

Atlantica

Tidningen

Vad händer med
VÅRA FARLEDER

Framtidsbåt från 1930-talet
Ljungströmsbåtens idé lever

Det kostar att
köra motorbåt

KLARA EKONOMIN - KÖR KLOKT!





»Sommar utan båtskatt?«

Välkommen till »nya« AtlanticaTidningen! Nya är kanske att överdriva, det handlar mer om en ansiktslyftning. Men det är precis som med Atlanticas affärsfilosofi, vars grunder lades redan under 1930-talet och som därefter utvecklats med varlig hand. Inget ändrande för ändrandets egen skull utan bara när det funnits förbättringar att göra.

I detta nummer skriver vi bland annat om tillgång och pris på bensen och olja. Syftet är att tipsa om hur man kan köra mer ekonomiskt och att föra debatten om ny teknik vidare.

God tid har regeringen tagit på sig innan man nu slutligen tar med frågan om båtregister i den trafikpolitiska propositionen. I skrivande stund är det inte klart om man också kommer att föreslå båtkörkort och obligatorisk ansvarsförsäkring. Mycket talar för ett båtregister även om det har många motståndare. Förmodligen beroende på att frågan kopplas ihop med båtskatt. Vi får hoppas att regeringen har bättre förstånd än de kretsar (till exempel socialdemokraternas partikongresser) där vulgärdebatten om rättviseaspekten av en båtskatt förs. Det är märkligt att det undgått så många att det inte finns några »innehavskatter« för lös egendom i Sverige idag. Om en båtskatt införs skulle det alltså bli den enda typen av lös egendom där man blir skattskyldig för själva ägandet. Rättvist??

Nu ser vi fram mot en skön båtsommar med mycket sol, men ingen båtskatt!

CONNYS LANDSTRÖM

Vad händer med våra farleder?



foto LEIF HALLBERG

Farled (free way channel) kallar man den väg, som är avsedd att passeras av fartyg och som därför är utmärkt genom sjömärken samt betryggad genom prickar eller dylika varningstecken för grund.

Man får därför icke vänta sig sådana varningstecken, där icke allmän farled – som i sjökorten utmärkes med en streckad linje – går fram.

(Emil Smith Nautisk ordbok)

* Överallt där sjöfart går fram skulle man kunna tala om en farled men vanligen menar man de vattenvägar som i sjökorten är markerade med linjer. De är nästan alltid kända och använda sen länge, även om några tillkommit genom att man fördjupat eller breddat någon tidigare inte använd passage.

Vanligare är dock att farleder tagits ur bruk sen landhöjningen gjort dem oanvändbara, eller trafiken blivit för liten. Farlederna finns där de gör nytta och har kommit till för att hjälpa sjöfarande att passera så snabbt och säkert som möjligt. De är främst inrättade för handelssjöfartens behov och används för att transportera

varor eller passagerare. Handelsfartygens resor styrs av näringslivets behov, byggs ett nytt raffinaderi föds behovet av en säker led. Läggs en stor industri ned kan behovet upphöra.

Sjöfarten på svenska hamnar ökar och väntas fortsätta öka på lång sikt, bland annat därför att fartygstransporter är ett miljövänligt och driftsekonomiskt bra alternativ. Volymerna ökar, men inte antalet fartygsbesök. I stället ökar fartygsstorlekarna och det ställer krav på bättre svängrum och djupare farleder. Några hamnar, med Göteborg som solklar etta, får ökande trafik medan andra minskar i betydelse.

Hur viktiga är de utmärkta farlederna för de kustboende och fritidsbåtsägarna egentligen? Många av de båtar som körs längre sträckor är nu utrustade med GPS och plotters, en del har också radar. Behövs då verkligen utmärkningen?

Svaret är ett klart ja. Först och främst för att många båtar saknar digitala hjälpmedel. Dessutom för att ingen kan lita på att de elektriska apparaterna alltid fungerar och att man alltid måste vara beredd att finna sin väg på det traditionella sättet. Vidare därför att leden erbjuder ett enkelt och helt säkert sätt att ta sig fram, man behöver inte tveka om grundens exakta position när pricken står på sin plats. Och nattetid ger lysbojar och fyrljus säkra kurser. Båtföraren kan planera sin färd i förväg med sjökortet i hand och sen under färd koncentrera sig på att sköta sin båt och hålla uppsikt efter andra sjöfarande.

Sen är det en annan sak att man, som Dorje Hellgren påpekade i nr 2 – 2004, alltid i första hand ska lämna plats åt handelsfartygen och inte tro att man ängsligt måste hålla sig på den orienteringslinje som visar var farleden går.

Nu frågar många sig om de utmärkta farlederna kommer att finnas kvar eller om vi kan se fram mot en tid när fyrarna släcks ned och utprickningen försvinner? Vi tog kontakt med Sjöfartsverket (SJÖV) och ställde frågorna till Ulf Dyberg som är chef för farledsavdelningen och Kjell Jacobsson som ansvarar för drift- och underhållsenheten.

Sjöfartsverket är en central förvaltningsmyndighet som har ett sektorsansvar för sjöfarten och arbetar som statligt affärsverk. Enligt sina instruktioner ska man arbeta med huvudsaklig inriktning på handels- och sjöfarten, men också ta hänsyn till fritidsbåtarnas, fiskets och marinens intressen. Som nyckelord för arbetet står: Framkomlighet, säkerhet, miljö.

Arbetet finansieras främst genom avgifter och där är farledsavgiften den viktigaste posten. Avgifterna betalas av handelsfartygen och är baserade på fartygens storlek, last och utsläpp av luftföroreningar. I dagens Europa konkurrerar sjöfarten om frakterna med andra transportslag och svenska hamnar konkurrerar med andra hamnar om trafiken. Farledsavgiften måste därför vara rimlig så att vår sjöfart och våra hamnar kan hävda sig i den konkurrensen. Samtidigt måste resurserna räcka till att underhålla och utveckla de egna farlederna.

Arbetet med de allmänna farlederna är en av SJÖV huvuduppgifter och det kräver att man fortlopande anpassar sig till ändrade

trafikflöden, nautiska behov och den tekniska utvecklingen. Till sjöfartens tjänst finns fyror, lysbojar, prickar, radarfyror och referensstationer för satellitnavigering (DGPS). Ledunderhållet sköts av verkets personal från helikopter, arbetsfartyg och lotsbåtar.

SJÖV äger drygt 100 fyror, varav hälften drivs av förnyelsebar energi som till exempel vind.

De allmänna farlederna finns uppräknade i bilagor till SJÖV kungörelse 1988:5 och där framgår vem som svarar för underhållet. Det kan nämligen också vara en kommun eller en industri, antingen ensam eller tillsammans med verket. Så, till exempel, underhålls led NR 431 Norrköping-Oxelösund av Norrköpings kommun och SJÖV, medan NR 445 Järnverket-Gustav Dalén sköts av SJÖV och SSAB.



Den blå motorvägen. I november 2004 invigdes de nya farlederna in till Göteborgs hamn. Bakom det poetiska namnet döljer sig ett fyraårigt undervattensbygge som utförts i samverkan mellan SJÖV och Göteborgs hamn. Man har muddrat upp elva miljoner kubikmeter lera, sprängt en halv miljon kubikmeter berg och breddat, fördjupat och rätat ut farlederna. Sveriges viktigaste hamn har därmed graderats upp till högsta internationella standard.

