

SKÄRGÅRDS

NR 4 2009 | VOLYM 60 | ÅRGÅNG 15 | PRIS 52:-

redaren

OFFICIELLT ORGAN FÖR SWEREF SKÄRGÅRDSREDARNA



**Öfararen for till Gotland
Höstmötet på Utö
Marina läroverket i topp**



★ Ordförande har ordet!

Det börjar röra på sig!

Vid 2008 års föreningsmöte i Tällberg antogs 2009 års verksamhetsplan som tagits fram av kansliet och styrelsen. Den innebar en högre ambitionsnivå, bland annat en intensifiering av kontakterna med och påverkan av politiker och departement.

Ska branschen påverka regelverket så är det viktigt att ha goda kontakter inom partier, riksdag, departement och myndigheter. Vi har successivt ökat våra kontaktytor, deltar nu i fler nätverk och har engagerat oss i fler utåtriktade aktiviteter. Bland annat har vår närvaro under politikerveckan i Almedalen gett oss många nya kontakter. Vi har under åren synliggjort branschen och lyckats få ledande politiker och departementstjänstemän att förstå behovet av att reformera regelfloran inom skärgårdssjöfarten. Detta framgår inte minst av regeringens regleringsbrev till Transportstyrelsen där det står att myndigheten inom sjöfartsområdet särskilt ska beakta skärgårdssjöfartens särart.

Våra ökade insatser är väl samordnade i tiden med regeringens regelförenklingsarbete. *"Regeringens övergripande mål med regelförenklingsarbetet är att åstadkomma en märkbar positiv förändring i företagets vardag. Som ett led i detta ingår regeringens mål att minska företagets administrativa kostnader till följd av statliga regler med 25 procent till 2010."* Googla på "regelförenkling" så finner ni regeringens hela program för regelförenkling.

Att förändra regelverk är dock en långsam process. Förändringsförslagen ska remissas och alla berörda parter ska vara med och tycka. Regelverket består av lagar, förordningar och föreskrifter. Lagar beslutas av riksdagen, förordningar av regeringen och föreskrifter av myndigheter (i vårt fall Transportstyrelsen). Det finns ingen självklar hierarki i de olika regelsorterna. Lagar kan ofta vara detaljstyrande, t.ex. krävs en lagändring (dvs. riksdagsbeslut) för att ta bort kravet på läkarintyg för intendenturpersonal.

Hittills har föreningen lämnat in 25 konkreta förenklingsförslag till Näringsdepartementet. Några av våra förslag är redan genomförda, flera är nu ute på remiss och andra är på gång. Näringsdepartementet har skickat ut en promemoria på remiss om ändring av fartygssäkerhetslagen för att göra det möjligt att använda inhyrd personal även i säkerhetsbesättningen.

Transportstyrelsen har nu ett förslag ute på remiss om att sänka kravet på manskapspraktik med 6 månader (från 24 till

18) för behörigheter i inre fart. Vidare föreslås en sänkning av dräktighetsgränsen på de fartyg man får räkna befälspraktik från 50 till 20 brt, vilket väsentligt skulle öka antalet möjliga praktikplatser och underlätta möjligheten att få en behörighet. Det är en mycket positiv utveckling inte minst för att underlätta nyrekryteringen. Det är inte många år sedan det behövdes 36 månaders manskapspraktik (varav 6 månader i närfart eller vidsträcktare fart) och ett års befälspraktik på fartyg över 70 brt för att bli behörig att köra ett normalt skärgårdsfartyg. Sammanlagt tog detta ofta över 9 år. Går det nya förslaget igenom går det att få ut en FB klass VI inre fart på under 5 år. Fortfarande för lång tid, men en stor förbättring. Under befälspraktiken kan man försörja sig som befälhavare på fartyg 20-70 brt.

Ytterligare remisser som är på väg från Näringsdepartementet är ett förslag till ändring av sjuklöneordningarna i sjömanslagen (slopande av redarskyddad tid) för inre fart och en ändring av mönstringslagen för att ta bort kravet på läkarintyg för intendenturpersonal i inre fart.

Transportstyrelsen kommer snart med ett förslag på att minska kravet på sjötid för att få behålla sin inrefartsbehörighet från 12 till 6 månader under en femårsperiod. Det är stort steg framåt även om 6 månader också är rätt lång tid (motsvarar ungefär kvartstid) i en bransch där många jobbar deltid. Inom flyget är kravet på flygtid betydligt lägre.

Många av våra förslag är förhoppningsvis på väg att verkställas och det finns utrymme för att komma in med fler förenklingsförslag.

Årets **höstmöte** på Utö i Stockholms södra skärgård var mycket trevligt och välbesökt. Det är nog få branschföreningar som har så stor uppslutning på sina möten. Upplägget var lite annorlunda än tidigare år. Istället för inbjudna föreläsare efter föreningsmötet hade vi grupparbeten som behandlade tre ämnen; korta utbildningar, regelförenklings- och föreningens framtida frågor. Det blev givande diskussioner med många uppslag som gav ett bra underlag för styrelsens framtida arbete.

Till sist vill jag önska alla en God jul och Gott Nytt År

Arne Welin, Ordförande

SWEREF Skärgårdsredarna - Sveriges Redareför-
ening för mindre passagerarfartyg bildades 1988.
Föreningen är en branschorganisation för
rederier som opererar passagerarfartyg
upp till 500 passagerarplatser.

Skärgårdsredarna tillvarar medlemmarnas
intressen genom att företräda dem inför politiker
och myndigheter och arbeta för att informera
om branschens betydelse för infrastruktur och
turism.

Föreningen har 140 medlemsrederier med
totalt 350 fartyg (maj 2009).

För ytterligare information och ansökan om
medlemskap, kontakta informationschefen.

skärgårdsredarnas kansli & medlemservice

informationschef:
Leena Tegevi
Telefon: 0152-221 69 • Telefax: 0152-192 74
E-post: leena@skargardsredarna.se
Plusgiro: 515351-5 Bankgiro: 5405-6049

ordförande:
Arne Welin
Mobil: 0707-55 14 57
E-post: arne@skargardsredarna.se

skärgårdsredarens redaktion
ansvarig utgivare:
Leena Tegevi
Telefon: 0152-221 69 • Telefax: 0152-192 74

redaktör och annonsansvarig:
Leena Tegevi
Järnväggsgatan 7, 2 tr
645 31 Strängnäs
Telefon: 0152-221 69 • Telefax: 0152-192 74
E-post: leena@skargardsredarna.se

prenumeration:
Prenumerationspris: 200:- för helår (4 nr)
För prenumeration, betala in 200:- till
plusgiro: 515351-5
Kom ihåg att uppge adress.

www.skargardsredarna.se

Tidningen får citeras med angivande av källa

layout och produktion:
Reklamateljén Eskilstuna-Kuriren

omslagsbild:
Medlemmar besöker Huvudskär vid höstmötet
2009. Foto: Leena Tegevi

tryckeri:
Österbergs & Sörmlandstryck, Nyköping



utgivningsplan 2010
Reservation för ändringar

	Nr 1/10	Nr 2/10	Nr 3/10	Nr 4/10
Stoppdag:				
Annonser:	22 jan	14 maj	13 aug	5 nov
Redaktion:	22 jan	14 maj	13 aug	5 nov
Utgivningsdag:	19 feb	11 juni	10 sept	4 dec

Ordförande har ordet!	3
Höstmötet på Utö drog många deltagare	6-7
Marina läroverket i topp bland Sveriges gymnasier	8
Muddring av Ryssundet	10
Fartygsforum	12-13
Fyrskippet som blev TV-kändis	15
Kalle Söderholm 70 år	19
Från Kust & Hav	23-37
Öfararen for till Gotland	38-39
Mörkerseende	40-41



★ Datum att komma ihåg

Näringsdepartementets referensgrupp för sjöfartsfrågor inom EU, Sthlm	14 dec
Transportforum, Linköping	13-14 jan
Sjöfartsforums visions- och strategimöte, Sthlm	2 feb
Allt för sjön	6-14 mars
Årsmöte, Sthlm	11 mars
Nordiskt marinmöte, Göteborg	21 april
Almedalsveckan, Visby	4-10 juli
Höstmöte, Strömstad	6-8 okt

**God Helg önskar
Skärgårdsredaren**





Höstmötet på Utö drog många deltagare

UPPSKATTAT MED WORKSHOPS OM FRAMTIDA FÖRENINGSFRÅGOR

Skärgården visade upp sin vackraste höstskrud när över 100 deltagare reste till Utö för att vara med på Skärgårdsredarnas höstmöte 7-9 oktober.

Programmet började onsdag lunch med en sightseeing i Stockholm, på Delfin X, följt av besök och guidning på Wasamuseet. Där hämtade sedan s/s Blidsund hela sällskapet för vidare färd ut till södra skärgården och Utö. Ombord på det stämningsfulla ångfartyget serverades en uppskattad traditionell ångbåtsmeny.

Från gruvby till badort

Torsdagen började med en guidad rundvandring i gruvområdet på Utö. Utö är en skärgårdsö med en säregen historia. Till skillnad från andra öar i skärgården var det varken fiske eller jordbruk utan järnmalm som blev Utös huvudnäring. Redan på 1100-talet började järnmalm utvinnas ur gruvorna som kom att bli bland de viktigaste gruvorna i Sverige. Intensiv gruvdrift pågick i cirka 700 år. Gruvdriften gjorde att ny arbetskraft ständigt behövdes till ön. På 1700-talet kom ryssarna och skövlade i skärgården. Gruvdriften lades så småningom ner. På 1800-talet anlände de första badgästerna. Under denna epok besöktes ön flitigt av konstnärer, skaldar, författare och skådespelare som bland annat



Georg och Hanna Pauli, Gustaf Fröding, Kar de Mumma, Evert Taube och Greta Garbo.

Workshops

Förmiddagen ägnades åt föreningsmöte och efter lunch deltog medlemmarna i workshops om regelförenklingar, korta utbildningar och framtida föreningsfrågor. Det var ett uppskattat inslag som det finns anledning att vidareutveckla till kommande föreningsmöten.

Middag med underhållning och dans på Utö värdshus avslutade dagen.

Med Silverpilen till Huvudskär

Sista dagen inleddes med frukost ombord på Silverpilen. Resan gick till Huvudskär i ytterskärgården i Stockholms södra skärgård. Huvudskär är ett naturreservat som innefattar nära 200 små öar och kobbar med klippor och hållar. Ögruppen förvaltas av Skärgårdsstiftel-

sen. På den största och enda bebyggda ön, Ålandsskär, finns det vandrarhem och fyrplats. Ön saknar elektrisk ström och andra bekvämligheter.

Ända fram till 1930-talet var fisket stort på Huvudskär. Vid förra sekelskiftet fanns både fyrfolk, lotsar och tullare där. Uppåt hundra personer ska ha bott på ön vid 1800-talets slut.

