs. Väl framme kan man jämföra dagens båttur med andra kanske vid ett gemensamt "skepparmöte".

Barnen som ofta längtat efter att få komma i land hittar nya kompisar och kan kanske följa med i en kompisbåt till nästa hamn.

En del av eskaderavgiften som tas ut går till en eskaderkassa för att användas till gemensamma aktiviteter. Ibland anordnas gemensamma grillkvällar, poängpromenader eller utflykter till intressanta platser på initiativ av någon eskadermedlem.

Vid skepparmötet diskuteras dagligen väderläget och dagens rutt. I allmänhet utses ofta dagens hamnvård som kan vara på plats och hjälpa till när övriga båtar anländer.

En viktig del är att hålla kontakt med övriga eskaderbåtar under gång så att den som får problem med sin båt kan få hjälp av någon i eskadern.

**Tag kontakt med Anders som är eskaderansvarig i Sörmlandskretsen om du är intresserad av kort eller lång eskadersegling - se nästa sida.**

## Rikseskadern till Nyborg

Fyn är Danmarks tredje största ö och ligger mellan Jylland och Själland. Årets Rikseskadern med ca 60 båtar kommer att ha Nyborgs hamn som bas för olika aktiviteter under vecka 29. Preliminärt ingår flera guidade bussturer, vinprovning, museibesök, friluftsteater, lokala arrangemang och en eskaderfest.

**Anmälan:** görs på en anmälningssida på SXX:s hemsida: [www.sxx/eskader](http://www.sxx/eskader).

OBS: Antalet båtar är begränsat!  
Eskaderavgiften på 800 kr betalas vid anmälan.

I avgiften ingår eskaderflagga, Nyborgs destinationsflagga, välkomsträff och smärre arrangemang i Nyborg. Hamnavgifter för fyra nätter och avgifter för eventuella bussturer, eskaderfest och andra arrangemang tillkommer.

Till- och eventuellt frånsegling kommer att genomföras i form av deleskadrar med 5 till 10 båtar från olika kretsar och utgå från olika platser längs kusterna. Anmälda deltagare kommer att placeras i dessa deleskadrar.

Starttiderna beror på avståndet till Nyborg, vilket tempo eskaderdeltagarna vill hålla och vilken rutt som eskadern har valt. Det kan bli aktuellt att samordna deleskadrar från flera kretsar och eskadrarna kommer i möjligaste mån anpassas till deltagarnas tillgång till tid.

**Mer info finns i På Kryss**

# Vikingaleden och Glafs fjorden

## Att segla till Arvika? Är det möjligt? En idé om en eskader från ost till väst

### Vikingaleden

Vikingaleden är en 80 km lång vattenled som byggdes 1837 mellan Arvika och Säffle. Den består av Glafs fjorden, Byälven och Säffle Kanal. Längs stränderna finns gravrösen och gravhögar från vikingatiden och tidigare epoker.

#### Begränsningar längs Vikingaleden:

Max båtlängd: 42 m    Max båtbredd: 7,5 m  
Max båtdjup: 3,0 m    Max masthöjd: 16 m  
Max fart: 4/6 knop



För att komma till Säffle måste vi ta oss genom Göta kanal till Vänern. Hela färdvägen från Mem till Säffle famgår av kartan på nästa sida.

### Eskaderförslag

- Eskaderstart i Mem där Göta kanal invigdes 1832.
- Gemensam färd i fem dagar till Sjötorp vid Vänern.
- Fri segling i två dagar över Vänern.
- Återsamling i Säffle för färd längs Vikingaleden. Eskaderavslutning i Arvika.
- Återfärd enligt eget önskemål på olika sätt:

**Alternativ 1:** Sätta båten på lastbil för transport till Västkusten.

**Alternativ 2:** Ta båten tillbaka till Vänern och Trollhätte kanal till Göteborg.

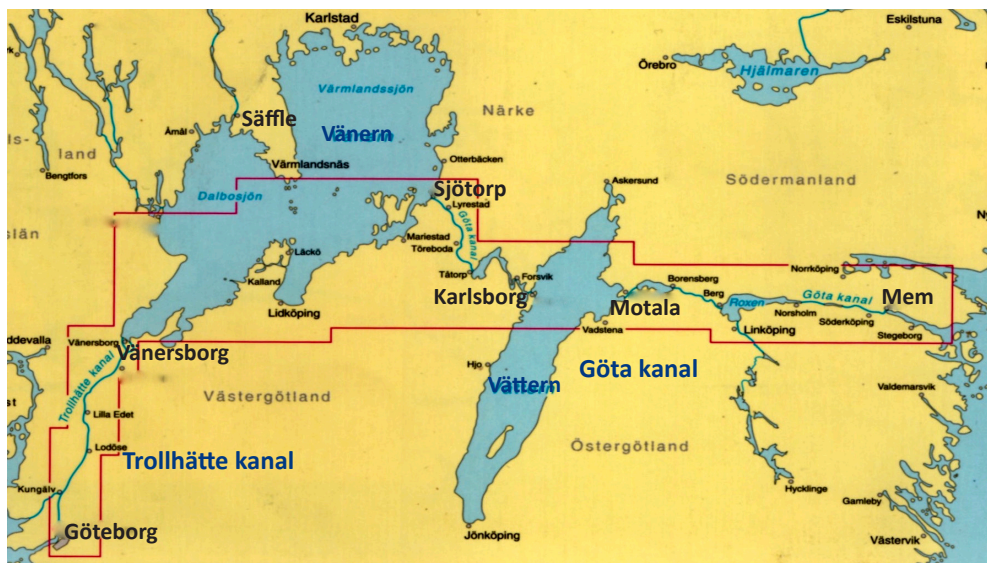
**Alternativ 3:** Ta båten tillbaka till Vänern och ta Göta kanal tillbaka till Östersjön enskilt eller tillsammans.