Vid Värmdö-Garpen utanför Stockholm pågår arbetet med att skapa två farleder så att fartygen inte tvingas vänta på passage. Det är en sydlig led som nu fördjupas till nio meter och när arbetet är klart anvisas ingående trafik den norra leden och utgående den nya, sydliga.

Förslag till en förbättrad insegling till Malmö oljehamn har tagits fram tillsammans med Copenhagen-Malmö Port. Avsikten är att rännan ska kunna användas av fartyg med en bredd av upp till 45 meter.

Tillsammans med Gävle Hamn AB studeras möjligheterna att förbättra inseglingen via Holmuddsrännan så att större fartyg ska kunna tas emot.

Som grund för sina farledsförbättringar har SJÖV inventerat kust- och inomskärsfarlederna och gjort en sammanställning av de farleder som har riksintresse. Detta material blir grunden för de långsiktiga investeringsbesluten.

En ny led norr om Sandhamn förbi Horsten planeras i tillägg till den nuvarande Sandhamnsleden och ska ge en djupare och rakare insegling.

Detta är de största projekten inom farledsplaneringen och ger en god bild av vad arbetet går ut på.

För oss fritidsbåtsägare ger inte de nya projekten några direkta fördelar, men när farledernas kapacitet ökas blir det dock mera plats även för fritidsbåtarna. De befintliga lederna kommer även i fortsättningen att underhållas väl. På ett stort antal fyror har underhållsarbeten utförts, många har byggts om till ett års serviceintervall och efter besiktningens anmärkningar har ett stort antal fått förbättrad fyrlysfunktion. Lysbojar förses med nya diodlampor och batteriförråden byggs om till följd av mindre energibehov. Listan på underhållsprojekt är lång och uppdateras löpande.

Den bistra sanningen är att de gamla fyr- och lotsplatserna inte längre behövs. Därmed försvinner folket från ett antal ställen som sen långa tider varit bemannade. SJÖV behöver inte längre ha personal på de gamla välkända ställena, ett tydligt exempel är Vinga. Det är heller inte rimligt att avgifter från handelssjöfarten ska bära kostnaderna för att på ett värdigt sätt underhålla kulturminnen. Ett exempel på vad underhållet kan kosta är Häradskår, vars fyr måste målas om vart tionde år. Senast kostade detta två miljoner. Som jämförelse kan nämnas att den gamla fyren skulle kunna ersättas med en Wibe-mast som skulle kräva mycket mindre underhåll. En sådan mast skulle bara kosta 350 000 kronor.

Kulturminnena måste tas om hand och vårdas. Det kan dock inte gälla alla utan det urval som anses mest värdefulla. Det är mycket positivt att så många människor intresserar sig och engagerar sig för bevarande och dokumentation.

Tur i oturen

* Juli 2005, mitt i semestern, man och hustru var i sakta mak på väg över Gullmaren i sällskap med vänner i en annan båt. När man befann sig mellan Bokenäset och Lysekil, hördes en oerhörd smäll och motorlarmet satte i gång. När de öppnade luckorna till maskinrummet på sin Nimbus Ballista visade det sig att ena motorn var svårt skadad. En motordel hade gått sönder och kastats i väg med våldsamt kraft så att den orsakat sekundära skador.

Den andra motorn föreföll oskadad men larmet är konstruerat så att det signalerar så fort endera motorn är skadad och det kunde inte stängas av. Lyckligtvis hade de inte hunnit långt från hemmahamnen, Fiskebäckskil, så det självklara beslutet blev att återvända dit och dra i gång kontaktorna med försäkringsbolaget och reparatörerna. Vid ankomsten till Lyckans slip i Fiskebäckskil, strax intill hemmabryggan, ringde mannen till Atlantica och fick beskedet att den jourhavande skaderegleraren skulle ringa upp inom kort.

Nu blev det tid att fundera över vad som egentligen hade hänt och, inte minst, över vad det skulle kosta och hur mycket som försäkringen skulle täcka. Skulle den här olyckan betyda att hela båtsemestern gick förlorad?

Vid lunchtid fick skaderegleraren kontakt med båtägarna. På telefon kunde han inte yttra sig om hur kostnaderna skulle fördelas. För den saken krävdes att man hade tillgång till försäkringen och kunde se vilken typ av försäkring det var.

Skadan hade inträffat på förmiddagen och redan tidigt på eftermiddagen kom Atlanticas man till varvet. Han konstaterade att det handlade om en Exklusiv-försäkring och att skadan skulle ersättas



foto NIMBUS

av bolaget enligt gällande villkor med avdrag för självrisk och egenandelar på det material som måste ersättas med nytt.

Båten lyftes upp ett par dagar senare i närvaro av båtens ägare. Det visade sig vara en vevstake som gått av och i sin tur slagit sönder fästet för kilremmen. Kolven var också skadad. Varvet tog kontakt med skadeavdelningen och fick klartecken för ersättningsnivåerna. Arbetet var omfattande men varvet hade den kompetens som krävdes och satsade på att få i gång båten så snabbt som möjligt. Det var naturligtvis en fördel att båten brukade vinterförvaras och servas just på detta varv. Inom två veckor var jobbet klart och båten sjöklar igen.

Båten var vid skadetillfället elva år gammal. Det betydde att åldersavdraget

blev tämligen stort. I slutändan fick alltså båtägaren själv stå för 38 000 kronor av en total kostnad på drygt 110 000 kronor. Ägarparet hade ökat försäkringsskyddet till Exklusiv alldeles innan båten skulle bli elva år. Och det var tur! Att haveriet inträffade var förstås otur. Och att kostnaden på grund av åldersavdraget ändå blev 38 000 var ju kännbart. Men utan försäkringen skulle den blivit 110 000.

Båten blev färdig på två veckor, men då det regnade kraftigt kunde den lediga tiden användas till att bygga färdigt bastun på landsstället.

»Professionell och väldigt snabb« är slutbetyget för Atlanticamannens handläggning av skadan.

- TOM ROECK HANSEN

4

Så fungerar Exklusiv-försäkringen

Grundprincipen för försäkring är att man ska få ersättning för det värde de förstörda/förlorade delarna hade innan skadan. Gäller det en hel båt görs en värdering för att fastställa marknadsvärdet, om det gäller delar av en båt så finns det en schablonstabell som anger hur många procent av nyvärdet som delen ifråga värderas till. Handlar det om reservdelar, som i fallet ovan, är

det maximala avdraget 50%, arbetskostnad ersätts dock fullt ut.

Tilläggsförsäkringen Allrisk Exklusiv (heter numera bara Exklusiv) kan tecknas för segel- och inombordsmotorbåtar värda minst 250 000 kronor och som inte är äldre än 10 år vid tecknandet.

Så länge båten har samma ägare får

man ha kvar detta utökade skydd som bland annat täcker maskinskada.

I det fall som relateras ovan hade båtägaren tecknat Exklusiv-försäkringen 2003 när båten var tio år. Fram till skadetillfället innebar det en tilläggskostnad på cirka 3 900 kronor. Tack vare den insatsen betalade försäkringen drygt 70 000 kronor av vad skadan kostade.



Havsskärgård CD

● I »Havsskärgård - Visorna« har musikproducenten och frilansjournalisten Henrik Björnin samlat ett spännande urval av skärgårdslåtar från våra främsta svenska artister. I den medföljande boken, vackert inramad av Jeppe Wikströms klassiska fotografier från boken Havsskärgård, får vi ta del av tankar och minnen kring musiken, skären, båtarna och allt annat som hör skärgården till. Beställ den från info@somusic.se

Fint halsband

● Detta fina halsband från Fyrverket är en riktig miniatyr av klassiskt flaggspel och en fröjd för ögat. Du når Fyrverket på tel. 08-571 500 34. Passa annars på att fynda dessa halsband som brukar finnas med på båtmässorna.