Bergsanläggningen imponerade

Med Silverpilen gick färden vidare till Muskö där Rindö Marine hade ordnat med en guidad rundvandring i den före detta försvarsanläggningen i berget. Det är en imponerande anläggning som byggdes på 1960-talet som strategisk bas för marinen. Den är till största delen insprängd i urberget och är lika stor som Gamla stan i Stockholm. Bergsanläggningen byggdes för att rymma ett flertal underjordiska dockor, verkstäder, kontor, sjukhus, reningsverk m.m. Ingångarna utgörs av slussportar kapabla att hejda tryckvågor från kärnladdningar. Torrdockorna har en takhöjd på över 40 meter. Numera används delar av anläggningen av Kockums varv, men några militärer finns inte längre på plats. Programmet avslutades med att Rindö Marine bjöd på lunch i matsalen innan bussarna gick tillbaka mot Stockholm. Föreningsmötet beslöt att nästa höstmöte ska vara i Strömstad den 6-8 oktober.

text & foto: leena tegevi



Marina läroverket

BÄST BLAND SVERIGES GYMNASIER



Sveriges kommuner och landsting, SKL, har jämfört hur gymnasieskolorna fungerar i Sveriges 290 kommuner. Rapporten visar att elever i Danderyds kommun får bäst snittbetyg: 16,4. Och allra överst på listan finns Marina Läroverket i Stocksund, en gymnasieskola med en tydlig marin profil.

Marina Läroverket har gymnasieutbildningar inom Marinteknik, Marinsystemteknik, Marinbiologi samt Ledarskap & kommunikation. Undervisningen bedrivs delvis ombord på skolans fem fartyg. Under utbildningen får eleverna göra en långsegling med segelfartyget Älva. Dessutom bedrivs en tvåårig KY-utbildning till Skärgårdsbefäl på skolan.

Redaktionen frågade Marina Läroverkets VD, Kerstin Wejlid: **Vilken poäng/snittbetyg fick skolan i undersökningen?** Undersökningen bygger på tre delar: Genomströmning (andel elever som fullföljer gymnasieutbildningen inom 3 år) Betyg (genomsnittlig betygspoäng med slutbetyg) samt Behörighet (andel elever med grundläggande behörighet till universitet och högskola). Vi toppade med högst indexpoäng i samtliga tre delar i Stor-Stockholm.

Varför lyckas just Marina Läroverket uppnå så bra resultat?

Vi har fantastiskt duktiga och bra lärare med ett personligt engagemang för eleverna. Vi är bra på att få med alla elever och få dem att känna sig sedda och hörda. Den segling som ingår i gymnasieutbildningen spelar en särskild betydelse för sammanhållning och trivsel bland våra elever på skolan.

Vad betyder detta för skolan? Kommer ni att utöka verksamheten om fler söker eller vill ni fortsätta vara en liten skola där alla kan synas? Detta betyder naturligtvis väldigt mycket för skolan och vi är mycket stolta. Det är ett kvitto på att vi lyckas och att vi gör ett bra jobb. Skolan storlek är bra och gör det möjligt att erbjuda både trygghet och kamratskap. Skolan är ändå tillräckligt stor för att ge möjlighet till intressanta, rika och varierande upplevelser.

Har ni fler sökande än platser till gymnasieutbildningarna?

Vi hade 570 sökande till 144 platser till hösten 2009.

Har ni hög andel studenter som går vidare till högskoleutbildning?

Av 144 avgångsstudenter 2009 är 112 elever från våra högskoleförberedande program och de flesta av dem går vidare till högskola och universitet. En del reser utomlands, gör militärtjänst eller arbetar något år innan de börjar studera på högskola eller universitet. 32 av de 144 avgångseleverna är från våra praktiska program Marinteknik och Marinsystemteknik och en del av dem får arbete i skärgårdsnäringsen direkt efter examen.

Hur går undervisningen till på en långsegling? Vad vinner man med detta?

”Som att vandra i läroboken” sa en elev om studiebesöket på Kap Verde. Eleverna är uppdelade i vaktlag och undervisning varvas med att bistå i byssan med matförberedelser varvat med att stå till rors. Undervisning och samtal om upplevelser, studiebesök och utbyte med elever i olika länder pågår hela tiden ombord. Närvaron är 100% och ibland bedrivs undervisning på lördagar och söndagar. Något år hade vi till och med undervisning på julafton och nyårsafton. Den stora vinsten är att ha förmånen att kunna kombinera teori och praktik. Ta t ex. engelska kombinerat med historia eller religion. Eleverna kan göra intervjuer på engelska i det land som historielektionen handlar om.



Vart har Älva och eleverna varit denna höst? Under hösten

har vi seglat längs Europas kust, två klasser från Marinteknisk utbildning och två ledarskapsklasser har varit ute 3-5 veckor per klass. Älva lämnade Stocksund den 11 augusti och höstens rutt är: Stocksund-Regensburg-Amsterdam-Portsmouth-Cherbourg-Porto-Cadiz-Tanger-Porto Santo-Funchal-Teneriffa-Las

Palmas. Klasserna, lärare och besättning turas om att segla sträckans olika delar. Efter nyår seglar eleverna över Atlanten till Karibien.

text: leena tegevi

”Vi hade 570 sökande till 144 platser till hösten 2009.

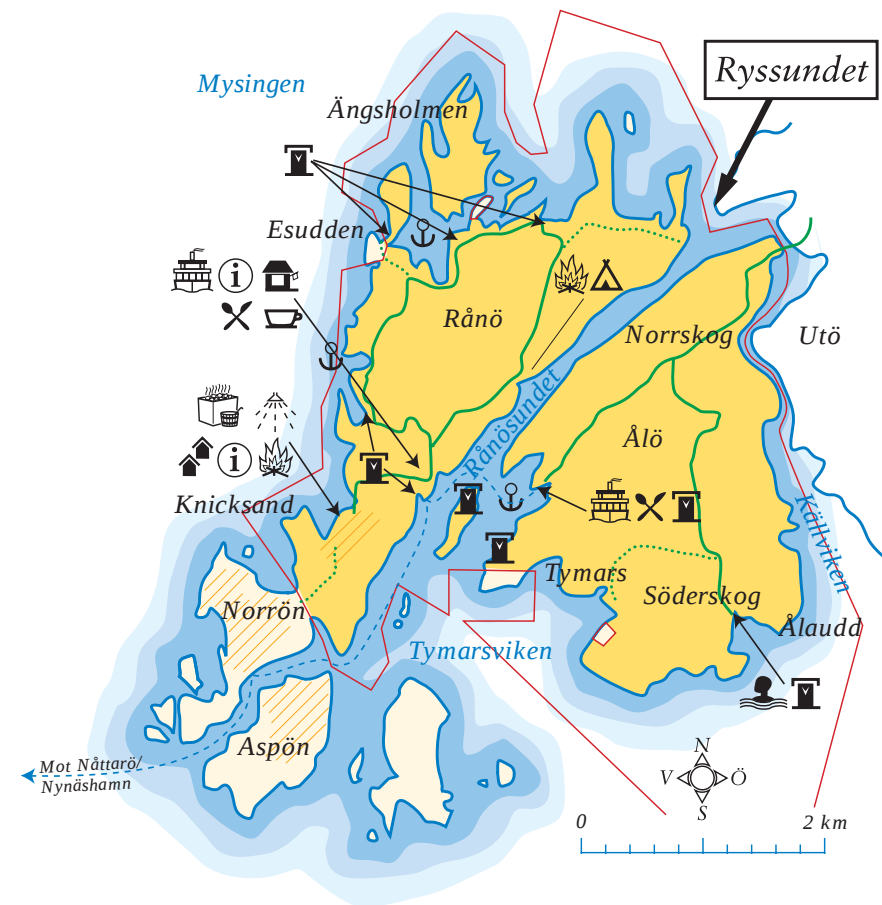
Muddring av Ryssundet

Muddringen av Ryssundet i Stockholms södra skärgård är igång sedan 1 september. Den beräknas kosta mellan två och tre miljoner kronor. Skärgårdsstiftelsen står bakom projektet och har sökt pengar till projektet bland kommuner, båtklubbar och övriga intressenter.

En uppmuddring av Ryssundet till 2,5 meters djup öppnar för större fritidsbåtar och mindre passagerarfartyg på kurs mot den välbesökta Östermarsfladen på Nåttarö. Den skapar förutsättningar för en skyddad farled sydvart eller nordvart när Mysingen med sin ofta krabba sjö är besvärlig. Under senare år har farleden slammat igen så mycket att båtarna fastnade i sanden och de bofasta fick rycka ut och dra loss båtar. Ryktet spreds i båt-kretsar och under senare år har trafiken med större båtar upphört.

Rånön skiljs från Utö genom Ryssundet som är cirka 500 meter långt. Sundet har fått sitt namn av att de ryska galärerna utnyttjade det skyddade området under de så kallade "rysshärjningarna" sommaren 1719. De ryska inkräktarna sågs ha grävt sig ut med spadar för att ta sig ut till fritt vatten med sina galärer.

Om det planerade djupet i rännan blir 2,5 meter blir det farbara djupet tillräckligt för att den ordinarie skärgårdsbåten "Utö Express" (djupgående 1,5 meter) kan fortsätta efter nuvarande slutanlöp på Ålö upp genom Ryssundet mot hamnarna på Utö och vidare mot Årsta Havsbad.



Under sommarsäsongen från april till november har Waxholmsbolaget noterat cirka 5 000 av- och påstigningar på Norrö Brygga som ligger i Aspösundet. Den reguljära vår-sommar-hösttrafiken körs av Utö Rederi AB med båten "Utö Express". Vintertrafiken från december till april körs av Nynäs Sjötrafik AB med

den isförstärkta ombyggda bogserbåten "Bamse" och "Hulken". De bryggor som trafikerats är Nynäshamn-Nåttarö-Aspö-Norrö-Rånö (Ernsviken) – Ålö tur och retur.

Ref: <http://sjomanohman.blogspot.com/>
text: anders öhman
karta: skärgårdsstiftelsen

Fartygsforum 2009

Fartygsforum 2009 hölls den 17–18 oktober på Arbetets museum i Norrköping. Anders Lindh museidirektör på Arbetets museum och Björn Varenius stabschef vid Statens maritima museer hälsade alla välkomna. Ett särskilt varmt välkommen och ett stort grattis riktades till Kerstin och Egil Bergström som nyligen tilldelats Riksantikvarieämbetets förtjänstmedalj för sitt mångåriga arbete med segelfartygen Linnea och Vega.

Fartygsforum är en mötesplats för dem som bevarar och brukar historiska fartyg. Det är ett tillfälle för ideella aktörer och myndigheter att mötas och tillsammans diskutera och samtala om angelägna frågor. Fartygsforum har hållits årligen sedan 2001 och arrangeras av Sjöhistoriska museet, som ingår i Statens maritima museer.