### Verkar det spännande?

Om du är intresserad - hör av dig till Anders Fischer 0707 - 38 41 79, som ringer upp om du lämnar ett meddelande.







## Att ta sig från Ostkusten till Västkusten med båt

Många sörmlänningar har någon gång tagit sig från hemnavattnen i Östersjön till Skagerack och Kattegatt på västkusten. I detta nummer följer några nedslag utmed Göta kanal och en skildring av en färd längs Trollhätte kanal. I kommande nummer skildras seglingar på Vänern som inspiration till eskaderseglingen till Vikingaleden.

### Mina intryck från Göta kanal

#### Förväntningar & förberedelser

Tankarna bakom sommarens långfärd var att uppleva Göta kanal i lugn takt och att locka barn och barnbarn med koppling till Vänern och Östergötland att bitvis följa med och hjälpa till med slussningen. Vi samlade ihop gammalt och nytt material om Göta kanal från tidigare "allt-för-snabba" kanalfärder. Vi gjorde en preliminär tidsplan och utrustades båten med alla fendar vi hade förutom brädor för slussning.

Vi seglade från Nyköping över Bråviken till Arkösund. Dagen därpå var det regn och kraftigt ostlig vind. Det gick därför snabbt att segla in i Slåtbaken. Vi låg över natten i Mem vid kanalens mynning.

De tre första enkelslussarna klarades av utan problem dan därpå med undantag för "brädan" av board som knäcktes direkt.

#### Tillbakablickar & erfarenheter

De lugna kanalfärderna mellan slussarna erbjöd vackra utblickar över olika slags landskap, öppna jordbrukslätter eller täta skogsområden. Oftast omgivna av trädrader med gamla och nya, höga och låga, murkna och nyplanterade träd.

Enkelslussarna och de många små broarna öppnades oftast utan problem. Järnvägsbroarna och de höga slustrapporna medförde ibland lång väntan och stress när slussningen väl kom igång.

Men folk hjälpte till! med tappade tampar, trasslande brädor och halkiga trappor. Men en "gångfender" hade underlättat ombordklättringen. Tyvärr kunde ingen förutse hur lång tid en viss kanalsträcka skulle ta. Men vi klarade av våra mötestider med nya besättningsmedlemmar.

## Först en kort beskrivning av bakgrunden till och tillkomsten av Göta kanal

År 2000 valdes Göta kanal till "Årtusendets byggnadsverk" i Sverige. Göta kanal erbjuder enligt kanalbolaget båtsemester, cykelsemester, kryssning, mat och fika, bilutflykter, övernattning, sevärigheter mm.

### Några siffror

- 1810 påbörjades kanalbygget
- 58 000 soldater grävde kanalen
- 1832 invigdes hela kanalen i Mem
- 190 km är längden på kanalen
- 87 km är grävd kanal.
- 58 slussar finns längs kanalen
- 50 broar korsar kanalen
- 100 slussvärdar jobbar under säsongen.
- 3 miljoner besökare kommer varje år.
- 10 000 träd står utmed kanalen
- 150 företag är verksamma kring kanalen.
- 6000 meter bryggor finns längs kanalen
- 3 400 000 m3 vatten ryms i kanalen

Göta kanal är resultatet av en 500 år gammal dröm att bygga om Sverige. Handel och makt har historiskt gått hand i hand. Man färdades och forslade varor på vattenlederna från kusterna och inåt landet till viktiga centralorter. Drömmen var att förbinda inlandet med havet i väster för att undvika Öresundstullen när Skåne och Halland var danskt och Bohuslän var norskt.

På 1500-talet diskuterades olika vattenvägar mellan Vänern, Vättern och Östersjön. Men först på 1600-talet började man kunna använda slusstekniken.

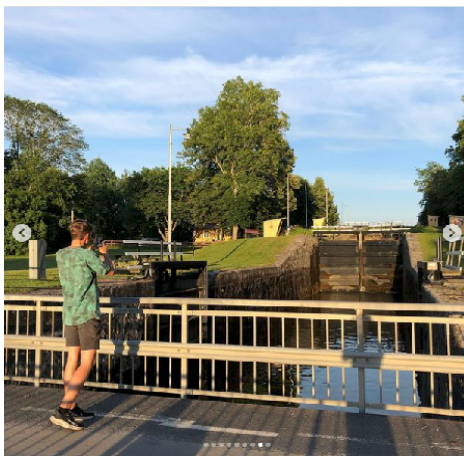
I slutet av 1700-talet framfördes idén att undvika rinnande vatten och slippa vårfloder, strömmar och grund genom att välja kanalsträckningar som följer nivåförhållandena horisontellt så länge det gick och samla slussarna på få ställen. Trollhätte kanal öppnade sjövägen mellan Vänern och Västerhavet år 1800.