Myggfritt

● Ett kombinerat lucköverdrag/myggnät till varma sommarnätter. Lätt att passa in på luckan med stretch utmed kanterna. Finns för luckor med måtten 50x50, 58x58 och 70x70 cm. Du hittar dessa hos ledande marintillbehörsbutiker.

För en riskfri gipp

● »Preventerkick« är en dubbelverkande hydraulisk stötdämpare med steglös inställning av både kompression och returdämpning. Gippen blir odramatisk och sker med kontroll, oavsett om den är med avsikt eller ofrivillig. Denna uppfinning påverkar inte på något sätt bommens rörelser i sidled. Hela poängen är att ju mer kraft (vind) som bommen utsätts för, desto mer jobbar hydrauliken. För mer info gå in på www.navsafe.se



Häng ut akterstaget

● För att lösa det ständigt återkommande problemet med akterlik som fastnar i akterstaget så har Benn's tagit fram en akterstagslatta som håller ut akterstaget från akterliket. Finns i två modeller, upp till 30 fot samt en för 31-37 fot.



Solskydd för sittbrunnen

● Skolskyddet är frihängande för att möjliggöra bästa placering. Snabb montering och tar minimal plats hopfällt. Finns hos ledande marintillbehörsbutiker.

Sätt fast borsten

● Med detta smarta clip sitter båtshaken, borsten med mera fast i grabbräcket eller pulpiten utan att ge försvagningar som vid andra monteringar. Passar \varnothing 25 mm. Dessa clips hittar du i väl sorterade marinbutiker.





6

Sverige toppar stöldligan

Båt- och motorstölderna fortsätter att kosta stora pengar för försäkringsbolagen och belastar därmed kunderna i form av höga försäkringspremier.

* Det som pågår är en ständig kamp mellan båtägare och tjuvar. Allt eftersom ägarna förbättrar sitt skydd tar tjuvarna till nya grepp och alltmer avancerade metoder.

Låst-Båt-utrustningen med godkänd kätting, låsbygel och lås har stoppat många stöldförsök och stoppar fortfarande mindre professionella tjuvar och ögonblicksförbrytare.

Tjuvarna har kontrat genom att förse sig med kraftfulla verktyg och svetsutrustning och kan på det viset kapa kättingen och komma åt båten. Elektroniska startspärrar förhindrar att motorerna kan startas

och har visat sig effektiva, särskilt för inombordsmotorer. När det gäller utombordsmotorer kan spärren inte hindra att en motor lyfts av och förs bort. Däremot kan den göra det omöjligt att starta den.

Haken är bara att försöket att starta den inte görs förrän motorn är bortforslad. Då kommer den knappast tillbaka till sin ägare.

Sverige har flest båtstölder i Europa. Här stals 3 500 båtar under förra året. Motsvarande siffror var för Norden totalt 9 000, England 2 200, övriga Europa under 1 000. Vad beror det på? Martin Åberg, som är

utredare på Larmtjänst, är övertygad om att en huvudorsak är att det saknas ett obligatoriskt register för fritidsbåtar.

Båtarna kan inte identifieras och därför heller inte spåras. Kusterna är långa, skärgårdarna djupa och övervakningen svår. Risken att åka fast är tyvärr inte tillräckligt stor.

De flesta båtar som plundrats på sina utombordsmotorer påträffas med aktern uppdragen på en fastlandsstrand med vägförbindelse.

Mest stöldbärliga är fyrtakts utombordsmotorer och planande båtar.



Martin Åberg är utredare på Larmtjänst.

Märk, märk, märk!

»Märk båt, motor och utrustning«, säger Martin Åberg. Ta en tuschpenna och märk på så många ställen du kan finna på. Märk inne under motorkåpan, märk utrustning, märk jollar och kanoter. Gör så att det går att spåra dig som ägare. Tjuven försöker kanske avlägsna märkningen, men sitter den på tillräckligt många ställen är chansen stor att han ska missa något. Och ett enda märke räcker!

Du kan använda båtens skrovnnummer, ditt eget personnummer eller annat valfritt. Helst ska numret vara åttaställigt. Fördelen med skrovnnumret är att polisen då kan ta hjälp av båtens säljare eller importagent för

att spåra ägarens namn. Tyvärr samlas det både båtar, motorer och båtgrejor, som inte går att spåra i polisens lager. Om ingen ägare återfinns går de till försäljning och intäkterna tillfaller statskassan.

Anmälan ska göras till polisen och försäkringsbolaget. Ju fler data du kan ge i din anmälan, desto bättre. Skrov- och motornummer, färg, synlig utrustning, eventuella skador och speciella kännetecken. Allt underlättar. Observera att motor med axel har ett nummer på motorn och ett annat på backslaget. Motor med drev har ett nummer på motorn och andra nummer på sköld och drev.

När polisen tagit emot din anmälan går det ut en efterlysning. Larmtjänst får sin information från försäkringsbolaget och om värdet är högre än 150 000 kronor går larm ut från Larmtjänst, både nationellt och internationellt.

Larmtjänst för också ett register över stulna båtar och motorer som är försedda med id och värda över 10 000 kronor. Det registret är tillgängligt för polisen och Kustbevakningen och den som är spekulant på en båt eller motor kan alltid ringa Larmtjänst för en kontroll att den inte finns i stöldregistret.

Om du får syn på din stulna båt eller motor har du rätt att återta det stulna, men bara vid färsk gärning, det vill säga inom 24 timmar. Bäst är ändå att kontakta polisen, medan du bevakar båten så att den inte försvinner på nytt.

Har du blivit bestulen kan du själv bevaka båtannonserna och de vanliga digitala säljkanalerna. Ofta dyker det stulna upp där. Och då kan du sätta polisen på spåret. Poliserna får dock inte spela köpare för att locka tjuven att avslöja sig. Det får däremot Larmtjänst.

Märkning med micropunkter – nytt vapen

Securmark är en ny typ av stöldmärkning för utombordsmotorer.

Systemet bygger på att man sprutar tusentals små micropunkter på motorn. De är oerhört många, mycket små och omöjliga att upptäcka annat än under UV-ljus. Och det räcker med en enda för att identifiera motorn!

Märkningen utförs av utbildad personal hos återförsäljare av båtar och motorer och på verkstäder. Samtidigt registreras alla data om båt, motor och ägare i

en internationell databas. Och tydliga varningsdekalerna gör det klart för den presumtive tjuven att motorn är märkt. Polis, Tull och Kustbevakning kommer alla att ha utrustning för att kunna läsa av micropunkterna.

Atlantica stöder ett antal fungerande system för stöldskydd och ger också ett installationsbidrag på 500 kronor till den som låter Securmarka sin motor.

Läs mer om hur det fungerar på www.atlantica.se, säkerhet & stöldskydd!

Gör det svårt för tjuven – det tjänar du på!

En stöld är ett intrång i privatlivet. Det är obehagligt, tar tid och kraft och leder ofta till att man förlorar pengar. Det gäller att utnyttja att tjuvarna sällan tar det som är väl skyddat och svårt att sälja. Och det finns många åtgärder som man själv kan vidta för att minska stöldrisken.