Årets tema var Flytande arbetslivsmuseer, utveckling och samverkan. Först i raden av talare var Stig Grehn, som är ordförande för Arbetslivsmuseernas samarbetsråd, ArbetSam. Organisationen bildades 1998 och idag är ArbetSam Sveriges största museinätverk.

Flera historiskt värdefulla fartyg är medlemmar i ArbetSam. Arbetslivsintendent Torsten Nilsson gav några exempel på hur dessa föreningar arbetar samt pekade på vilka utmaningar man står inför.

I samband med avbrott för eftermiddagskaffe invigdes utställningen Skeppsbrott på Scilly Island av museichef Hans-Lennart Ohlsson tillsammans med Kerstin och Egil Bergström.

Eftermiddagen ägnades åt information från Transportstyrelsen. Stf sjöfartsdirektör Tomas Åström berättade inledningsvis om transportstyrelsens nya organisation. Christina Östberg och Tove Jangland, som arbetar med arbetsmiljöfrågor vid Transportstyrelsen, informerade om arbetsmiljölagen och dess koppling till fartygssäkerhetslagen.

Fartygsforum är en mötesplats för dem som bevarar och brukar historiska fartyg. Det är ett tillfälle för ideella aktörer och myndigheter att mötas och tillsammans diskutera och samtala om angelägna frågor.

Ombyggnad av ångfartyg

Claes Insulander från bland annat s/s Mariefred och s/s Motala Express redogjorde för hur man beräknar ett fartygs stabilitet och vad som händer vid en läcka. Framför allt tre fartyg, Motala



Claes Insulander berättar hur man beräknar ett fartygs stabilitet

Express, Trafik och Bohuslän berörs av det nya läckstabilitetskravet på grund av det fartområde de trafikerar och det antal passagerare de tar ombord. För att uppfylla myndighetskravet kan behövas att man sätter in fler vattentäta skott som naturligtvis påverkar originalinredningen. Avslutningsvis konstaterade Claes Insulander att dessa tre fartyg tillsammans gått i trafik i 326 år på Västkusten och i Vättern utan allvarliga olyckor.

Tommy Andersson från Isolda i Göteborg presenterade organisationen Maritimt i Väst. Det är en nybildad paraplyorganisation för alla kategorier av maritima föreningar i Västra Götaland. Syftet är att utveckla modeller för samarbeten mellan föreningarna.

I samband med middagen gjordes ett studiebesök på SMHI. Michael Hansson presenterade deras tjänst, weather routing - fartygsvägledning, med fartygsspecifika väderprognoser världen runt.

Söndagens program inleddes med att Lennart Bornmalm och Bosse Lagerqvist från Göteborgs universitet presenterade ett forskningsprogram. Det handlar

bl.a. om att förbättra förmågan att identifiera och skydda maritima miljöer och skärgårdssamhällen; att visa på sambanden mellan samtidens maritima verksamheter och samhällsutveckling och den maritima historien; att betona den maritima historiens betydelse för regionens utveckling; samt att utnyttja det maritima kulturarvet som plattform för samarbete, utveckling och näringslivsetablering.

Torsten Nilsson och Jan Erikson från Föreningen Galtströmståget berättade om projekt Nordkust-Ophelia. Ångbogserbåten Ophelia byggdes 1884 i Gefle för leverans till Galtströms bruk. Efter en lång historia som bogserbåt längs kusten hamnade Ophelia 1981 upplagd på slip i Stackgrönnan strax söder om Skelleftehamn, en plats välkänd för sina fantastiska räkmackor och sitt båtmuseum. De senaste åren har fartygets framtid varit oviss och man har till och med talat om att skrota henne. Under 2008 fick Föreningens Galtströmstågets förfrågan om att ta över Ophelia och "ta hem" henne till Galtström. Ambitionen är att renovera henne och använda

fartyget i ett transportsystem omfattande ångtåg – ångfartyg och veteranbuss från Galtströms bruk via hamnen i Utterviken och genom den nyöppnade kanalen mellan Galtström och Skatans fiskeläge.

Efter kaffepausen visade Björn Lagersten från föreningen MTB-veteranerna en film där T26, T46, T56, Spica och robotbåten Ystad visades upp. Föreningen har sin bas på Gålö där verksamheten bedrivs i samma miljö som båtarna fanns vid under sin aktiva tid inom marinen.

Nätverk för att bevara historiska fartyg i Östersjöregionen

Claes Wollentz från Sjöhistoriska museet informerade om Cultural Heritage Co-operation in the Baltic Sea States. Samarbetet startade på initiativ av kulturministrarna 1997. Syftet är att öka utbyte av kunskap, knyta samman projekt, ta initiativ till nya nätverk, finna nya samarbetsformer och stärka långsiktigt samarbete mellan länderna runt Östersjön.

Arbetet har genom åren fokuserat på olika teman. Nu är man inriktad på att beskriva och stärka arbetet med att bevara och använda historiska fartyg i Östersjöregionen. Avsikten är bland an-



**Arbetets
museum**

nat att skapa en webb-baserad överblick över fartyg, hantverkare, varv med mera runt Östersjön samt behandla frågan hur hantera svårigheten att bevara riktigt stora fartyg över 500 brutto ton.

Efter en kort information från Sjöfartshögskolan i Kalmar om den kommande utbildningen av ångmaskinister, Ånga TF75, som ges till våren, presenterade Fredrik Blomqvist från Sjöhistoriska museet aktuell information om k-märkning av fartyg. Fredrik Blomqvist berättade även om projektet k-märkt fritidsbåt – som påbörjades under våren 2009. Projektet fortsätter

och just nu genomförs bedömning av höstens ansökningsomgång.

Som avslutning berättade Björn Varenius att 2010 ska Sjöhistoriska museets stöd till fartygsbevarande fördubblas vilket innebär att 1 miljon kronor kommer att kunna fördelas.

Tid för Fartygsforum 2010 bestämdes till 16-17 oktober och preliminärt i Stockholm. Inbjudan, program och plats för arrangemanget kommer att presenteras på Sjöhistoriska museets hemsida så snart det är fastställt.

text och foto: claes wollentz



Lagaren. Skeppsholmsgårdens foto

Fyrskeppet som blev TV-kändis

Fyrskeppet Svinbådan varnade en gång sjöfarten för de lömska grundflaken utanför Skånes kust där Öresund möter Kattegatt. Nu har fartyget blivit TV-kändis.

Det gamla fyrskeppet Svinbådan spelar en viktig roll i vinterns spännande kriminalserie "Morden", som började med att ett lik hittades i ett vattenfyllt gruvschakt på en ö i Stockholms skärgård.

Fyrskeppet har varit med förr i serien "Graven" som körde i åtta avsnitt i SVT för fyra år sedan. I serien fungerade fyrskeppet som ett flytande rättstekniskt laboratorium. Kriminalinspektör Cege Ljung, spelad av Kjell Bergqvist, talade då ibland om att han vill segla jorden runt med sin drömbåt "Mandela" när han blivit klar med mordutredningen om en mystisk massgrav i skärgården.

Nu är Kjell Bergqvist med igen tillsammans med Göran Ragnerstam och Cecilia Nilsson, och det är något av ett "cold case" i skärgården som de tar tag i.

Skådespelarna sover, äter och arbetar ombord och rör sig mellan styrhytt, hytter och skansen, där ett blankt rostfritt bord används av rättsläkaren. Runda ventiler, höga trösklar och tidstypiska lejdare ger en känsla av gammal fin skeppsmiljö.

Skolfartyget Lagaren

I verkligheten är fyrskeppet ombyggt och omdöpt till Lagaren. Hon tjänstgör som seglande sjövärdigt skolfartyg och tillhör sedan 1972 stiftelsen Skeppsholmsgården. Hon har sin hemmahamn på Östra Brobänken på Skeppsholmen i Stockholm och bär vackert en ångbåtsrigg från slutet av 1800-talet vars funktion på den tiden var att segla båten i nödhamn om ångmaskinen slutade fungera. Skorstensmärket är en "shamrock" – det engelska ordet för vitklöver. Fartyget är f.n. till salu. <http://www.djurgardssvarvet.se/public/pdf/Lagaren.s.pdf>

Ref: <http://sjomanohman.blogspot.com:80/>

Lagaren

(ex. "Svinbådan no 17")

Byggår: 1894 vid W. Lindbergs Verkstads- och Varfs AB (Södra Varvet) Stockholm, nb 21

Båttyp: Skolfartyg, fd fyrskepp

Byggmateriäl: Nitat järnskrov

Största längd: 34,66 meter (lpp 32,89 meter)

Största bredd: 6,70 meter

Djupgående: Ca 3,0 meter (Mallat djup 4,25 meter)

Tonnage: 245 GT och 73 NT
Displacement ca 300 ton
(light ship 263 ton)

Maskin: Scania DSI 14 02, M03 SF, tillverkad 1979 och monterad ca 1995

Rigg: Fartyget har den stående riggen klar och är beräknad att bära totalt 183 m³ segelyta, fördelat på klyvare 18,5, fock 13,5 m³, storsegel 56 m³, mesan 50 m³ och en bredfock på 45 m³.

Kalle Söderholm 70 år

Kalle Söderholm i Luleå fyllde 70 år den 4 oktober. Han driver Laponia Rederi AB i Luleå tillsammans med Seija Barsk. Han har även varit revisor för SWEREF Skärgårdsredarna.



Kalle i styrhytten på Laponia. FOTO: PETER WIDEN.

Födelsedagen firades på m/s Laponia den 10 oktober. En perfekt lokal att ha fest i enligt Kalle.

– Min besättning ställde till med ett kalas som inte var av denna världen, berättar Kalle överväldigat.

Kalle flyttade till Uddevalla som 15-åring på 50-talet och började jobba på Udde-

vallavarvet. Innan dess hade han jobbat i faderns bogserbåtrörelse. 1973 var han tillbaka i Norrland och köpte då en egen bogserbåt. Med den drog han timmer mellan Västerås och Viborg över finska viken.

– Jag har varit med om en del dåliga väder, säger Kalle i skämtsamt ton så man förstår att det var riktigt besvärligt emellanåt.

1984 gick Kalle över till passagerarbåtsbranschen. Då köpte han en av Stockholms Sightseeings båtar, en träbåt som döptes om till Sandskär. Med den gjorde Kalle passagerarturer i Haparanda och Kalix skärgård. 1990 köpte han Mysing av Janne Schröder på Utö. Det var Laponia som hon heter idag. Det var också då som livskamraten Seija kom in i bilden.

– Det har varit mycket jobb med verksamheten för både Seija och mig, men också mycket roligt, konstaterar Kalle.

Efter 25 år i branschen tycker Kalle att det kanske börjar bli dags att trappa ner lite och hinna göra andra saker, som att se sig om och träffa gamla bekanta.