Baltzar von Platen som var knuten till Trollhätte kanalbolag skrev 1806 "Avhandling om kanaler genom Sverige med särskildt afseende å Wenerns sammanbindande med Östersjön" och kontaktade Europas störste kanalexpert skotten Thomas Telford. Avhandlingen och det envisa lobbyarbetet hos riksdag och kungahus godkändes. Såväl redskap som mudderverk, järnvägsagnar och specialister rekviderades från England och Skottland.

Arbetet med Göta kanal påbörjades 1810 i Forsvik och Motala där industrier byggdes för tillverkning och underhåll av nödvändiga komponenter till kanalbygget. Ett stort mudderverk anskaffades. Det omfattande grävningsarbetet utfördes med plåtskodda spadar av bönder, ryska desertörer och många soldater. Soldaterna var mer disciplinerade än de andra arbetarna. Kanalarbetet hade till stor del engelska arbetsledare. Det långa kanalarbetet påbörjades på 15 platser. Halva kanalen består av handgrävd och sprängd kanal. Resten går genom vackra sjöar.

Kanalarbetet var mycket dyrare och mer arbetskrävande än beräknat och krävde starkt engagemang av von Platen. Han hade kontakter med Karl XIV Johan som stödde förslaget att engagera soldater vid grävandet. Västgötadelen av kanalen invigdes 1822 i Hajstorp och hela kanalen i Mem i närvaro av kung Karl XIV Johan. Några decennier senare öppnades de första ångloksförbindelserna i Europa.



Kanalen var en stor arbetsplats. Arbetet var strikt inrutat och fullt av bestämmelser. Men de som jobbade vid kanalen stannade länge på sin post. En slussvakt kunde vakta sin sluss i 40 år. Vid "Duvkullen Övre" arbetade tre generationer av familjen Stenman som slussvaktare i sammanlagt 93 år. Vid "Mariehov nedre" arbetade far och sedan son Backman vid slussen från 1885 till 1955. Lönerna var skrala och slussvakterna arbetade ofta med annat på dagarna. Då skötte fruarna trafiken, barnen och hushållet. På nätterna tog männen hand om slussarna. Nattpass innebar ett slitsamt och ofta stressigt jobb med ryckig sömn och dåligt betalt.

Träd planerades i kanalbankarna för att binda jorden. De vanligaste träden var lönn, ask och oxel. Idag har kanalen ca 10 000 träd utmed stränderna. Många är döende och år 2000 startades ett projekt med att återplantera träd. Privatpersoner och företag kan köpa träd som framgår av bilden nedan.

Idag är Göta kanal ett båturstsmål av hög klass. Det finns gott om gästhamnar med förstklassig service som ständigt förses med nya bryggor och kajer. Slussvakterna är trevliga och hjälpsamma. En mängd matställen av olika slag ligger utmed vägen liksom intressanta besöksmål.



## Trädfadder Göta kanal

**Var med och rädda världens längsta trädal!**  
Utmed båda sidor av den grävda delen planterades 16 000 träd när kanalens byggdes, vilket gör det till världens längsta trädal. Kanalträdens uppgift är inte bara att bilda en vacker ram kring kanalen utan de ska med sina rötter dessutom förstärka och stötta kanalbanken. Många av träden som från början planterades längs Göta kanal är idag döende och det krävs ett omfattande arbete för att hålla den nästan nio mil långa träddalen levande i flera hundra år till. Vi behöver därför hjälp och söker trädfaddrar som vill bidra till trädprojektet längs Göta kanal.

**Bli trädfadder**  
Genom att bli trädfadder är du med och bidrar till att bevara det kulturhistoriska arv som Göta kanal består av. Det är en perfekt gåva vid tillfällen när gåvan ska stå för något viktigt, vackert och bestående. Ett minne för livet!

Beställ träd eller andelar i träd genom att fylla i ett formulär på vår hemsida [www.gotakanal.se](http://www.gotakanal.se) eller ring in din beställning till AB Göta kanalbolag på 0147-20 20 50.

## På väg genom Östergötland



Göta kanal går delvis genom den östgötska slättbygd som mot norr avgränsas av förkastningslinjen längs de stora sjöarna Boren och Roxen.

För vår del började kanalfärden i Mem. Där checkade vi in och fick en vimpel att sätta i akterstaget. Där plockade vi också fram fendrar och brädor. Under färden från Mem kunde vi skönja Storån som en gång var upprinnelsen till Söderköping.

De centrala delarna av **Söderköping** var havsbotten till omkring år 900. Under 1100- och 1200-talen var staden en betydande handelsplats och kring sekelskiftet 1300 ett maktcentrum av rang, jämbördigt med Stockholm.

Vid slutet av 1500-talet avtog stadens betydelse som knutpunkt eftersom landhöjningen satte stopp för de tyska och nederländska handelsfartygen. De kunde inte längre segla på Storån in till Stortorget.

På 1800-talet blomnade Söderköping upp med brunnsverksamheten, Göta kanal och järnvägen. Den har förblivit en småstad och är idag ett välbesökt turistmål tack vare sin idylliska stadsmiljö från 18- och 1900-talen.