Här har du en uppräkningslista:

Låsning

- Lås fast båten med godkänd klass 3-låsutrustning
- Lås fast båten på trailern med godkänd klass 3-låsutrustning
- Sätt motorlås på alla utombordsmotorer
- Installera Duolock drevlås på innumotorns drev under vinterförvaring.
- Förvara utrustning och tillbehör i särskilt låst utrymme

Elektronisk startspärr

- Installera Nautilock eller annan godkänd startspärr som förhindrar start av motorn. Finns för både inom- och utombordsmotor.

Aktiva söksystem

- Montera söksystem på båten så att den kan spåras vid stöld. Se www.atlantica.se för att se vilka system vi godkänner.

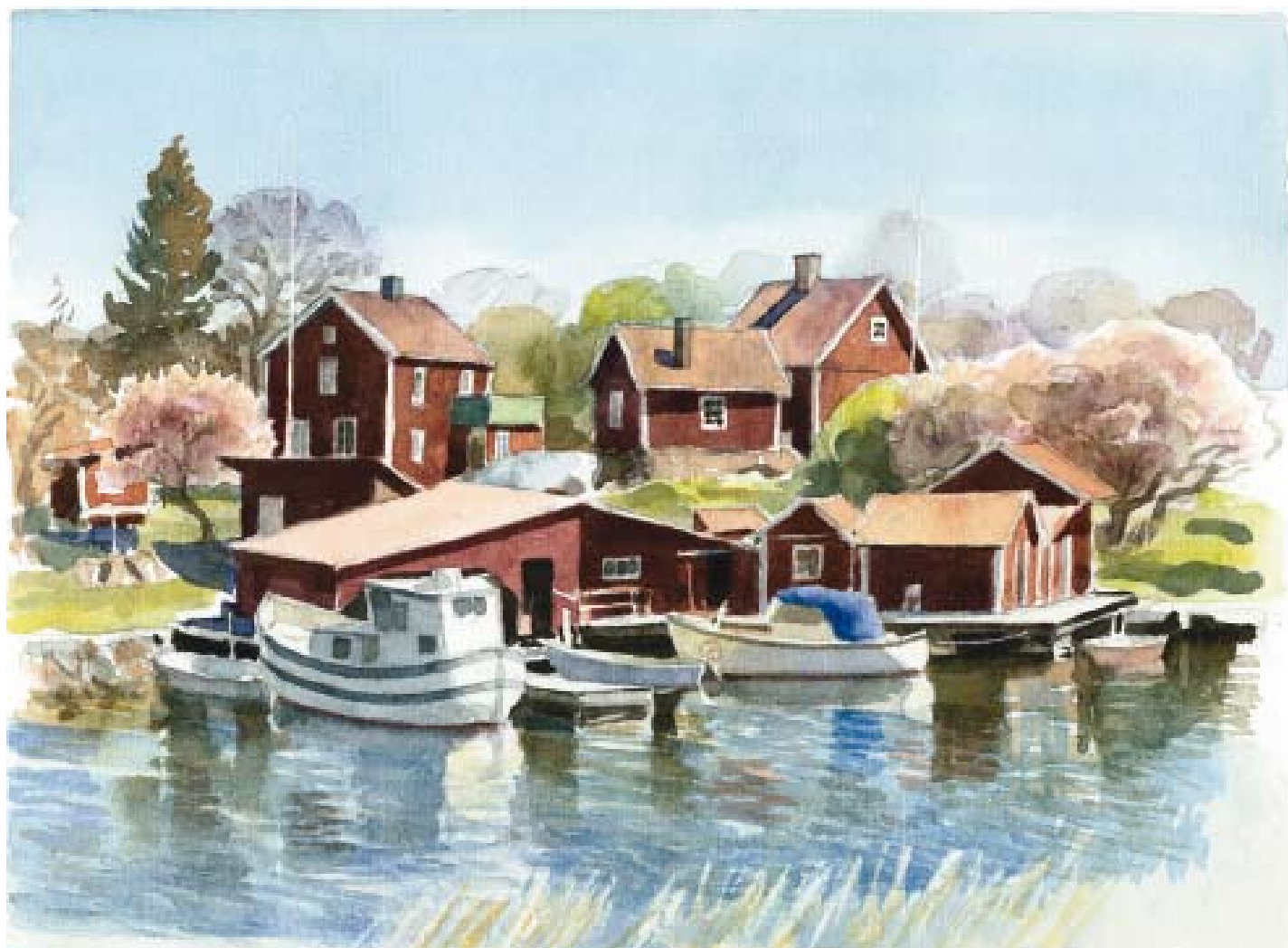
Märkning

- Märk med utrustning lånad från polisen, micropunkter eller helt enkelt med märkpena eller genom att rista in ett nummer. Gör det dolt och på många ställen.

Atlantica är med och bidrar till förbättrat stöldskydd genom reduktion av självrisk och/eller bidrag till installation. Läs mer om det i Atlanticas Säkerhetsguide, sid 24-25. Var noga med att spara alla inköphandlingar så att du kan styrka ditt ägande. Särskilt viktigt är att du kan uppge skrov- och tillverkningsnumren. Förvara aldrig inköphandlingarna ombord så att de försvinner med båten.



Exempel på märkning



8

Örö i Misterhults skärgård, en av många svenska ö-pärlor

Kåseri

En nesofils^{*)} berättelse

Om en ö-konferens, ö-definitioner och ö-Sverige

»Man tänker kanske inte på Sverige som en ö-nation, men faktum är att Sverige har väldigt många öar«.

* Så inleder jag mitt föredrag om Sveriges öar under den åttonde internationella ö-konferensen; platsen är den märkliga ön Kinmen, även kallad Quemoy, tillhörande Taiwan men strategiskt belägen väldigt nära det stora Fastlands-Kina, så nära att det går att skjuta med artilleri över vattnet. Och sköts gjordes det också, rejält och under många år, till ganska nyligen: varje måndag, onsdag och fredag bombarderades ön från fastlandet, medan man istället gav eld från Kinmen tisdagar, torsdagar och lördagar (söndagar hade soldaterna ledigt). Men kanonerna har alltså tystnat och myndigheterna på Kinmen gläder sig åt att ö-konferensen förlagts hit. De hoppas på turister, nu när militären rustar ner.

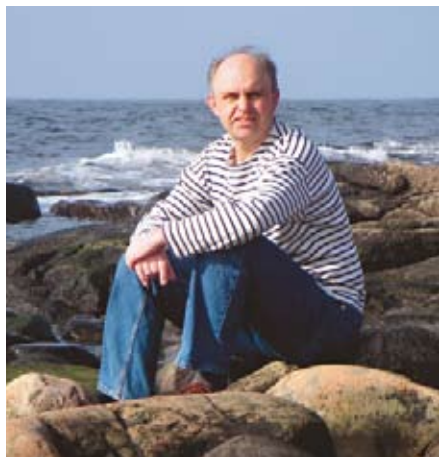
»Exakt hur många öar Sverige har beror förstås på hur man räknar«, fortsätter jag, och berättar att Statistiska Centralbyrån hittade 221 800 stycken år 2001. De använde bästa tillgängliga kartor och tog med varje kringflutet landstycke, med eller utan bro, de minsta bara omkring fem gånger fem meter. Om man räknar på det sättet verkar Sverige vara nummer två i världen; bara Kanada har fler.