– Man kanske borde se tulpanerna blomma i Amsterdam eller något annat som inte går när man driver passagerarrederi, säger Kalle eftertänksamt och fortsätter:

– Min son och hans sambo funderar på att ta över Laponia och det vore ju roligt om det blev så. Det behövs yngre förmågor i den här branschen.

Närmast ska Laponia upp på land och förberedas för vintern, sedan väntar en rundresa i Sverige och eventuellt till Danmark för att hälsa på barn och barnbarn. Kalle och Seija har tre barn och fem barnbarn vardera. Kanske blir det även någon resa till varmare trakter längre fram i vinter.

text: leena tegevi

★ Från Kust & Hav

Ännu ingen byggstart för färjeläge i Bällsta

Färjerederiets planer på en nattlig linje mellan Slagsta och Bällsta är än så länge i projekteringsskedet och inga upphandlingar är klara. Enligt rederiingenjör Lena Hedman undersöks nu markförhållandena för trafiken till och från det planerade färjeläget i Bällsta. Man planerar att använda befintliga vägar och att bygga en flytponton eftersom linjen blir temporär under cirka tre år. Därefter planerar Stockholms Stad att marken ska bebyggas med bostäder.

Den nattliga färjelinjen skulle avlasta Essingeleden från tunga s.k. dispenstransporter samt minska den omväg på 20 mil som tung trafik annars tvingas ta runt Stockholmsområdet. Den trafiken skulle istället kunna åka färja "tvärs över". Färjerederiets färjor på Slagsta-Ekerölinjen har en överkapacitet som kan utnyttjas nattetid.

Två medlemsrederier i Stora Turismprisets final

Strömma Turism & Sjöfart utsågs till vinnare i Stora Turismprisets regionfinal för området Stockholm, Södermanland, Östergötland, Gotland. Från området Örebro fanns Askersunds Skärgårdstrafik med bland finalisterna.

– Vi är väldigt tacksamma för utnämningen. Det som avgjorde att vi gick till final är nog främst våra satsningar inom kulturarvsektorn, såsom våra historiska båtar och Birka Vikingastaden, säger Jan Larsén, VD, Strömma Turism & Sjöfart.

Den slutliga finalen vanns av Ystads kommun.

Förändringar på gång i Stavnäs vinterhamn

Värmdö kommun antog i november en startpromemoria för detaljplanearbetet i Stavnäs vinterhamn – den viktigaste hamnen i Stockholms mellanskärgård. Här hanteras året runt stora mängder gods och persontrafik till skärgårdsöar som Sandhamn, Nämndö och Runmarö. Hamnen är i behov av utveckling, både på land- och vattensidan. Därför ska en del av området nu detaljplaneras, i syfte att kunna anlägga gästhamn och marina med tillhörande servicebyggnader för till exempel restaurang, café och turistinformation. Djurö vårdcentral har också visat intresse för lokaler i hamnen, som är lättillgänglig för skärgårdsborna.

Ny motion om tonnageskatten

De kristdemokratiska riksdagsledamöterna Annelie Enochson och Ingemar Vänerlöv kräver i en motion att Sverige inför tonnageskatt.

"Som en följd av Sveriges senfärdighet när det gäller att införa tonnageskatten, har den svenska handelsflottan nu börjat lämna vårt land. Exempelvis registrerar inte de svenska rederierna Broströms och ACL längre några nya fartyg i Sverige. Det första Donsörederiet, Tärntank, har redan flaggat ut sina fartyg till Danmark och fler är på gång", skriver riksdagsledamöterna och ger därmed den borgerliga regeringen kraftig kritik.

"Vi vill att Sverige skall behålla ett fartygsbestånd som ägs av svenska rederier, trygga sysselsättningen inom den svenska sjöfarten och bevara yrkeskunnandet i Sverige. Vi kräver därför att ett system för tonnageskattning införs."



Mälärö Skärgårdstrafik har kört pendeltrafik åt Vasakronan (f.d. AP-fastigheter) från Solna under fyra säsonger. Man kör cirka 10 000 personer per år.

Tidsvinst ta båten till jobbet

Miljöpartiet presenterade på *Bilfria dagen* den 22 september förslag på nya rutter för båtpendling. MP har också granskat restider med båt jämfört med annan kollektivtrafik och menar att man kan vinna tid och livskvalitet samtidigt som man sparar miljön.

– Båtpendling är både tidseffektivt, klimatsmart och ett avstressande sätt att resa på. Vi måste börja se vattnet som en möjlighet och erbjuda båten som alternativ till bilen.

– Båtpendling är ett effektivt sätt att minska trängseln och avlasta annan SL-trafik i rusningstid. Du kan också ta med cykeln, säger Raymond Wigg, (MP) oppositionslandstingsråd i Stockholm. – Stockholm växer, vi måste skapa förutsättningar för ny kollektivtrafik som båtpendling. Istället för att bygga igen alla bryggor vill vi se levande kajer. Vattenvägarna är perfekta nya tvärförbindelser, något som idag fungerar dåligt i Stockholm, säger Yvonne Ruwaida, (MP) oppositionsborgarråd i Stockholms Stad. Miljöpartiets mål är att all båttrafik som landstinget erbjuder ska ha enhetliga taxor i nivå med SL.

Under europeiska "*Bilfria dagen*" bjöd MP i Stockholm, Solna, Sundbyberg och Ekerö medborgarna på båtpendling på två båtlinjer: mellan Klara strand, Alvik, Solna strand och Lilla Essingen och mellan Jungfrusund på Ekerö och Stadshuset. Detta uppmärksammades bland annat med inslag på Radio Stockholm, ABC och TV4:s lokalityheter.

Exempel på tidsvinst med båt jämfört med SL:s reseplanerare

Beräknat vardag morgon kl. 07-09, båthastighet 10 knop

- 1) Finnboda varv - Nybrokajen 21 min
- 2) Liljeholmen, Sjövikskajen - Norr Mälärstrand 20 min
- 3) Brostugan, Kårsön - Hornstull 9 min

All VTS-verksamhet centeras till Södertälje

Trafikinformationscentralerna i Göteborg och Luleå avvecklas och verksamheten koncentreras till Södertälje. Anledningen till beslutet om en nationell trafikinformationscentral är flera. Dels ger omstruktureringen en kostnadsbesparing på sikt, dels innebär lokaliseringen i Södertälje, där Sjöfartsverket äger fastigheterna, en lägre kostnad. Dessutom menar chefen för Sjötrafik på Sjöfartsverket, Jonas Vedsmand, att man kommer att höja kvalitén i tjänsterna och förenkla tillgängligheten.



Eric Nordevall II premiärslussade

En strålande men lite blåsig dag den 27 september 2009 slussade Hjulångaren Eric Nordevall II för första gången. Efter en kort bogsering till Göta Kanals första sluss i Forsvik drogs fartyget av mankraft genom kanalen på samma sätt som förr. Det är nästan 200 år efter det att den ursprungliga Hjulångaren gick i trafik. Nu fortsätter arbetet med att färdigställa Hjulångaren med sin unika ångmaskin och ångpanna så att den kan gå för egen maskin då fartyget ska gå till Stockholm i augusti 2010.

Waxholmsbolaget vill satsa på sjöbussar

Enligt tidningen Skärgården ställer sig WÅABs styrelse bakom en satsning på kollektivtrafik till sjöss i Stockholm. Det handlar om att utveckla en pendeltrafik med "sjöbussar" från skärgårdskommunerna in till city. WÅAB vill att landstinget inleder diskussioner med de olika kommunerna för att ta reda på intresset, och att WÅAB får uppdraget att ta fram ett konkret förslag på hur trafiken skulle kunna se ut och vilka kostnader som krävs. Parkeringar för bilar och cyklar vid bryggorna i respektive kommun kommer att behövas, och det skulle kunna lösas med pontoner.

Fullt i slussen

Under hösten har de första två av sex tunnelsektioner till Citybanan slussats genom Södertälje. Citybanan är en 6 km lång pendeltågstunnel genom centrala Stockholm. Stålkonstruktionerna har byggts i Tallinn och fraktats sjövägen till Stockholm. En sektion väger 870 ton, är 10 m hög, 100 m lång och 20 m bred. Det är lite bredare än slussens breddmått och därför låg sektionen förhöjd på pråmen. För att få sektionen genom slussen riggades ett vajer spel på vardera sida. Med dessa drogs sektionen genom slussen.

–Det var ett precisionsarbete som tog lite tid (3 timmar) men när väl alla justeringar var klara gick själva transporten genom slussen på 20 minuter, säger Lars Lindholm, projektledare för delprojekt Söder, Citybanan.

Stålskalet bogserades vidare till Underåsen där det ska gjutas in i 6000 m³ betong innan den sänks ned i Riddarfjädern. Stålkonstruktionen är tillverkad av 10 mm stålplåt. Man räknar med en normal "avrostning" av ca 5 mm efter 100 år på botten i Mälaren. Enligt beräkningar ska farleden för båtar inte behöva stängas av i Söderström annat än när man ska sänka elementen på plats. När betongtunneln är klar blir lägsta vattendjup 4 meter.



Citytunneln slussar. FOTO LARS-ÅKE GUSTAVSSON

Kosterhavets nationalpark inspirerar till bättre havsskydd

Skandinavien's första gränsöverskridande marina nationalpark i Kosterhavet i svenska Bohuslän och Ytre Hvaler på den norska sidan, invigdes i september av kung Carl XVI Gustaf och Norges kronprins Haakon. Området rymmer arter och unika undervattensmiljöer som inte finns någon annanstans i svenska vatten.

–Haven utsätts för hård press och behöver ett mycket bättre skydd, säger WWF som välkomnar den nya gränsöverskridande marina parken.

–Vi hoppas att Kosterhavet nationalpark blir startskottet för att bilda fler marina skyddade områden. Ett ökat skydd är nödvändigt för att säkra havens ekosystem för framtiden. Internationella erfarenheter visar även att skyddade områden gynnar tillväxten av livskraftiga och hållbara fiskebestånd, säger WWFs generalsekreterare Lasse Gustavsson.

Bildandet av Kosterhavets nationalpark och Ytre Hvaler omfattar ett sammanhängande kust- och skärgårdsområde som är 800



Undervattensskog med stora brunalger.

FOTO: LARS-OVE LOO

kvadratkilometer stort. Bildandet av parken har tagit många år och stötte i början på hårt motstånd. Men efter en lång samrådsprocess med dem som driver näringar som bland annat fiske och turism, vände vinden. WWF hoppas nu att etableringen av Kosterhavets nationalpark innebär ett trendbrott.

Sjöfarten längs Göta älv hotad

Att investera i nya slussar i Trollhättan, Vänersborg och Lilla Edet när de gamla slitits ut är inte samhällsekonomiskt lönsamt. Det menar Sjöfartsverket i en rapport.

–Det här är helt obegripligt, vi undrar vad de har för agenda, säger Anders Källsson, vd i Thunbolagen.