Vi knallade upp på Ramunderberget med en storslagen utsikt över staden. På berget låg tidigare stadens galgbacke men där är nu naturreservat med många vandringslingor och rastplatser.





Inne i stan uppmärksammades medeltiden i form av lättlästa informationstavlor om lämningar och folkliv på olika platser. Längs Konstrundan visades verk i form av skulpturer och målningar på bland annat på el-skåp utförda av av lokala konstnärer.



Trädgårdar, parker och promenadstråk var fyllda med vackert arrangerade blommor. Små kartblad med förslag till vandringar på egen hand fanns lätt tillgängliga i hamnområdet utmed kanalen.





Slusstrappan i Berg

I **Berg** drabbades vi av åskväder, hård vind och en mycket lång väntan på slussning uppför "jättesyftet" i den berömda slusstrappan. Det var slippigt och svettigt att ta sig uppför med tunga, våta och grusiga slusslinor.

Nere vid Roxen börjar **Carl Johans slussar** - sju slussar, som totalt lyfter båtarna cirka 19 m. Därefter kommer en konstgjord bassäng som förser slusstrappan med vatten och fungerar som gästhamn. Där låg förr ett magasin i trä från början av 1850-talet. Det användes som Kanalbolagets verkstad och förråd. Det brann i april 1996 men återuppbyggdes och används idag som vandrarhem.

Längs bassängens norra sida finns en lång "väntbrygga" för båtar som ska slussas upp och ner. Där blev det lång kö redan tidigt på morgonen även om slussningen inte startade förrän kl 9 00.

**Oskars sluss** är dubbelslussen efter bassängen med en fallhöjd på 4,9 meter.

**Karl Ludvig Eugens sluss** är den sista slussen. Det är en trippelsluss med en fallhöjd på 5,5 meter.



Gamla slussvaktarbostaden

**Borensberg** som förr hette Husbyfjöl var knutpunkten där landsvägen passerade Motala ström. Namnet står på den gamla slussvaktarbostaden. En smal landtunga skiljer Motala ström från kanalen. Vi upplevde skillnaden mellan kanalens stilla vatten och den strida forsen under den ståtliga flervalvsbron. Norr om bron finns det gamla gästgiveri sammanbyggt med tingshuset från 1600-talet. Lax- och ålfisket hade länge stor ekonomisk betydelse. Platsen är idag ett populärt mål för besökande med kanalbåt eller buss. Man kan få en kaffepaus i eller intill det gamla magasinet. Slussen som reglerar den lilla vattenskillnaden mellan Boren och kanalen är fortfarande handvevad.



I **Borens hult** vid Borens västra strand väntade en slussstrappa med fem slussar och en avslutande rullbro. Efter en lång och ovisst väntan hade slussvakten ordnat upp vår kö långa kö av olikstora båtar.



## Broar och slussar är Göta kanals karaktärsdrag



### Broar

För att kunna korsa kanalen byggdes 50 broar. Det anlades rullbroar, klaffbroar och svängbroar förutom den nya högbron vid E4.

Vid varje öppningsbar bro finns signaler som reglerar båttrafiken. De olika broarna representerar ett stycke svensk brobyggarhistoria.

### Slussar

Slussarna är till största delen byggda på berggrund. Ett fåtal är sprängda i berg. De flesta grävdes först ut som stora schakt. De försågs sedan på insidan med tunna murar av kalksten eller granit. Därfter fylldes den kringliggande marken till sin ursprungliga nivå. Slussportarna tillverkades av ett ramverk av järn fyllt med plank av furu.

De flesta slussarna byggdes som enkelslussar och dubbelslussar, men det förekommer också trippelslussar förutom de berömda slussstrapporna vid Berg och Borenhult med sju respektive fem slussar.





**Vättern** är nyckfull och beryktad för sitt ombytliga väder. Stark vind från nordost eller sydväst kan på kort tid skapa kort och krabb sjögång. Vättern var förr en viktig transportled först för segelfartyg och senare för ångbåtar. Idag rör sig mest fritidsbåtar på Vättern på sin färd mellan Motala och Karlsborg.

På vår färd över Vättern blev både sonsonen och hunden illamående i den krabba sjön.

## På väg genom Västergötland

Göta kanal mellan Vättern och Vänern i Västergötland går norrut och passerar både skogsområden och slättland. Kanalen börjar vid Karlsborg och fortsätter i Bottensjön till Forsvik.



Samhället **Karlsborg**, som först hade namnet Rödesund växte upp bredvid Karlsborgs fästning. Karlsborgs fästning skulle fungera som Sveriges reservhuvudstad med plats i fästningen för riksdag, regering, kungahus och valutareserv mm vid krig eller annan fara.

Samhället utvecklades till en tätort tack vare Göta kanal. Där finns flera restauranger, serviceinrättningar, båtplatser och campingplats. Då bron öppnas för att släppa fram båtar blir bilköerna långa på båda sidor.

## Karlsborgs fästning

Besöket på Karlsborg väldiga fästning tog en hel dag. Vi cyklade runt både innanför och utanför murarna och vandrade runt på det innehållsrika museet.