Om man istället utgår från EU:s hårda krav på en riktig ö - som att den måste ligga minst en kilometer från fastlandet, vara minst en kvadratkilometer och ha minst 50 helårsboende - ja, i så fall har Sverige endast 25 öar. Att räkna öar är inte så lätt som det kan verka.

Samtidigt med mitt föredrag pågår andra föreläsningar och seminarier, och så håller det på, dag efter dag, under denna ö-konferens: massor med ö-fakta och ö-synpunkter presenteras. Utbudet är högst varierat. Allmänna ö-ämnen - som broars effekt på öar - diskuteras, ofta med exempel från enskilda öar eller ögrupper. Här kan man få reda på hur globaliseringen påverkar Palau, hur växthuseffekten slår i Karibien och hur sjuk- och hälsovården organiseras på Skottlands mest isolerade öar. Kinmen är dessutom, just då, rätt plats för den som är intresserad av sopherantering på Tortola i Jungfruöarna, turismsatsningen i Luleå skärgård eller kondomanvändningen i Kiribati. Och var kan man, för att ta ytterligare några exempel, bättre bilda sig en uppfattning om utvecklingen på Lackadiverna, Andamanerna eller Seychellerna? Få reda på mer om skogen på Hainan, sockret

på Kuba eller boskapsskötseln på Kisar i sydvästra Moluckerna? För min del ser jag med spänning fram emot att höra professor Vijoy Sahay vid universitetet i Allahabad redogöra för hur det kan komma sig att den obebodda ön Tillanchong i Nikobarna har en egen dialekt.

Jag berättar vidare om hur jag själv räknat Sveriges öar och kommit fram till att det rätta antalet är 401, och då menar jag öar utan fast landförbindelse (öar med broar är inga riktiga öar) och med fast befolkning (helårsboende). Dessutom har 815 »övergivna« öar (utan fast landförbindelse) haft fast befolkning någon gång efter år 1900. Om dessa sammanlagt 1216 svenska öar håller jag på att skriva en bok, säger jag, och så avslutar jag med några kartor, tabeller och diabilder. Jag visar exotiska Åstol (0,15 kvadratkilometer Bohusklippa med 251 invånare i vita trähus), nyligen övergivna Nidingen (Fastighetsverket chockhöjde hyran när de insåg att de sista öborna hade havsutsikt) och Misterhults pärla Örö (finns det något vackrare än Örö om våren?); jag visar minimala Godnatt, inte mycket större Dämman och den mäktiga ö-staden Visby; därefter Oaxen, Utö och Huvudskär; Nämdö, Arholma och Vässarön; Trysunda, Hindersön och Brommö. Av Sveriges 401 helårsbebodda öar har 64 bara en enda invånare och några av dessa ensamboende öbor presenterar jag också på bild: Folke Sjöblom på Hallonstenarna (som valde att inte koppla in sig när ön äntligen fick elektricitet) och Kerstin på Sundskär (som oväntat dör ungefär då, hemma i Sverige, vilket innebär att Sundskär kommer att



Anders Källgård fotograferad av sonen Julius Källgård ute vid havsbandet.

vara helt övergiven om vintrarna - i minst femhundra år har det lyst från mänskliga boningar på ön, men hädanefter kommer det att vara mörkt, helt mörkt).

Mellan alla ö-föredrag och ö-seminarier hinner vi med lite sightseeing på Kinmen. Så många gamla byggnader finns inte kvar efter all beskjutning, men desto mer växtlighet och en del sällsynta fåglar. Öns nationalpark visar sig inte helt lättbesökt, eftersom den på sina ställen är minerad. På åkrar och öppna fält står med jämna mellanrum träpålar med sylvassa metallspikar som pekar rakt upp i skyn - uppsatta för att avskräcka fastlandskineserna från att försöka sig på en luftlandsättning. Och insprängd i öns berggrund ligger en hel hamn, som hämtad ur någon James Bond-film. Men nu råder, som sagt, relativ avspänning: av återvunnen metall från bomber och granater tillverkas prima köksknivar, en kväll kommer ett operasällskap från fastlandet och uppträder, och stället som jag hamnar på efteråt heter Mao Tse Tung Bar.

Min svenska ö-bok kommer ut så småningom: den tjocka »Sveriges öar« är ett försök till beskrivning av de 1216 öarna jag berättade om på Kinmen, en kombination av referensverk, praktisk ö-guide och reseskildring, ett slags dokumentation av »ö-Sverige« - detta annorlunda, kringflutna land som jag är så lycklig över att jag fått lära känna. Och jag är glad över det framgångsrika samarbetet med Johnny Ahlberg, som gjort tuschteckningar och akvareller, och med förlaget och formgivaren Bo Herlin. Jag kallade mig redan tidigare »nesofil« (ö-älskare) och det kan jag fortsätta med, för ö-Sverige har inte gjort mig besviken utan snarare tvärtom: det var större, rikare och mer varierat än jag kunde föreställa mig. Det är verkligen ett fantastiskt grannland vi har, vi som bor i Fastlands-Sverige!

Men landet ö-Sverige är inte alltid lättåtkomligt. Visst kan man göra härliga ö-besök med Waxholmsbolaget, visst kajkar postbåten Ingrid ännu runt till Dyngön, Hjärterön och Kalvön i Fjällbacka skärgård, och visst ordnar Vägverkets pålitliga färjerederi transporten ut till Vinön i Hjälmarö - men faktum är att de flesta öarna saknar reguljär båttrafik. Den som verkligen vill lära känna ö-Sverige kan därför ha stor nytta av en egen båt. Just möjligheten till besök i ö-Sverige är ett väldigt tungt argument för att äga en fritidsbåt, tycker jag. Om nu någon av er, kära läsare, mot förmodan skulle behöva ett sådant argument.

- ANDERS KÄLLGÅRD



Håller oljan på att ta slut?

Vi börjar nu se slutet på den lättillgängliga och därmed billiga oljan. Den tar inte slut direkt, men många av dagens konsumenter får sannolikt uppleva när det sker.

text TOM ROECK HANSEN

* Utvinningstekniken förbättras vilket betyder att större andelar av oljedepåerna kan pumpas upp, men utvinningen blir dyrare. Det finns stora kvantiteter av mer svårtillgänglig olja, men även den kommer att bli väsentligt dyrare att tillgodogöra sig. Dessutom blir utvinningen skadligare för miljön.

Priset på olja och därmed bensin och dieselolja stiger fortlöpande och allt talar för att prisökningarna fortsätter. Världskonsumtionen fortsätter att öka och resurserna är begränsade. Efterfrågan ökar, tillgången gör det inte. Därmed stiger priset.

Vi lider ännu inte brist på olja men vi börjar få mycket ont om tid för de nödvändiga omställningarna till förnyelsebara energikällor.

2005 blev året då bilisterna vaknade. De häftiga orkaner som stängde raffinaderier i mexikanska gulfen fick oljepriset att ta ett skutt över 60 dollar per fat. Det var ett tecken på marknadens känslighet för störningar, som världens bilister upplevde i form av kraftiga prishöjningar. Vi svenskar, som nyss tvingats se priserna gå över tio kronor litern, fick nu betala mer än tolv kronor.

De höga priserna i förening med miljöhotet har drivit upp efterfrågan på hybrid- och etanoldrivna bilar. De tillverkare som haft sådana att sälja har sålt slut och kunder står i kö för att vänta på nya leveranser.

I Stockholm har dessutom den nya trängselskatten förstärkt effekterna, eftersom de här bilarna liksom dieslbilar med partikelfilter är befriade från skatt och avgift för boendeparkering.