Sjöfartsverket har låtit konsultföretaget Sweco göra en samhällsekonomisk bedömning av trafiken på Göta älv och i Trollhätte kanal. Och rapporten kommer fram till slutsatsen att slussarna i Trollhättan, Vänersborg (Brinkebergskulle) och Lilla Edet kommer att behöva bytas ut år 2030 om lastfartyg ska fortsätta trafikera älven. Kostnaden för detta sätts till 2,8 miljarder kronor i dagens penningvärde, vilket enligt rapporten inte är samhällsekonomiskt lönsamt. Det betyder i klartext att man gör en förlustaffär om man lägger skattemedel på detta. Fritidsbåtar skulle kunna fortsätta trafikera slussarna.

–Det finns inte medel i vår budget, säger Tage Edvardsson, chef för avdelningen för sjöfart och samhälle vid Sjöfartsverket.

Håkan Thorell, vd i Ahlmarks Line, menar att det inte är möjligt att stoppa sjöfarten.

–Vi har en statlig överenskommelse från 2002 som garanterar sjöfarten långsiktigt. I denna konstateras "Vänersjöfartens nationella vikt och omistliga betydelse".



Planerna för södra älvstranden i Göteborg börjar ta form

Nu kan man ta del av planerna för bland annat södra älvstranden i Göteborg på en interaktiv hemsida: www.alvstranden.com. Det finns t ex en interaktiv karta över Skeppsbron där man kan studera den planerade utformningen och aktiviteterna. Bland annat kan man läsa att Bytespunkten vid Skeppsbroplatsen "blir en ny kommunikationsnod och bytespunkt mellan spårvagn, buss och båt". Vid Stenpiren ska Älvsnaabben och skärgårdstrafiken lägga till. Man planerar även för en turistbåthamn och tänker sig att Skeppsbrogården ska breddas genom utfyllnad och bli Göteborgarnas nya mötesplats vid älven.

WISTA Swedens Kompassros till Sara Gorton

Ledarskapspriset WISTA Swedens Kompassros har i år tilldelats Sara Gorton, Chef Miljö och Forskning och Utveckling, Wallenius Marine AB. Priset delades som vanligt ut i samband med firandet av Världssjöfartens Dag den 1 oktober i Göteborg.

Sara Gorton får priset

"för att hon är omsorgsfull och ansvarstagande i sitt ledarskap. Hon är sannings-sägande, konstruktiv och har ett varmt ledarskap. Hon är en duktig, stark, insiktsfull och oberoende drivkraft, som har integritet och inte viker för sanningen."



Sara Gorton. FOTO ANNA HAMMARGREN

Sara Gorton, 35, har arbetat på Wallenius Marine sedan september 2000, uteslutande med miljöfrågor. Sedan i januari 2009 är hon chef över avdelningen Miljö och FOU. Idag är Sara Gorton världsledande på området miljöfrågor kopplat till branschen. Hon driver dessa frågor på ett systematiskt och rationellt sätt, med långsiktighet och mot hållbara lösningar. Hon har identifierat framtidens frågor och integrerar hanteringen av dem i sitt moderna ledarskap.

Sjöfartsforum arrangerade studieresa om inrikes sjöfart

Den 7–9 oktober arrangerade Sjöfartsforum en studieresa till Amsterdam, Rotterdam och Bryssel för att på plats studera möjligheterna med inrikes sjöfart. På resan deltog riksdagsmän, hamn- och rederiföreträdare och representanter från kommun och näringsliv. Informationen var tydlig – det är nödvändigt att satsa på våra inre vattenvägar för att komplettera landtransportsystemen. Det krävs för att Europa ska nå sina miljömål och för en långsiktigt hållbar transportutveckling.



Den maritima näringen firade Världssjöfartens Dag

Den 1 oktober firades Världssjöfartens Dag i Göteborg med 260 anmälda deltagare från alla delar av det maritima klustret. Det svenska firandet fokuserade på den europeiska sjöfartspolitikens huvudområden och på den svenska maritima kursen. På scenen sågs ett brett spektrum av talare från Dimitrios Theologitis, head of unit, maritime transport and ports policy and maritime security på EU kommissionen till Margareta Stenbock von Rosen, vd för det lilla färjerederiet Ornö Sjötrafik AB. Dagen avslutades av Stockholms Improvisationsteater som knöt ihop programmet med en roande och helt improviserad teaterföreläsning.

Aktionsplan från EU för rörlighet i tätorter

Den 30 september antog EU Kommissionen en omfattande "Action Plan on Urban Mobility". Planen lägger fram 20 konkreta åtgärder för att hjälpa lokala, regionala och nationella myndigheter för att nå sina mål för hållbar rörlighet i tätorter. Aktionsplanen är en uppföljning av the Green Paper "Towards a new culture for urban mobility" som antogs 2007. Den innehåller en mix av olika typer av förslag t ex om intelligenta transportsystem för städer/tätorter. Kommissionen kommer att förbättra tillgången på statistik, underlätta informationsutbyte och ta fram en databas för goda exempel.

Östersjöstrategin antagen

Europeiska rådet har antagit EUs strategi för Östersjöregionen. Östersjöstrategins lansering innebär att EU-länderna kring Östersjön, tillsammans med Europeiska kommissionen, har kommit överens om ett antal konkreta insatser inom miljö, tillväxt, infrastruktur och säkerhet. Infrastrukturminister Åsa Torstensson har meddelat att hon har för avsikt att ta fram en gemensam transportstudie, Baltic Transport Outlook, som ska beskriva gods- och passagerarströmmarna inom regionen.



FOTO: ANNA HAMMARGREN

Jan Ahlbom och Ulf Duus fick Sjöfartsforums miljödiplom 2009

Sjöfartsforums miljödiplom 2009 har tilldelats Jan Ahlbom och Ulf Duus från Clean Shipping Project. Diplomen överlämnades vid en ceremoni på Världssjöfartens Dag. Jan och Ulf fick priset för sina imponerande insatser att på ett skickligt, strukturerat och metodiskt sätt ha tagit fram ett miljöutvärderingssystem för transportköpare. Projektets Clean Shipping Index innebär att näringsliv och industri fått ett objektivt och enhetligt system för upphandling av miljöeffektiva transporter.

European Shortsea Network möts i Stockholm

Den 3 december är Sjöfartsforum, som Shortsea Promotion Centre Sweden, värd för European Shortsea Networks möte i Stockholm. Deltagare från 15 Shortsea Promotion Centres kommer till mötet för att diskutera gemensamma frågor och hur arbetet med att lyfta fram närsjöfarten, kustsjöfarten och den inrikes sjöfarten kan öka.

★ Departement & myndighet

Högsta Domstolen faller "paying crew"

För något år sedan skulle en segelyacht seglas över Atlanten till Västindien för att säljas. Inför resan dit hade ägarna (varav en var skeppare ombord) annonserat efter besättning/passagerare som skulle betala för att resa med. Man hade dessförinnan försökt att få fartyget godkänt som handelsfartyg, men det visade sig att den tekniska standarden var för dålig. Yachten förblev alltså klassad som fritidsfartyg.

När man kom ut i Nordsjön blev det dåligt väder och p.g.a. av fartygets svagheter hamnade man i sjönöd och samtliga utom två evakuerades med sjöräddningens hjälp. Fartyget klarades dock, och så sett gick det bra. Händelsen kom emellertid att utredas av polis, och ägarna blev fällda i domstol för att man inte uppfyllt reglerna för handelsfartyg. Anledningen till att yachten ansågs utgöra ett handelsfartyg var att man hade betalande passagerare ombord, som ägarna kallade "paying crew". Domen överklagades av ägarna, men den stod sig både i hovrätten och högsta domstolen, där den till sist hamnade. Eftersom domen därmed är prejudicerande, kan man konstatera att det fastställts att det i Sverige inte accepteras att man har betalande passagerare ombord utan att uppfylla reglerna för handelsfartyg.

PRENUMERERA PÅ SKÄRGÅRDS REDAREN!

OFFICIELLT ORGAN FÖR SKÄRGÅRDSREDARNA

4 nr för 200:-. SÄTT IN BELOPPET PÅ

PLUSGIRO KONTO 515351-5!

GLÖM INTE ATT UPPGE NAMN OCH ADRESS.

Safety Alert från INSJÖ

Livbojar som sjunker i vatten

Vi rapporterade i förra numret av tidningen om livbojar på flera passagerarfartyg som är felkonstruerade och sjunker då de hamnar i vattnet. Bojen är av märket Veleria San Giorgio. Den är godkänd enligt Europeiska säkerhetsföreskrifter och Transportstyrelsen kommer att skicka en rapport till EU:s Sjösäkerhetsbyrå EMSA. Felet upptäcktes vid en kontroll på en av rederiet Scandlines färjor i Trelleborg. Det var en matros som reagerade på att en livboj var tung. När han vände den upp och ned rann det ut flera liter vatten ur ett hål som bildats och när den kastades i vattnet sjönk den. Vid senare kontroll visade det sig att samtliga livbojar ombord hade liknande fel. Bojen av märket Veleria San Giorgio som säljer säkerhetsutrustning till rederier i hela världen, tillverkas i Italien.

Fusk vid ompackning av flottor kan medföra livsfara

Det har flera gånger tidigare framkommit att det ibland fuskas vid ompackning av uppblåsbara livflottor. Det tycks vara vanligt att den bussning som sitter i skarven mellan de två skaldelarna och genom vilken utlösningsslinan ska löpa, kan vara uppskuren (se bild). Anledningen är att vid ompackning ska i stort sett hela linan föras igenom bussningen, vilket leder till en del arbete bland annat eftersom det sitter ett kaus i ytterändan av linan. Genom att skära upp ett snitt i bussningen och istället stoppa in linan i snittet så underlättas arbetet



Uppskuren bussning.



Detta leder till en ökad säkerhetsrisk eftersom linan, då den dras ut, riskerar att löpa ut genom det uppskurna snittet istället för att föras genom bussningen. Bussningens funktion är just att förhindra att linan dras mellan skaldelarna, där den lätt kan fastna (se bild). Om bussningen är skadad eller sönderskuren så ökar risken för detta, och därmed kommer flotten inte att kunna blåsas upp, vare sig manuellt eller automatiskt.

Utlösningsslina som löper fel och med risk att fastna.

Lågenergilampor kan störa

Tidigare har varnats för den strålning som avges av mobiltelefoner, eftersom den under vissa förutsättningar kan störa känslig apparatur. Det har visat sig att också den nya sortens lågenergilampor kan ha den obehagliga effekten eftersom de arbetar vid en hög frekvens. Man kan förvänta sig mer risk för störning än av till exempel vanliga lysrör. Mer information finns på följande länk: <http://marineinvestigations.us>.