Fästningen började byggas 1819 på den triangelformade Vanäs udde med två sidor mot Vättern. Längs udden löpte en sandås. Under de första 15 åren skyfflades sanden ut till långa försvarsvallar mot fästningens sjösidor. Huvudanfall förväntades ändå komma från landsidan. Ett slutvärn uppfördes huvudsakligen i borghamnskalksten som skeppats över Vättern med båt. All sten högs och slipades för hand med primitiva verktyg. Då slutväret var färdigt hade anläggningen spelat ut sin roll som operativ fästning. Först 1909, efter 90 års byggnadstid, förklarades fästningen vara helt färdig. Den innehöll då förutom Kungsvillan, vapenarsenal, garnisons-sjukhus, kajanläggning, verkstadsområde, smedja, bank, ridhus och stallar, officersbostäder, garnisonskyrka, magasin och förråd. Idag visas fästningens olika delar för turister.

## Fästningsarbetet

Arbetsstyrkan bestod av indelta soldater, frivilliga och tvångskommenderade personer med brottslig bakgrund, lösdrivare och fångar.

*Arbetet utfördes i tre skift:*

*04.30-08.00, 09.00-12.00, 14.00-20.00*

*Måltiderna bestod av:*

*Frukosten - en jungfru brännvin (8,2 cl), Middagen - (dagens första mål) varannan dag fläsk och ärtor, varannan sill och potatis. Sön- och helgdagar kött och köttsoffa. Kvällsmål efter avslutat arbete bestod av gryn- eller mjölgrot med svagdricka och grötdopp.*

*Klädseln bestod av: Mössa av ylletyg, bussarong, tröja och byxor av juteväv, skjorta av linne, halsduk av läder och skor med klackjärn.*

*Avlöningen var: Några ören per dag som sattes in på motbok, Utbetalning efter strafftidens slut, Avdrag för förlorade kläder och verktyg, Tillägg för återförande av rymlingar*

*Fritiden var i det närmaste obefintlig. På söndagarna förekom exercis, persedelvård och städning, Guds-tjänsten, som ofta började 07.00 var obligatorisk.*



I **Forsvik** fanns i början av 1400-talet mjöl- och sågkvarn och en hammarsmedja. Från den tiden och fram till slutet av 1970-talet var Forsvik en viktig industriort med träsliperi, gjuteri och mekanisk verkstad. Idag är Forsviks bruk ett industrihistoriskt museum som är väl värt att besöka. Den handvevade klaffbron vid kanalens äldsta, största och högsta sluss var den första betydande gjutjärnsbron i landet. Den invigdes 1815. Typritningarna utfördes av Thomas Telford i Skottland och de 42 ingående delarna göts vid Stavsjö Styckebruk i Södermanland. En ny motoriserad klaffbro byggdes 1956.

I Forsvik finns numera en fin gästbrygga med pontoner, där vi träffade Kjell och Gitt-Mari från Sörmlandskretsen. Vi fick en trevlig pratstund mellan båtarna. Slussningen i kanalens äldsta och skrovligast sluss tack vare en uppmärksam besättning.



Färden från Forsvik västerut går via den strida Billströmmen, genom den smala Spetskanalen som är sprängd genom berg omgiven av trolsk granskog. Ute på sjön Viken möter små öar och klippor förutom de slingrande ledmurarna som byggdes för att kunna dra seglande prämar och skutor genom trånga passager.

Efter Brosundet öppnar sig sjön Viken i en båge ner mot ledmurarna vid Tåtorp. Där inrättades under kanalbygget en skola för svenska arbetsledare. Bröderna Nils och John Ericsson gick på skolan. 14 år gammal blev John arbetsledare för 100 arbetare. 1826 for han till Amerika. Nils blev betydelsefull för järnvägsbygandet och John för sitt lokomotiv och Nordstaternas krigsskepp Monitor och propellern. Tåtorp är idag en stillsam plats. Slussen är fortfarande handdriven. Vid träbryggan i gästhamnen är det tyst och lugnt. Samhällets invånare cyklar till morgonbad på andra sidan kanalen.





I **Sjötorp** byggdes ett stort antal last- och fiskefartyg mellan 1830- och 1980-talen. Invid den stora hamnbassäng ligger ännu torrdoccka, magasin och verkstäder. Torrdocckan används fortfarande för underhåll av fartyg. Under sommaren mångdubblas befolkningen tack vare turismen kopplad till Göta kanal, båtliv, camping, hotell, restauranger och fritidsaktiviteter. Vi fick lägga till i mellanbassängen och vänta på slussning nästa morgon.

**Vänern** är Sveriges största sjö. När man går över Vänern ger man sig ut på "öppet hav". Vänern är ökad för sin korta och krabba sjö som bygger upp snabbt från ingenstans när det blåser upp. Hamnarna är oftast väderkänsliga eftersom det öppna innanhavet ligger nära och öarna ofta är låga. Omgivande berg och skogar i norr står i kontrast till det öppna flacka landskapet i söder.

Vänern delas av en skärgård mellan Kållandsö i söder och Värmlandsnäs i norr. Den västra delen av sjön kallas Dalbosjön och den östra Värmlandsjön. Vänern har flera skärgårdar och totalt 22 000 öar. Sjöfarten bestod förr dels av småskalig bondeseglation knuten till Värmlandsnäs och Kållandsö dels av storskalig sjöfart knuten till Karlstad och Kristinehamn med förbindelser till Bergslagen.