Marknaden har reagerat och därmed har det blivit lönsamt för tillverkarna att utveckla miljövänliga bilar som är bränslesnåla och som utnyttjar förnyelsebar energi. Landets bensinstationer satsar som bäst för att kunna erbjuda de nya bränslena i sina pumpar.

Tolv kronor för 1 852 meter. En helt vanlig motorbåt framförd i vettig fart drar minst en liter bensin per distansminut. Eftersom sjömackarnas priser av förklarliga skäl är högre kostar bensen omkring tolv kronor. Kust- och skärgårdsbor, som använder båt i arbetet har ett annat och mycket lägre pris och drabbas därför ganska måttligt. En del har förstås råd och tvekar inte att betala stora pengar för sitt båtåkande.

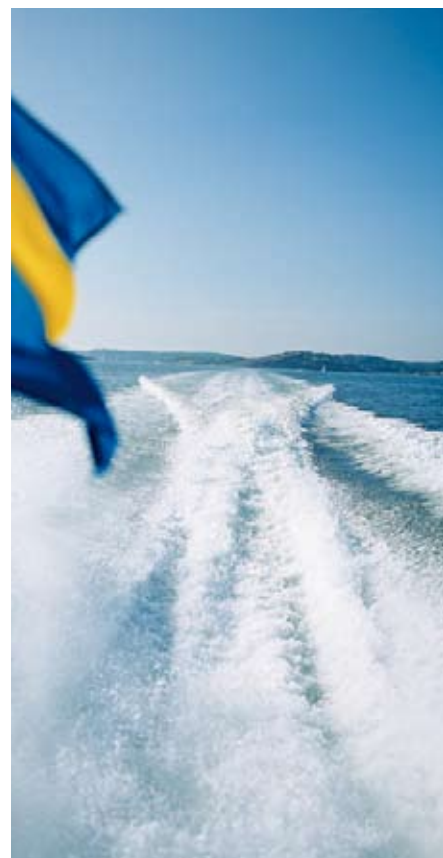
Men hur ska vi andra ställa oss? Kanske dra ned på båtåkandet eller bara bita ihop helt enkelt. Eller kanske byta den gamla utombordaren mot en ny och bättre. De flesta kör visserligen sina båtar ganska få timmar per år, det gäller särskilt de mindre båtarna. Men kör man tusen distansminuter så betyder varje krona på priset en tusenlapp extra, i skattade pengar. Det är kännbart, men har man en båt som kostat 200 000-300 000 så vill man naturligtvis använda den. Det är ju inte så förfärligt om det är en engångsföretelse, men om priset fortsätter att öka blir frågan var gränsen går när kostnaden blir så stor att vi inte längre anser oss ha råd med det båtliv som vi älskar.

Vad händer med båtar och motorer? Vi har sett en del positiv utveckling under senare år. Först kom fyrtakts utombordare och sen de nya tvåtaktarna. Båda med

väsentligt lägre utsläpp och bättre bränsleekonomi. Men också till betydligt högre priser. Nu kommer bränslesnåla dieselmotorer och partikelfilter, även de välkomna förbättringar. Ändå känns det bara som en början. Liksom bilen måste också båten kunna köras på förnyelsebara drivmedel. När kan det bli verklighet?

Att driva en båt kostar mer energi än att driva en bil, om man nu kan göra en sådan jämförelse. Rätt länge har utvecklingen gått mot större motorer och högre fart. Några nya båttyper med smarta, lättdrivna skrov har dykt upp, men de är få. Fortfarande går skrämmande mycket bränsle åt till att flytta vatten. Och det blir allt dyrare.

De båtar som säljs nya i dag ska hänga med många år framåt i tiden. Samtidigt stiger priserna på bensin och diesel. Ny teknik och andra drivmedel måste tas fram för att möta de nya kraven. Frågan om hur anpassningen ska ske måste tacklas nu. Konstruktörer och tillverkare måste satsa målmedvetet och långsiktigt på att ta fram lättdrivna, energisnåla båtar med energieffektiva motorer. Det är bråttom om lösningarna ska komma fram i tid och det är samtidigt en chans att skaffa sig ett försprång i konkurrensen.



Rätt körläge kan spara stora pengar

Tips från Atlanticas motorspecialist

Det finns en del enkla tips på hur du ska kunna köra din båt billigare. Under sommaren får båtbottnen, drev och propeller bevuxning som bromsar framfarten. Bevuxningen blir värst då båten ligger länge i övergödda vatten. Ta därför till vana att göra högfartsprov några gånger under sommaren. När du märker att samma varvtal ger väsentligt lägre fart en bit in på sommaren är det dags att tvätta bottnen och ta bort allt som vuxit på drev och propeller. Annars kommer det att krävas allt högre gaspådrag för att uppnå den vanliga marschfarten – med ökad bränsleförbrukning som följd. I vissa fall har man konstaterat en ökning på 30-40 % av bränsleförbrukningen.

Har båten rätt propeller? Propellern ska vara utformad så att den ger motorn möjlighet att nå rätt varvtal när båten har den belastning som är vanligast vid dina båtfärder. Full tank, full vattentank, fyra personer med mat och dryck är kanske den vanliga arbetsbelastningen som propellern ska vara anpassad till. Om du tycker att du har svårt att nå rätt varvtal

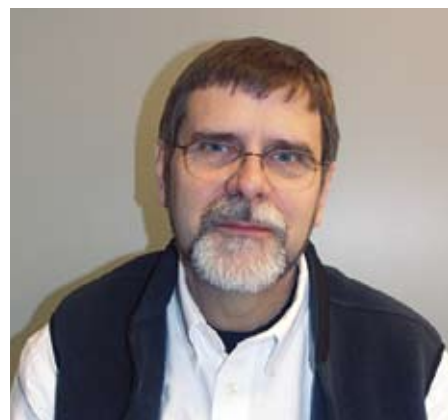
kan du vända dig till någon av de kvalificerade verkstäderna och få hjälp med en bedömning. Rätt val får effekt på bränsleförbrukningen.

Om du har inombordsmotor är det klokt att rengöra luftfiltren och bränslefiltret någon gång per sommar. I filtren fastnar damm och smuts som finns ombord med påföljd att motorn bär sig åt som om den gick på choke hela tiden.

Bra gångläge är avgörande för ekonomin. Med tung aktervikt suger båten fast i häckvågen och det krävs mer energi för planande gång. Trimplan kan göra mycket för att förbättra gångläget. De finns att köpa i båtutrustningshandeln och är inte svåra att montera. Kontrollera med tillverkare och båtsäljare.

Sök dig fram till en marschfart som ger båten bra gångläge, men undvik extremt höga varvtal som ger litet farttillskott och stor extra bränsleförbrukning.

Bra körteknik sparar drivmedel. När du går ned från planande fart för att anpassa dig till en fartbegränsning, dra då av kraftigt så att båten sjunker igenom,



Alf Dahlgren, Atlantica

invänta häckvågen som lyfter aktern. Ge därefter litet mera gas och passera området som displacementsbåt med minimala svall och nästan gratis.

Kolla alltså!

- Bottenrent
- Rätt propeller
- Rena luftfilter/bränslefilter
- Fungerande trimplan
- Fördelningen av lasten
- Körtekniken

Ekomarine

– forskningsprojekt som lovar ny självpolerande bottenfärg

* De båtbottnfärger som är tillåtna ger bara begränsat skydd mot bevuxning. Metallsalter och andra giftiga ämnen, som tidigare använts i bottenfärgerna, har förbjudits av hänsyn till vattenmiljön. Under förra året gick diskussionens vågor höga och en arbetsgrupp inom Svenska Kryssarklubben hävdade att kopparsalter borde tillåtas. Någon ändring av bestämmelserna är dock knappast aktuell.