Slitna manöverspakar innebär problem

Ett passagerarfartyg fick maskinstopp då det var på väg mot en brygga men befälhavaren lyckades med bogpropellerns hjälp få ner farten innan fartyget gick i bryggan. En anledning till maskinstoppet var att manöverspakarna (Volvo Penta) blivit slitna och att O-läget därmed blivit oprecist. Spakarna, som är av potentiometertyp, har en begränsad livslängd och behöver bytas ut efter en viss tid. Modellen är vanlig även i fritidsbåtssektorn.

★ Personnytt

Torbjörn Willen har avlidit

Journalisten, redaktören, föredragshållaren, skärgårdskännaren m m Torbjörn Willen, Vaxholm, har avlidit vid 71 års ålder efter en tids sjukdom. Torbjörn blev känd genom TV-programmet Kust & Hav som han producerade under flera år på 70-talet. Han startade sedan tidningarna Skärgården och Skärgårdsnytt och har även medverkat som skribent i Redaren vid olika tillfällen genom åren. Hans kunskaper om skärgården var oöverträffade enligt kollegor i branschen.

★ Medlemsnytt

Kortare praktiktid och befälspraktik på mindre fartyg

Ett förslag om att minska manskapspraktiken för behörigheten fartygsbefäl klass VII-inre fart från 24 till 18 månader har nu kommit på remiss från Transportstyrelsen. Förslaget är tänkt att träda i kraft i april 2010. Redan idag får man räkna 6 månaders styrd praktik som 12 månaders sjötid om man har handledare. Med styrd praktik kan man därmed få full manskapspraktik på 12 månader. Enligt förslaget kan också befälspraktiken för FB klass VI inre fart räknas på fartyg från 20 bto (nu 50 bto). Det innebär att det blir betydligt fler fartyg att göra praktik på och att många kommer att bli behöriga när föreskriften träder ikraft.

Inhyrd personal med F-skattesedel

Näringsdepartementet har nu kommit ut med en remiss på förslaget att tillåta inhyrd personal med F-skattesedel ombord i inre fart. Förslaget kräver en ändring av Fartygssäkerhetslagen (2003:364).

Styrsöbolagets nybyggen snart klara

I februari levereras det första höghastighetsfartyget till Styrsöbolaget från varvet i Norge. Nummer två kommer i juni/juli. Styrsöbolaget har gjort förbehåll om skeppsnamnen Galterö, Känso, Tornö och Valö.

Fjordskar som valfartyg

För första gången i Göteborg kunde man i år rösta ombord på en båt i kyrkovalet. Taxibåten Fjordskar chartrades av Svenska Kyrkan och åkte mellan öarna i södra skärgården så att de bofasta kunde rösta ombord.

Ny hemvist för Sjösaga & Isak

Fartygen ms Sjösaga och ms Isak har från november ny hemvist. De ingår nu i Cascad Rederi AB. Det tidigare delägarskapet i Stockholms Södra Skärgårds Samtrafik AB (SSS AB) upphörde i samband med Gunnar Ekströms frånfälle 2008. Överflyttningen innebär även att de pågående avtalen för Sjösaga och Isak med Waxholmsbolaget övertas av Cascad Rederi AB. Ensam ägare till samtliga fartyg i Cascad Rederi AB är Leif Ericson, Runmarö.



ms Sjösaga och ms Isak. FOTO: LARS-ÅKE GUSTAVSSON



Det finns inte mycket kvar av över- och undersalong och maskinerna är urplockade i M/S Stjerneborg.

Stjerneborg byggs om

M/S Stjerneborg, Ven-Trafikens huvudfartyg byggt 1990, seglades i oktober till Granly Marine i Esbjerg där hon byggs om för att möta den nya läckstabilitetskraven som träder i kraft 1 juli 2010. I samband med ombyggnationen, som är ett led i det befintliga RTI-Projektet, kommer nya maskiner att installeras samt tre hytter att byggas till besättningen. Fartyget kommer under huvuddäck att delas in i fem vattentäta sektioner, varav ett delar maskinrummet i huvudmaskinrum och hjälpmaskinrum. Akterdäcket kommer att förlängas och den befintliga salongen kommer att flyttas akteröver. M/s Stjerneborg är rederiets huvudfartyg och trafiken mellan Landskrona och Ven bedrivs under ombyggnationen med de övriga fartygen i rederiet; m/s Norrebro och m/s Dumle. Ombyggnationen beräknas ta 10 veckor och innan jul ska fartyget vara tillbaka i trafik på sin ordinarie tidtabell.

RTI-projektet, som även innefattar nya kajer och terminaler både i Landskrona och på Bäckviken på Ven samt ett nybygge som är beställt i Vigo i Spanien, syftar till att säkra kollektivtrafiken mellan Landskrona och Ven. Rederiet flyttade i oktober till de nya kajerna vid Skeppsbron i Landskrona. Under några år kommer man att använda en tillfällig terminal till dess att den permanenta terminalen kommer att stå klar vilket beräknas bli den någon gång under 2011.



ms Nämndö. FOTO: HENRY WESTERBERG

WÅABS nybyggen snart klara

I slutet av november kommer det första av Waxholmsbolagets två nybyggen, m/s Nämndö, till Stockholm från varvet i Finland. Provturer genomfördes i mitten av november och dop är planerat till den 16 december. Gudmor blir Camilla Strandman från Nämndö. Fartyg nummer två, m/s Gällnö, ska levereras i god tid innan sommaren 2010. De två nya isgående fartygen ska ersätta Skarpö och Ramsö och kommer att ha certifikat för 200 passagerare i fartområde D och 285 i fartområde E. Längden är 31 meter, bredden 8,7 meter och djupgående 2,85 meter. Servicefarten är 12 knop. Fartygen ska klara att gå i 35 centimeter is i 2 knop.



Jungman Johnny Stockman kickar ner en slide mot flotten.

FOTO: KRISTER NILSSON, SKÄRGÅRDSBÅTAR.SE



Samtliga passagerare evakuerade på babords sida.

FOTO: KRISTER NILSSON, SKÄRGÅRDSBÅTAR.SE

Funktionstest av ny evakueringsutrustning på Vaxö

Den 24 september hölls ett evakueringstest med 157 passagerare på m/s Vaxö i Nybroviken. Fartyget har utrustats med ett nytt evakueringsystem, s.k. MES (Marine Evacuation System), som skulle funktionstestas för godkännande av Transportstyrelsen. Systemet består av 2 st 150-mannaflotrar plus en 50-mansflotte som löses ut med en pump på vardera sidan från utlösningstationen på akterdäck, samt "slides" som utlöses ut från evakueringsstationen på övre däck. Utrustningen fungerade som den skulle. Evakueringen från övre däck via slides till de öppna flottorna gick smidigt och tog endast 16 minuter. Då man bara fick ihop 157 stater som passagerare fick de som evakuerades till styrbordsflotten komma ombord igen och låta sig evakueras till babordsflotten. Därmed fick man 300 evakuerade passagerare. Vid övning fanns skeppare, två matroser och en cafepersonal ombord.

Övertagande av Visingsötrafiken dröjer

Regeringen dröjer med beskedet om hur avgifterna ska finansieras. För att Färjerederiet ska kunna ta över trafiken måste man få ta betalt för överfarten. Den framtida färjan som ska byggas för ändamålet måste antingen byggas på plats eller i sektioner för montering i dockan i Husqvarna. Färjan blir sedan "fånge i Vättern".

Nya Medlemmar

Dejligh Cruis AB hälsas välkomna som nya medlemmar med fartyget Windros.



Skärgårdsredarna

★ Pressreaser

Första elbåten framtagen

Nimbus 27 E-power är framtagen i ett samarbete med företaget Electroengine, som utvecklar lösningar för eldrift av olika fordons typer, bland annat personbilar.

– Nimbus ska vara bäst i världen när det gäller miljösegmentet. Med elbåten befäster vi vårt försprång. Nu leder vi utvecklingen av miljöriktiga båtar utan att göra avkall på komfort och prestanda, säger Magnus Andersson, vd på Nimbus Boats.

Prestandan börjar närma sig bränsle drivna båtar. En fulladdad Nimbus 27 E-power har en aktionsradie på upp till 20 nautiska mil, eller 37 kilometer, i marschfarten 22 knop. Priset för "full tank" är 50:-. Toppfarten är 27 knop. Batteriernas livstid beräknas till 3 000 laddcykler, vilket motsvarar användning i mer än 10 år.

– Med den nya generationens batterier, som kommer inom kort, kan vi troligen direkt fördubbla aktionsradien. Då blir elbåten en seriös utmanare till fossilbränsle drivna båtar, säger Thomas Bergfjord, vd för Electroengine, som menar att elmotorn är framtiden både till lands och till sjöss.

– Elbåten ger inga utsläpp under eldrift och underhållet är betydligt mindre än för en dieselmotor. Batterierna laddas på tre timmar i trefas eluttag med 400 volt/32 ampere, men kan också laddas i ett vanligt eluttag på 28 timmar. Vi är först i världen med att ta en stor eldriven fritidsbåt från ritbordet till marknaden, säger Magnus Andersson.

Nimbus 27 E-power är 27 fot, har en marschfart på 22 knop blir fulladdad på fyra timmar. Priset för "full tank": 50 kronor.





Volvo Penta för en renare världsutställning

Tack vare bästa miljöegenskaper har Volvo Penta utsetts till officiell leverantör av dieselmotorer till 22 passagerarfärjor som byggs inför världsutställningen i Shanghai nästa år.

World Expo 2010 beräknas locka miljontals besökare till Shanghai från maj till oktober nästa år. Effektiva sjötransporter är en väsentlig del i arrangörernas ambitioner att leva upp till världsutställningens tema, "Better city, better life".

En stor del av sjötransporterna kommer att hanteras av 22 stycken nya färjor med kapacitet för 500 passagerare vardera. Dessa färjor kommer att transportera hundratusentals passagerare längs Huangpufloden under de fem månader som världsutställningen pågår.

World Expo har ställt mycket höga miljökrav i samband med utvärderingen av vilka motorer som ska få driva de nya passagerarbåtarna. I hård konkurrens föll valet på 7-litersmotorer från Volvo Penta med beteckningen D7C TA.

– Detta är en prestigeorder för Volvo Penta och ett bevis på vår oerhört starka miljöimage i Kina. Med våra motorer åstadkommer vi avsevärda miljöfördelar jämfört med lokala motoralternativ och det är precis vad arrangörerna är ute efter, säger Giorgio Paris, chef för Volvo Penta i Asien.

Varje färja utrustas med två Volvo Penta D7 dieselmotorer vardera och båtarna kommer att ha en marschfart på cirka 8 knop. Motorerna bidrar inte bara till minskad miljöpåverkan utan samtidigt till högre prestanda och förbättrad ombordkomfort. När World Expo avslutats kommer de 22 passagerarfärjorna att användas i staden Shanghais reguljära kollektivtrafik på Huangpufloden.