Från Sjötorp är det ca 30 sjömil till Värmlands-skärgården mellan Kristinehamn och Karlstad. Där finns trevliga klubbhamnar och fina naturhamnar.

Text och bilder: Ann Mari Westerlind



Dåligt med  
vind på  
Vänern

# Från Vänern till västkusten genom Trollhätte kanal

För att hinna utforska Bohusläns skärgård innan den stora rusningen börjar, valde vi att starta årets segling från Oxelösund redan den 10 juni. Göta Kanal åkte vi under försäsong – i konvoj - på fem dagar.

Framme i Vänern tog vi natthamn i Mariestad, i gästhamnen vid Läckö slott samt i den lilla trevliga gästhamnen i Dalbergså.

I Mariestad hoppade gästen Janne av och ombord kom frugan Monica. Med på båten under hela färden upp till Strömstad var Monicas bror Malte.

## Vänersborg

På eftermiddagen den 19 juni lade vi till med vår Maxi 84 i Vänersborgs gästhamn. För att komma in i fjärden Vassbotten fick vi ropa upp järnvägsbrons brovakt på VHF kanal 9 och vänta en kvart för att få broöppning. Vägbron som ligger utanför gick vi under (16,5 meter). Alla broar från Dalbobron i norr till Jordfall och Bohusbron i söder är fjärrstyrda från Kanalcentralen i Trollhättan. Därifrån hanteras också alla slussar i Trollhätte kanal. Dessutom manövrerar de även t.ex. Falsterbobron (där vi passerade i slutet av juli).

Eftersom det skulle börja blåsa upp på kvällen ville alla ligga på insidan av flytbryggan. Trots att det inte var så många båtar ute blev det lite trångt.

I gästhamnen finns en fin serviceanläggning och i anslutning till den en båtmack och en tillbehörsbutik. Det är inte långt att gå upp till centrum med butiker och restauranger.



Från gästhamnen ived Läckö slott.

## Till Trollhättan

Efter frukost i Vänersborg fyllde vi diesel och vattentank och åkte mot Gropbron. Vi ropade upp Kanalcentralen och fick snabb öppning.

Efter knappt två sjömil var vi framme vid den första slussen. Här fick vi vänta i 45 minuter, så en annan av båtarna från gästhamnen hann följa med.

Alldeles efter slussen i Brinkebergskulle kommer man ut på egentliga Göta älv, som rinner ut från Vänern öster om Vänersborg. Farten ökade med en knop tack vare medströmmen och vi passerade ganska snart SAAB:s gamla fabriksområde.

Nästa stopp blev vid järnvägsbron i centrala Trollhättan. Det är en elegant lyftbro som

stängd är på 2,8 meter och lyft 27 meter. Precis som när vi körde kanalen år 2018 tog vi nu natthamn på Spikön. Serviceanläggningen är bra och dessutom ligger en restaurang alldeles vid hamnen. Under natten passerade ett par lastfartyg men det var inte särskilt störande.

Sommartid är Trollhättan en trevlig stad att turista i. Det är inte långt upp till livsmedelsbutik och det finns många restauranger att välja mellan. På rejält promenadavstånd från Spikön hittar man ett kanalmuseum och SAAB-museet.

I kanalavgiften ingår att man kan ligga vid den övre slussen. Man kan även ligga gratis nedanför trippelsslussen, vid Åkers vass. Men därifrån är det en bra bit till toaletterna.

## Slussarna

Slussarna i Trollhätte kanal är betydligt större än slussarna i Göta kanal och är väldigt enkla att slussa i.

De klarar fartyg som är 87 meter långa och 13 meter breda. Skulle man fylla en sluss med Maxi 84:or skulle man kunna klämma in 27 stycken!

De fyller inte slussarna fulla med fritidsbåtar, utan ska av säkerhetsskäl lämna en fri yta på minst 25 %.

Nivåskillnaden är 8 meter för slussarna i Trollhättan och 6 meter för slussarna i Brinkebergskulle och Lilla Edet.



## Nästa Lilla Edet

Innan vi lämnade Spikön nyttjade vi toatömningsstationen. Den fungerade utmärkt vilket verkligen inte är fallet i alla hamnar längs kusterna.

Broar och slussar öppnas från klockan 9 för fritidsbåtar. Prick klockan 9 ropade vi upp slussvakten och beställde öppning av klaffbron i centrala Trollhättan. Begäran godkändes och 10 minuter senare stoppades trafiken medan vi gled vidare i kanalen.

Nästa bro är en gång- & cykelbro som öppnades utan behov av anmälan.

Den övre slussen i Trollhättan brukar normalt vara full av åskådare och ett flertal samtidiga fritidsbåtar. Så var det inte nu, en vardag före midsommar. Vi tog sikte på en stege på babordsidan. Vartefter vi sakta sänktes flyttade vi linan nedåt i stegen. När slussportarna öppnades tog vi oss ut på en liten fjärd och tog sikte mot trippelslussen.