Bevuxningen, fouling, är ett stort problem för såväl fartyg som fritidsbåtar. Och dess bromsverkan kostar enorma mängder energi. Den högre förbrukningen av drivmedel ger i sin tur upphov till ökade utsläpp av kväveoxid, svaveloxid och koldioxid, vilket i sin tur bidrar till växthus-effekten.

Att lösa problemet med effektiv anti-fouling som inte skadar miljön arbetar bland andra svenska Ekomarine med. Ekomarine har sökt och fått beviljat svenskt patent på självpolerande båtbottnfärg och har sedan gått vidare med

internationella patentansökningar.

I deras patentansökan ges följande beskrivning: »Självpolerande båtbottnfärg innehållande ett bindemedel, och ett biologiskt aktivt medel, varvid det biologiska aktiva medlet är valt för att vara nedbrytbart i närvaro av vatten och för att vid nedbrytningen förbruka syre för att genomföra en syrefattig vattenmiljö i det för vatten exponerade färgskiktet.«

Patentet bygger på forskning vid Tjärnö Marinbiologiska Laboratorium (som sorterar under universiteten i Göteborg och Stockholm) och innebär att man i bottenfärgen skapar en kontrollerad biologisk syreförbrukning och därmed reducerar syrenivån i ett gränsskikt mellan den behandlade ytan och det fria flödet av vatten. Denna lägre syrehalt förhindrar etablering av organismer som havstulpaner, musslor och annan fouling. Tekniken har en indirekt påverkan på organismerna inom ett begränsat område. Därför har Europeiska Kemikaliebyrån

beslutat att tekniken faller utanför Biocid Directives, vilket innebär att den nya färgen fritt får utvecklas.

Tekniken har gått igenom en serie tester och arbetet inriktas nu på att bestämma hur stor syrereduktion som behövs, renodling av komponenter för optimal syreförbrukning, styrning av läckagehastigheten och hur effekten ska fås att vara länge.

Samarbete gällande formulering av färgen har inletts med forskare på KTH liksom också med en färgtillverkare.

Produkten är inte färdig men mycket finns på plats. Däribland patent, aktiva forskargrupper och projektledning. Lyckas produktutvecklingen hägrar en ny svensk världsprodukt. Under hösten har Ekomarine AB förstärkt styrelsen och forskargruppen samt gått ut med en nyemission med målet att ta in kapital som ska användas till att utveckla en kommersiell produkt, färdig sommaren 2007.

Läs mera om företaget och den nya tekniken på hemsidan www.ekomarine.se!

Svenskarrangerat Mirror-VM blev succé!

Gissa var?

VM i Mirrorjolle seglades i somras på Storsjön med nära hundratalet deltagare och det föregicks av de internationella SM-seglingarna som också samlade ett stort startfält.

* Klassen är stark på de brittiska öarna och föga överraskande kom vinnarna från Irland. De svenska deltagarna, varav många från storsjötrakten skötte sig bra, även om ingen av de lyckades komma bland de tio främsta. Storsjöns Segelsällskap fick mycket beröm för sitt sätt att sköta arrangemangen som innebar en riktig kraftansträngning. Vårt att nämna är att Segelsällskapet arbetar med både bredd och elit och att det även finns 120 kölbåtar i medlemmars ägo.

För många av oss är Jämtland för alltid förknippat med vintersport. Men Storsjön har mer än 1 000 registrerade båt-klubbsmedlemmar, varav nästan alla har egen båt. Sjöns största båt är en 42 fots segelbåt och det finns flera andra som är nästan lika stora. Att Mirror-tävlingarna hamnade i Östersund var heller ingen slump. Här finns en av de tre mest livaktiga Mirror-klubbarna i landet.

Storsjön är inte någon obetydlig pöl, med sin 447 kvadrat kilometers yta är den Sveriges femte största sjö. Den har ett största djup på 87 meter och ligger 292 meter över havet. Indalsälven flyter igenom sjön, som har djupa vikar åt tre håll. Flera betydande öar finns, varav Frösön är den största.

Båtlivet har naturligtvis andra villkor här än längs kusterna, men det är inte mindre intensivt för det. Vi talade med Lasse Göransson, en av eldsjälarna i båtlivet, som tillsammans med fru och barn brukar tillbringa 30-50 nätter per sommar ombord på sin ägandes 33 fots Tunakryssare. Familjen brukar tillbringa både veckoslut och större delen av semestern ombord. Vanligen seglar man ut 10-20 distansminuter och tar hamn vid någon av de gamla ångbåtsbryggor som nu underhålls som samlingspunkter för sjöns båtar. Ofta har man kommit överens med vänner att sammanstråla för att äta och umgås.

Barnen seglar Mirror och deltog i VM. Hustru Helén sitter som ansvarig för ungdomsverksamheten i Storsjöns Se-

gelsällskap. Känns bilden igen från andra seglarfamiljer?

Flera av klubbarna äger lastbil eller traktor med vars hjälp man på cirka fyra timmar kan traila sin båt ner till Sundsvall och fortsätta ut i Bottenhavet. Ett ganska enkelt arrangemang som utnyttjas av många.

Ingen av de fyra kommuner som delar strand vid Storsjön är några kustkommuner. Att bygga och underhålla båthamnar är lågprioriterat. Därför har de fyra största båtklubbarna gått samman, tecknat arrendeavtal med Östersund och bildat Östersund-Frösö Hamnkommitté. Hamnarna har plats för 450 båtar och man har ett system med insatser som i förening med eget arbete åstadkommit att årskostnaden för en bomplats på 4,5 x 11 meter ligger så lågt som 1 000 kronor.

Storsjön är omgiven av höga berg och vädret kan slå om snabbt. Den är dessutom grund och bitvis stenig. Några aktuella och rättvisande sjökort har inte funnits och det har verkat avskräckande på en del nya båtägare. Man har fått lita till ett gammalt kort med djupsiffror i fot, tillkommet för sjöns ångbåtstrafik på 1800-talet, och en senare komplettering från 1980-talet. I början av 2000-talet kände allt flera att det var dags att få till stånd en modern kartering med ett digitalt sjökort som mål. Inom ramen för z-båtförbund gick man samman för detta projekt. Via Länsstyrelsen sökte man och fick Mål 1-pengar, Åre kommun gav bidrag och andra finansärer stötte till.

Sjökortskommittén kallade in Lasse Granath från Hydrographica, som tidigare kartlagt flera inlandsvatten såsom Mjörn, Dalälven, Bolmen, Sommen och många andra sjöar. Han åtog sig att framställa korten, förse dem med strandkonturer, två- och tremeterskurvor och lägga in alla grund och bränningar. Men djupkurvor på stora djup kan inte utläsas med flygbildsteknik så här tog några engagerade



Jens Göransson (bilden) och Sverker Högström deltog i Mirror-VM i båten Tant Grön

båtmänniskor på sig att hämta in djupuppgifterna. Med utgångspunkt från sina manus tog Lasse Granath fram en fil som kunde köras i Sea Clear och med klara instruktioner har sen en liten grupp med Rune Persson som motor skött datainsamlingen. Deras data har bearbetats vidare och översatts till djupkurvor av Lasse Granath. Arbetet har tagit två somrar och nu till våren 2006, kommer två sjökort i format A1 och skala 1:50 000 att kunna köpas. Upphovsrätten för korten övergår till sjökortskommittén som räknar med att få vissa intäkter från försäljningen.