ECDIS Ltd och ADVETO tecknar samarbetsavtal

ECDIS Ltd i Storbritannien, som erbjuder ECDIS utbildning, och ADVETO AB har tecknat ett samarbetsavtal som innebär att ECDIS Ltd kommer att utbilda kunder på ADVETOs ECDIS 4000. Malcolm Instone, Operativ chef på ECDIS Ltd säger,

– Vi är glada över samarbetet med ADVETO. När kunden har köpt ett ECDIS så vill han inte bara ha ett användarvänligt och kapabelt system utan också känna trygghet i att det används korrekt och säkert. Vi kan erbjuda ADVETOs kunder myndighetsgodkänd ECDIS utbildning och träning nu när IMO har beslutat att göra ECDIS användning ombord obligatoriskt på ett stort antal fartyg.

– ECDIS Ltd kommer i tillägg till utbildningen också att agera som ADVETOs återförsäljare vilket passar väl in i vår tillväxtstrategi, säger Magnus Karlsson, Marknadschef på ADVETO.. Utbildningen är kontrollerad och godkänd av Kustbevaknings- och Marina myndigheter.

Fler båtar säljs i år

Drygt 31 000 personer besökte Nordens mest exklusiva båtmässa, Scandinavian Boat Show i Stockholm. Det var en ökning med drygt 5 procent jämfört med året innan. Samtidigt rapporterar Sweboat, Båtbranschens Riksförbund, att det säljs betydligt fler båtar nu än för bara ett år sedan. Intresset för båtlivet har tagit fart igen. Det kan både utställare och arrangörerna av den 13:e Scandinavian Boat Show konstatera efter den fem dagar långa mässan.

– Jättekul! Nu kan vi alla pusta ut och konstatera att vinden har börjat vända. Vi har haft en positiv och bra mässa jämfört med förra året. Inte bara antalet besökare ökade, utan vi har även haft rätt besökare och det har sålts båtar och tillbehör under de här dagarna, säger Thomas Sandberg, projektledare för Scandinavian Boat Show

Marinplus lanserar Interphase Escort – en ny black box botten-skanner

Interphase Technologies (USA) som är ledande på botten-skanner (framåtsående ekolod) lanserar Interphase Escort – en ny mycket prisvärd black box botten-skanner. Med en Interphase botten-skanner går det att se hur djupt det är på riktigt – upp till 400 meter framför båten. Man ser bottenstrukturen, upptäcker föremål i vatten och kan enkelt undvika knepiga situationer. Interphase Escort är en ny black box botten-skanner som skannar framåt vertikalt 0-90° och rakt nedåt. Den kan anslutas direkt till en plotter med videoingång, en 7" VGA-skärm med integrerad manöverpanel eller en vanlig bildskärm (VGA eller video).

Interphase Escort levereras inklusive en manöverpanel, kablage och en akterspegelgivare i rostfritt stål eller en genomskrovsgivare i brons.



ADVETO levererar ECDIS till Styrsöbolaget

ADVETO levererar via sin återförsäljare Ramantenn i Göteborg typgodkända Electronic Chart Display and Information System ECDIS-4000 till Styrsöbolagets två nya snabbfärjor. Navigationssystemet ECDIS-4000 är en del av en komplett navigations- och kommunikationsinstallation som levereras av Ramantenn.

– Vi har i samarbete med varvet Bröderna Aa valt ADVETOs ECDIS-4000 efter många års goda erfarenheter av ADVETOs system ombord på våra fartyg säger Styrsöbolagets VD Helena Leufstadius.

– Dessa system har visat sig vara väldigt pålitliga och möjliggör högprioritets navigering lämpad för vår verksamhet. Det senare är av stor betydelse för en operatör av snabbfärjor i synnerhet då vi kör i den trånga Göteborgsskärgården. Inte minst viktigt är det att vi kan tillgodose våra passagerares förväntningar att vara på plats i tid oavsett väderleksförhållanden.

Marinplus AB lanserar två nya kameror för marint bruk från FLIR Systems

FLIR M-serien är ett nytt högkvalitativt multisensorsystem för professionellt marint bruk. Den består av en värmekamera och en lågluxkamera inbyggd i en kompakt enhet. Den nya värmekameradelen ger upp till fyra gånger högre upplösning än tidigare system vilket ger kristallklara och tydliga bilder även i totalt mörker. Lågluxkameran ger en vanlig svartvit videobild som kan användas under såväl dagtid som skymning.

FLIR M-serien väger 4 kg och är bara 18 cm i diameter och 28 cm hög. Den kan monteras hängande eller stående och kan panorera 360° och tilita +/- 90°. Det gör att det går att montera den på valfri plats på ett fartyg. Om den används för att se bakåt går det att spegelvända bilden precis som en backspegel.

FLIR HM-serien är en ny bärbar, vattentät och flytande värmekamera som kan användas av navigatörer, säkerhets- eller räddningspersonal på alla sorts fartyg och situationer. Den är lätt att ta med och perfekt för att övervaka eller söka efter något. Den ser lika bra på natten som på dagen och hittar det du söker snabbt! Till skillnad mot en ljusförstärkare fungerar HM-serien både på natten och på dagen oavsett ljusförhållandet och blir inte heller bländad av t.ex. en strålkastare eftersom den bara mäter temperaturskillnader. Kameran väger bara 660 gram och med uppladdade AA-batterier fås mer än 5 timmars drifttid och 15 dagars standbytid. Kameran är mycket enkel att använda ergonomiska och tydliga knappar på ovansidan.

★ Boknytt och kultur



Handbok segling – briggen Tre Kronor

Bygget av Briggen Tre Kronor af Stockholm var ett spektakulärt och unikt projekt. Nu har det getts ut en handbok som både beskriver hur briggen är byggd och hur man hanterar och seglar ett råttacklat fartyg. Boken, "Handbok segling, briggen Tre Kronor", är den enda i sitt slag som ger en komplett beskrivning av hur man seglar ett äkta segelfartyg.

Göran Romare som har utformat texten i boken är pensionerad sjöofficer. Han har seglat i såväl fullriggare som jollar. Förutom befäl i flottans fartyg har han också varit befälhavare på Svenska Kryssarklubbens utbildningsfartyg. Göran har även under många år varit engagerad inom kappseglingssporten.

Allan Palmer, befälhavare och riggmästare på Tre Kronor af Stockholm, har faktagranskat texten och även gjort merparten av illustrationerna i boken. Allan Palmer har riggat fartyg som galeasen Jakobstads Vapen, barken Gunilla från Öckerö, skonaren Linden från Mariehamn med flera fartyg. Förutom den maritima verksamheten ägnar sig Allan också åt illustrationsarbeten, layout, teckning, målning och skulptur. Han har bland annat utformat ett 20-tal av Ålands Frimärken och andra postala produkter. Per Björkdahl, fotograf och AD, har gjort bokens layout och även tagit flera av bilderna i boken.

Boken finns ännu bara att köpa hos Briggen Tre Kronor och hos Sjöhistoriska museet. Priset är 440 kr inbunden.

Vägen över havet – från pionjärer till marknadsledare

För 50 år sedan startade passagerartrafiken över Ålands hav. Det nybildade rederiaktiebolaget Vikinglinjen började att trafikera havet från södra Finland och Åland till Sverige den 31 maj 1959 med bil- och passage-rarfärjan "Viking". Bara några dagar senare fick hon konkurrens av ett ombyggt lastfartyg som inledde trafik för Rederi AB Slite. 1963 bildades ytterligare ett åländskt färjerederi, Ålandsfärjan AB. Dessa tre rederier kom att inleda ett samarbete som resulterade i dagens Viking Line Abp. De röda båtarnas 50-åriga historia omspannar en fantastisk utveckling från entreprenörer till marknadsledande storrederier, men också motgångar och dramatik.

Boken om Viking Line har skrivits av Pär-Henrik Sjöström och är utgiven på Breakwater Publishing förlag. Boken innehåller även "Viking Line Fleet List" med många fotografier, sammanställd av Krzysztof Brzoza, en av de ledande fartygshistoriska forskarna i Finland. Boken kan beställas på www.breakwater.se



Bogserbåtar

Bogserbåtarna är de små men starka båtarna som hjälper de stora fartygen att hålla rätt kurs in i hamn. Bogserbåten är kraftfull och fascinerande. Den har en mycket viktig upp-

gift och besättningen måste vara oerhört skicklig och noggrann. Marginalerna är ofta små och om det blir fel kan det få katastrofala följder.

Anders Hilmersson (författare till succéboken Göteborgarnas Promenadguide) har länge följt och dokumenterat arbetet runt, på och omkring bogserbåtarna i Göteborgs hamn. I boken Bogserbåtar tar han upp bogserbåtens historia och framtid, olika hamnar, teknik, bärgningar och upplevelser. Det är en vacker bok med många fotografier i färg, fakta och historier som kan fascinera alla som vill veta mer om bogserbåtar.

Boken utkom i september 2009 och kan beställas på order@kabusabocker.se. Priset är 350 kr inkl moms + frakt.

Stiftelsen Sveriges sjömanshus Litteraturpris 2009

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus har tilldelat författaren och etnologen Claes-Göran Wetterholm 2009 års litteraturpris. Priset delades ut på Bok- och Biblioteksmässan i Göteborg i september. Motiveringen lød: "I flera betydande verk som fått såväl nationell som internationell uppmärksamhet skildrar Claes-Göran Wetterholm framförallt några av de största katastroferna till sjöss. Samtidigt som Wetterholm generöst delar med sig av sin stora kunskap förmedlar han enastående medryckande och med en förnämlig formuleringsförmåga såväl stora händelser, som på ett avgörande sätt påverkat vår syn på den maritima historien, som den lilla och ofta bortglömda människans insatser under omänskliga förhållanden."



Öfararen for till Gotland

Våren 2008 fick vi en förfrågan från Svenska Naturskyddsföreningen om vi var intresserade av att trafikera Lilla Karlsö med Djupvik som utgångspunkt. Eftersom tidsperioden var 5 veckor mitt i sommaren lät det hela intressant med tanke på att vi normalt har det något lugnare i semestertider och utan större omak kan undvara en båt, i detta fallet m/s Öfararen, som med sitt Ccertifikat är ett av de få fartyg som kan utföra uppdraget.

Efter att i maj 2008 ha besökt Lilla Karlsö och Djupvik var jag nog i ärlighetens namn ganska tveksam till uppdraget med tanke på de utsatta hamnförhållandena och blev inte särskilt besviken när SNF meddelade att budgeten för 2008 inte inrymde någon trafik till L:a Karlsö.

I slutet på året kontaktades vi på nytt av SNF som inför 2009 åter var intresserade av att trafiken skulle komma till stånd,

nu med en budget som var planerad för trafik. Med de stundande dåliga tiderna var det lättare att anta budet, dock icke utan konkurrens. En lycksökare med en gammal bogserbåt gick över till Gotland, men fick där känna av vad det innebär att klassa ett fartyg för passagerartrafik i C området. De tog sitt förnuft till fånga och åkte hem. Trafikstarten spikades till 28/6.