Övre slussen

Vi fick lyxen att få slussen för oss själva. Vid varje slussning släpptes det ut ca 9.360 m<sup>3</sup> vatten – bara för oss. Låter mycket, men det lär motsvara flödet i Göta Älv under 9 sekunder... I den mellersta trippelslussen kollas att man betalt avgiften (1.100 kr). Vi hade betalt den tillsammans med avgiften för Göta kanal, så det var bara att leta fram kvittot.

Efter slussarna i Trollhättan är det en transportsträcka på 10 sjömil. Vi mötte ett fåtal fritidsbåtar och en lastbåt. Med hjälp av medströmmen på ca 0,5 knop tog det under två timmar att komma fram till Lilla Edet.

Lilla Edet är en övernattningshamn utan några faciliteter. Men vi tog en promenad på en halv kilometer och kunde göra några kompletteringsköp på Coop. Det var svårare att finna ett fik i Lilla Edet så här i coronatider. Till slut hittade vi en spelbutik med kaffe och bullar. På köpet vann vi 7 kronor på V64 andelsspel! Vi tittade på resterna av Sveriges första sluss som togs i bruk år 1607. Den såg ut att vara en miniversion av Göta kanals slussar.



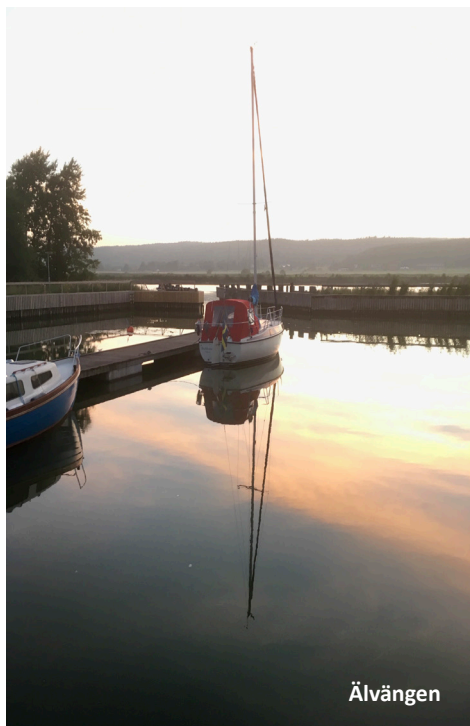
Lilla Edet

## Vi fortsätter till Bohus fästning

Så var det dags för sista slussen. Vi fick sällskap av en 40-fots Najad i väntan på öppning. Skepparen på Najaden ropade upp slussvakten på VHF:en men fick inget svar. När han inte fått svar på tredje försöket gjorde jag ett anrop.

Slussvakten svarade direkt och började öppna slussen. Om de hade annat för sig i Kanalcentralen eller om de inte hörde Najaden vet jag inte. Najaden använde en handhållen VHF som kanske inte nådde fram.

Vi slussade ned och påbörjade en 18 sjömil lång transportsträcka per motor. Vi körde lugn ekonomifart och båten gick i 6 knop. Tack vare 1 knops medström. Färden tog ungefär 3 timmar från efter slussning i Lilla Edet.



På vägen mellan Lilla Edet och Bohus fästning passerade vi en liten övernattningshamn vid Älvängen, som vi använde år 2018. Därifrån är det 6 sjömil till Kungälv och 16 sjömil till Göteborg.

Nedanför Bohus fästning vid Kungälv finns en gästbrygga där vi lade till. Bryggan är tänkt som gästbrygga för besökare, men vi var två båtar som låg kvar över natten plus en Maxi 77:a som såg ut att ha bosatt sig där för gott.

Efter en sillunch gjorde vi en rundvandring på fästningen. Det är en mäktig byggnad. Boende i Kungälv fick från och med år 1789 tillstånd att börja plocka stenblock till sina hem och trädgårdar. Då hade militären sedan tre år lämnat fästningen. Senare har rätt stora återuppbyggnadsarbeten skett.

Vi vandrade därefter upp i gamla Kungälv och hittade många fina byggnader och parker. Vi letade egentligen efter en krog med TV (för att titta på fotboll Sverige – Polen) men när vi väl hittade en hade redan halva Kungälv hittat dit. Så det fick bli dator-TV ombord.



## Till Göteborg

Den nya Hisingsbron har fasta öppningstider för fritidsbåtarna och vi siktade på 11:20-öppningen. Därför hängde vi på låset vid Jordfallsbron, som ligger strax söder om Bohus fästning. Två minuter i 9 ropade undertecknad upp brovakten som svarade att de skulle öppna om några minuter. Det visade sig bli 20 minuter, men sen körde vi de 10 sjömilen ner till Göteborg. Det var soligt men kyligt i motvinden. Bara 14 grader i vattnet.

På vägen till Hisingsbron skulle vi passera två parallella järnvägsbroar. Eftersom de inte öppnas så ofta var det viktigt för oss att hinna med en större segelbåt som körde om oss när Jordfallsbron öppnade.

Vi fick köra lite snabbare än ekonomifart för att hänga med. GPS-farten varierade mellan 6,8 och 7,4 knop beroende på hur strömmen gick när älven meandrade.



Vi hann fram till broöppningen av nya Hisingsbron, trots att vi fick cirkulera väldigt länge framför järnvägsbroarna.

Det är ju opraktiskt för oss båtägare att den nya bron bara fick 12 meters fri höjd i stängt läge. Men naturligtvis praktiskt för bilar, cyklist och spårvagnar. I upplyft läge är den fria höjden 28 meter.

Bron höjdes på utsatt tid och vi kunde åka under och runda barken Viking och lägga till i gästhamnen Lilla Bommen. Det var inte många båtar i hamnen – midsommarhelgen stundade ju så de som kunde seglade ut i skärgården. Lilla Bommen blev årets dyraste gästhamn, men så har man ju parkerat mitt i stan.

## Slutord

Att färdas på Trollhätte kanal/Göta älv är inte lika charmigt som Göta kanal. Bitvis blir det ren transportkörning. Men det finns en hel del att titta på och det är mycket enklare att slussa de sex slussarna än de 58 i Göta kanal. Vill man som ostkustsegelare besöka Bohuslän är det trevligt att ta "kanalvägen" dit och runda Skåne på hemvägen.

Text och bild: Per Johansson

## Extra info

Nya Hisingsbron ska repareras. Det har visat sig att tre av fyra trapphus till bron är felaktigt gjutna och armerade. Man härleder felet till konstruktionsritningen. Trapphusen kommer delvis att rivras och byggas upp på nytt.

Trafikverket har startat ett stort projekt där avsikten är att bygga nya slussar i Lilla Edet, Trollhättan och Vänersborg i Trollhätte kanal med nya sträckningar. Utrednings- och projekteringsarbetet pågår 2021–2024. Byggstart beräknas ske år 2025/2026. Ca 5 miljarder kr ska det ha kostat när allt är klart år 2030–2032. Då tas de gamla slussarna ur drift.





Lilla Bommens gästhamn mitt i Göteborg

# Bättre försäkring till lägre pris



Svenska  
Kryssaridubben

Som båtklubsmedlem är du delägare i Svenska Sjö och det ger dig direkta fördelar som mer omfattande försäkring och lägre premier. Men du får också andra fördelar som resultatbonus och en smidigare skadereglering.

Tillsammans med båtorganisationerna arbetar vi ständigt med att utveckla de bästa båtförsäkringarna och trygghetslösningarna för dig och din båtklubb.

Välkommen att räkna ut din premie på [www.svenskasjo.se](http://www.svenskasjo.se) eller läs av QR-koden.



Svenska Sjö är stolta över att vara ägda av riktigt båtfolk, tillsammans utvecklar vi det svenska båtlivet.



Svenska Sjö

Vi delar Båtlivet med dig

# Kunskap ger ökad säkerhet och trivsel ombord



## Aktuellt i vår är en Kustskepparkurs

Kustskepparintyget är ett måste för dig som vill lämna skärgården och gå ut mot öppnare vatten, och om du har en båt större än 12 x 4 meter och förkunskaper för Förarintyg och båtpraktik dag.

### Kursinformation

**Innehåll:** Kursen fördjupar kunskaperna i sjökortsarbeten, sjövägsreglerna, lagstiftning, befälhavarens ansvar, navigering i mörker, sjömanskap m.m.

Teori blandas med praktiska övningar. Digitala träffar blandas med fysiska träffar. Kursen hålls i högt tempo. Det innebär att Du behöver arbeta med materialet mellan träffarna.

Förhör sker genom att avlägga prov för NfB:s förhörsförrättare.

**Omfattning:** 28 studietimmar á 45 minuter. Fördelningen mellan digitalt och fysiskt planeras utifrån pandemiläget och gruppens förutsättningar. Fysiska träffar planeras till lördagar med start under andra halvan på januari. Pandemiläget avgör.

**Kursavgift:** 2475 kr (ej medlem), 2275 kr (medlem i Sörmlandskretsen)

**Kurslitteratur:** Navigering & Sjömanskap inkl. övningsbok av Ekblad & Wallin samt Sjötrafikföreskrifter m.m.

Kostnad för böcker, övningsjökort och bestick tillkommer. Beställ kurslitteratur hos NBV.

**Förhör:** Tid och kostnad för förhör tillkommer.

**Frågor:** Torbjörn Berg SXX, 070-883 63 48 eller torbjorn.berg@telia.com

**Anmälan:** Bengt-Åke Ohlsson, NBV, 073- 276 74 97 eller bengt-ake.ohlsson@nbv.se

**OBS: Mer information om tider, upplägg och kursstartkommer i nyhetsbrev!**

Avs: Svenska Kryssarklubben, C/O Ulf Torhult, Spireagången 20, 611 45 Nyköping

## På gång i Sörmlandskretsen

Upptaktsträff med Qvinna Ombord 19 jan

Underhåll av IF-båtarna April - juni

Kustskepparkurs tid meddelas i Nyhetsbrev

Möte för nya medlemmar  
tid meddelas i Nyhetsbrev

Pingstträff 4-5 juni

**Vi skickar ut meddelanden per mail i form av  
NYHETSMBREV när något är på gång**

För att kunna läsa NYHETSMBREVET måste du lägga in din  
e-postadress sxk:s medlemsregister eller kontrollera att den  
är aktuell!



**Svenska Kryssarklubben**  
**Sörmlandskretsen**