FOTO: GUNNAR BRITSE



FOTO: GUNNAR BRITSE

Starka vindar

Efter tre veckors trafik på Holmön i norra Kvarken för Vägverkets räkning, samt några veckor med charter i Dalaröområdet bar det iväg till Gotland. Vindarna vid trafikstarten var med tanke på hamnförhållandena bland de sämsta tänkbara; NO kuling. Detta kräver en rapp däcksmän i Djupvik, en skarp barbordsgir samt direkt därefter ett barbordstillägg i en "djupränna" som är c:a 7 m bred. Därtill har man kulingen rätt i sidan. Det hela gick emellertid hur bra som helst, så nu var det bara att invänta första friska SV vindarna för att på allvar testa bryggan på L:a Karlsö. Med sidan rejält avfendrad gick även detta bra så alla farhågor kom som väl var på skam.

Nu är det inte så att trafik till L:a Karlsö är någon ny företeelse. Under 39 år gick trafiken med en liten lokal fiskekutter, en trafik som under alla år fungerade väldigt väl. Men på grund av stopp för alla dispenser i C området tvingades den att upphöra. Under några år hade man ett samarbete med Stora Karlsöbåten som utgår från Klintehamn. Detta medför dock en ganska lång omväg till Stora Karlsö.

Därtill är båten något för lång för bryggan på L:a Karlsö, vilket medförde att de hade stora problem när det svallade, så samarbetet upphörde. Det var med stor förväntan som trafiken åter kom igång.

Lilla Karlsö helt oexploaterad

Lilla Karlsö är, till skillnad från Stora Karlsö, helt oexploaterad och omgärdad av en rad förhållningsregler, allt för att skydda den mycket känsliga och helt unika miljön. En resa dit innebär att man bör gå med på den guideade rundvandringen som tar c:a tre timmar, i annat fall får man stanna inom ett avgränsat område vid stugorna. Guidningen är dock inte vilken guidning som helst, utan snarare en föreläsning i biologi och geografi. I allmänhet ser man sälar på land från nära håll, en unik flora samt därtill en rad sällsynta fåglar med öarnas främsta karaktärsart sillgrisslan i spetsen. Man vandrar och vadar under fågelbergen, något som för tankarna till mer arktiska trakter. Har man sen extra tur får man se den häckande pilgrimsfalken. Det finns möjlighet för 8 personer att övernatta på ön och har de gått med på rundvandringen kan dom

röra sig ganska fritt på ön inom vandringsleden. Många åker runt halva jordklotet för att uppsöka exotiska platser, men jag tror inte något slår Lilla Karlsö. Så varför flacka runt när det mesta finns inom rikets gränser?

Efter fem veckor utan att behöva ställa in trafiken en enda dag p.g.a. för hårda vindar, hade vi skeppat ut c:a 1.200 personer vilket var mer än förväntat. Vi kunde konstatera att "Öfararen" är det optimala fartyget för hamnen i Djupvik samt bryggan på L:a Karlsö. Det finns stora förhoppningar för en fortsatt trafik under kommande år, då även med en förlängd säsong.

Efter ytterligare några veckors charter i Dalarö, bar det iväg till Åland för 6 dagar som mediafartyg i samband med Archipelago Raid. Så långt har säsongen för "Öfararen" varit ovanligt god, vilket på sikt är nödvändigt för att kunna hålla ett C fartyg i klass utan fast charter. Regelverket växer som bekant med en närmast logaritmisk skala när man lämnar kusten.

text & foto: bengt larsson,
dalarösjötrafik





Mörkerseende

Våra ögon är ljuskänsliga och anpassade för färgseende i dagsljus. Eftersom mörker uppstår vid frånvaro av eller brist på ljusstrålar har ögat svårt att fungera när mörkret faller. Men i en svart skärgård måste vi ändå förlita oss på den lilla synförmåga som finns. Mörkerseendet är livsviktigt för alla som åker båt nattetid och det finns sätt att underlätta för ögonen.

Att mörkerseendet plötsligt försvinner när en lampa tänds är ett välkänt fenomen för alla som kör båt nattetid. Ett vitt starkt lampsken förstör mörkerseendet för ett bra tag framöver.

En som ständigt konfronteras med problemet är Lars Sjölund, lots vid Spikarnas lotsstation. Lotsarnas arbete sker i huvudsak nattetid. Fartygen ska som regel vara inne vid kaj tidigt på morgonen för att kunna lossa eller lasta dagtid. Det innebär att lots tillkallas under natten när fartyget är på väg in mot en ny hamn. Ofta går fartygen sedan vidare sent på kvällen vilket ger ytterligare nattarbete för lotsarna.

Svag instrumentbelysning

–Det enda lyse vi har tänd när vi går ut på natten är en dov belysning på instrumenten. Vi dämpar ner ljuset så att det bara blir ett svagt, svagt sken. När allt

annat är mörkt syns det väldigt bra ändå på skärmarna.

Lars Sjölund tycker att jobbet nattetid har underlättats väsentligt på senare år av att instrumenten har blivit bättre. Lotsbåten har både radar och sjökortsplotter och många av instrumenten är försedda med rött eller grönt sken, just med tanke på gång i mörker.

Som lots är det viktigt att lära sig att inte titta i vitt ljus för då förloras mörkerseendet direkt. Strålkastarna tänds inte förrän lotsarna är ute vid fartyget och har kört upp mot läsidan. Först när en av lotsarna ska klättra upp för repstegen tänder man.

–Det är alltid det sista vi gör. Efter den manövern är mörkerseendet borta i upp emot 20 minuter.

20 minuter för fullt mörkerseende

Men vad är det egentligen som händer

med vår syn när mörkret faller? Varför varierar förmågan att se i mörker från person till person? Och hur kommer det sig att mörkerseendet förstörs mer av vitt ljus än av rött eller grönt?

Vi frågade John Sandh som är legitimerad optiker och har funderat en hel del kring hur våra ögon fungerar i brist på ljus. Han förklarar att när det blir mörkt aktiveras tapparna i ögat för att vi ska kunna se. Det tar ungefär 20 minuter för tapparna att aktiveras fullt ut. När ett ljus tänds ”deaktiveras” tapparna. Det är alltså skälet till att mörkerseendet återkommer först efter 20 minuter om ögonen utsätts för vitt sken.

Ibland ges rådet att blunda med ett öga om man till exempel behöver tända en ficklampa en kort stund och inte vill förstöra mörkerseendet. Men det rekommenderas inte av John Sandh ef-

Du kan inte öva upp ditt mörkerseendet och dessbättre går det inte heller att trötta ut synen genom att vistas mycket i mörka miljöer.

tersom det tar så lång tid innan mörkerseendet fungerar igen på det öppna ögat.

–Det är bättre att använda filter på ljuset för att minska påverkan på tapparna. Jag vill minnas att militären har ett grön/blått filter som fyller denna funktion. En viss nedsättning av mörkersynen får du dock alltid räkna med om du tänder.

Färgat ljus bättre än vitt

John förklarar att olikfärgade ljus bryts på olika sätt inne i ögat. Det är skälet till att rött, grönt eller gult sken är bättre än vitt om man vill behålla mörkerseendet. Av samma anledning används blåljus på utryckningsfordon. Blåljus syns väldigt väl i mörker. Många har säkert också lagt märke till att rött neonljus syns bättre än grönt neonljus i mörker.

Anledningen till att förmågan att se bra i mörker skiljer så mycket mellan olika personer beror enligt John Sandh på flera faktorer:

–Alla blir vi lite närsynta när det är mörkt eftersom det blå ljuset bryts annorlunda i linsen. Beroende på vilket eventuellt synfel en person har i grunden blir det alltså bättre eller sämre. Vidare beror det på om rätt glasögon används.

Åldern påverkar

Ålder är en annan sak som påverkar mörkerseendet. Ju äldre vi blir desto grumligare blir linsen, det som till slut blir gråstarr. Detta medför att mindre ljus släpps in och mörkerseendet för-

sämras ungefär i samma takt som vi blir gråhåriga och rynkiga.

Vanliga ögonlinser kan ge upphov till speciella problem i samband med mörker. Den som kör bil i mörker med linser märker ofta att de får avsevärt sämre mörkerseende. Det beror på att kombinationen av värme och bilens aircondition torkar ut linsen, vilket gör att styrkan förändras.

Går inte att öva upp

Till skillnad från mycket annat går mörkerseendet inte att öva upp, däremot finns en del saker man kan göra för att hjälpa ögonen på traven:

–Den som har glasögon kan justera glasen och sätta i lite extra minuskorrektion vilket motverkar närsyntheten i mörker. Vidare kan man tona glasen vilket förstärker kontrasterna. Detta görs med röd/blå/lila glas, säger John och tillägger att yrkeschaufförer och andra som kör mycket i mörker brukar skaffa ett par speciella mörkerglasögon med tonade, lite starkare glas.

Du kan inte öva upp ditt mörkerseendet och dessbättre går det inte heller att trötta ut synen genom att vistas mycket i mörka miljöer. Lotsarnas mörkerseende blir med andra ord varken bättre eller sämre av att de använder sig av det var och varannan natt, även om det kan verka så när de manövrerar sina båtar i becksvart mörker. Men det har nog snarare med erfarenhet att göra.

Tips för att behålla mörkerseendet

- Mörkerseende förstörs snabbt om ögat utsätts för starkt vitt ljus på nära håll. Se därför till att ha dov belysning ombord. När allt runt omkring är mörkt räcker ett svagt, svagt sken.
- Rött, gult, blått eller gult ljus stör inte mörkerseendet lika mycket som vitt ljus. Men tänk på att du kan missa information i sjökortet som visas i rött, exempelvis ank-ringsförbud, fyrsektorer och kablar, om du lyser med rött ljus.
- En ficklampa är oumbärlig ombord nat-tetid men den ska helst ha rött sken eller ett filter. Det är bättre att tända en sådan än att tända belysningen i styrhytten.
- Tänd inte strålkastaren för tidigt. Den förstör mörkerseendet effektivt, speciellt om den lyser på ett vitt däck.
- En kikare påverkar mörkerseendet nega-tivt om det sitter en ljusförstärkare i den. Om du till exempel tittar på en akterlan-terna genom en kikare förstörs mörkerse-endet direkt.
- Välj instrument med röd eller grön belys-ning så bevaras mörkerseendet bättre.
- Myten att morötter skulle förbättra mör-kerseendet är just en myt men med ett uns av sanning. A-vitaminbrist påverkar nämligen synen negativt och ett intag av A-vitamin hjälper till att återställa synför-mågan. Eftersom morötter innehåller en hel del betakaroten som är ett förstadium till A-vitamin finns det ett visst samband.

text: jessika ericsson

foto: lars ericsson