Det är alltid en krävande uppgift att sköta och utveckla ett båtsällskap. Båtklubbarna inom z-båtförbund och Storsjöns Segelsällskap har dessutom lyckats finansiera och genomföra en sjömätning av sin sjö. Det är bara att lyfta på sjökepsen!



Det nya sjökortet över Storsjön blir mycket detaljrikt med djupkurvor på grunda och djupa vatten. Här ett utsnitt över en arkipelag söder om Arvesund.

April - Helsingborg

Fint väder. Måttlig vind. En 58-årig man har just sjösatt sin RIB-båt i trakten av Höganäs och gett sig iväg på årets premiärtur. Båten hittas senare drivande med demolerad styrpulp och utan någon ombord. Föraren har förmodligen fallit över bord i samband med att styrpulpeten gick sönder. Trots fungerande dödmansgrepp och trots flytväst blir detta en dödsolycka som orsakats av att båten var för klen byggd och inte klarade sättningarna i sjögången.

Augusti - Norrtälje

Den 21-åriga navigatören i en tävlingskatamaran omkommer då båten vurpar i samband med rundningen av ett av tävlingsbanans märken. De båda ombordvarande kastas ur båten och navigatören slår huvudet i propellern. För fem år sedan inträffade en liknande dödsolycka i samma tävling.

Augusti - Oxelösund

Två män går, nattetid, på grund med en snabbgående, ruffad motorbåt i närheten av Ledskär. Båda hamnar i vattnet. Förarens kamrat lyckas klättra tillbaka ombord och även lyfta ombord den 42-åriga föraren som avlider - troligtvis av skadorna han fått i samband med grundstötningen.

Juli - Värmdö

Vid ett-tiden på natten kör en ensam man in i en bergvägg och omkommer. Båten, en stor styrpulpeta, fattar eld och exploderar. Resan hade, enligt sjöpolisen, startat från Wermö Golf & Country Club som en gång i veckan har ett mycket uppskattat disco. Sjöpolis och Kustbevakning har, under flera år hållit skärpt bevakning då discobesökarna varit på hemväg eftersom många kör för fort och kör berusade.

Augusti - Stenungsund

Två män i sextioårsåldern och en 58-årig kvinna har deltagit i en bröllopsfest i Stenungsund. Sent på natten lämnar de festen med en fem meter lång styrpulpeta med 100 hk motor. De kolliderar med Lilla Farholmen. Kvinnan omkommer och den ena mannen får allvarliga skador.

September - Nynäshamn

En man i 40-årsåldern omkommer då han, i mörker, är på väg från Nynäshamn mot Muskö. Båten är en stor styrpulpeta. I ett trångt sund vid Skramsö kolliderar han med land. Det finns märken på klipporna och båten uppvisar stora skador. Den bärgades från 6-7 meters vattendjup.

December - Marstrand

Tre män som alla bor och arbetar i trakterna av Marstrand har varit och ätit julbord och druckit alkohol i Marstrand. På småtimmarna bestämmer de sig för att ta en sjötur med en sex meter lång styrpulpeta. I en smal passage kolliderar de med land och på morgonen hittas de av sjöräddningen. En av de tre, en 40-åring, hade klämts fast under båten och avlidit.

Olyckor med snabba motorbåtar

under 2005

text JONAS EKBLAD
foto KUSTBEVAKNINGEN

* Under flera decennier har Sjösäkerhetsrådet fört statistik över dödsfall i samband med fritidsbåtsolyckor. Under 1970- och 1980-talen, då antalet fritidsbåtar ökade enormt, omkom 70-80 personer årligen. Nu brukar dödsfalls-siffrorna hamna mellan 30 och 40 per år. Trots att det är en låg siffra är den ändå förvånansvärt konstant. Minskningen över decennierna kan ha flera förklaringar. En är att båtarna blivit bättre. Framför allt har många små, ranka och läckande roddbåtar ersatts av större, stadigare och osänkbara plastbåtar. Det har säkert räddat livet på många fritidsfiskare.

Flytvästanvändningen har troligen förbättrats sedan 70-talet – inte minst tack vare en aktiv propaganda och bättre, bekvämare modeller.

Dagens elektronik i form av mobiltelefoner och VHF har gjort det lättare att

kalla på hjälp i en nödsituation. Under 2004 var det inte ett enda skarpt sjöräddningsfall som initierades med hjälp av pyroteknik. Däremot kom mängder av larm via framför allt mobiltelefon och en del via VHF.

En annan förklaring kan vara att det faktiskt är färre fritidsbåtar ute på sjön nu än under 70- och 80-talens stora båthausse.

Ytterligare en tänkbar anledning är att den frivilliga utbildning som ägt rum har haft betydelse. Hundratusentals Förarintyg och Kustskepparintyg har avlagts sedan 70-talet.

AtlanticaTidningen har fått ta en förhandstitt på underlaget till 2005 års statistik. Än så länge består underlaget mest av pressklipp som ska kompletteras med framför allt polisutredningar och läkar rapporter.

Fram till mitten av december hade 34

personer omkommit i fritidsbåtsolyckor. Siffran är inte helt säker eftersom det i ett eller ett par fall kan ha varit fråga om sjukdom och inte något som egentligen hade med sjön att göra.

Av dessa 34 ägnade sig minst 9 åt fritidsfiske. Fritidsfiskarna är den enskilt största kategorin olycksdrabbade bland båtfolket.

7 omkom i kanotolyckor. 2 seglare har omkommit genom fall över bord. Seglare och de som är ute med större beboeliga motorbåtar råkar sällan ut för dödsolyckor och när de gör det brukar det handla om fall över bord – inte så sällan i eller i närheten av hamn.

6 personer har omkommit då de med snabba motorbåtar kört på grund eller rakt upp på land. Alla dessa händelser har varit singelolyckor. Det här kan vara tecken på något nytt. Vanligtvis omkommer 2 till 5 personer i kollisioner och oftast är det

två snabbgående båtar som kolliderar med varandra eller att en båt kolliderar med något fast föremål som en bropelare eller en klippa.

I år har det alltså inträffat 6 händelser av den sistnämnda typen samt dessutom en, mer ovanlig dödsolycka, i samband med tävling. En uppgång av antalet singelolyckor med snabba motorbåtar är inte så oväntad. Det säljs många snabba styrbulpet- och RIB-båtar, båtar som ofta används till transporter till och från sommarstugor och till och från fester och sjökrogar. Eftersom de mestadels är utrustade med sjökortsplottrar tvekar inte förarna att ge sig iväg i mörker. Men det finns en alldeles särskild risk att köra »blint« efter plottrar – de har alla en större eller mindre fördröjning som gör att en förare som är på väg in i ett smalt sund tenderar att gira för sent och därefter tenderar att överstyra på väg genom sundet. Då är risken överhängande att färden slutar uppe på land. Nästa alla landkörningar med snabba motorbåtar inträffar på natten.

Sjösäkerhetsrådet har börjat samla uppgifter, inte bara om dödsolyckor, utan också om allvarliga incidenter som lett till personskador. Under år 2005 har Sjösäkerhetsrådet fått in tidningsnotiser om 15 incidenter där förare av snabba motorbåtar



Här slutade hemfärden i augustimörkret, en sjömil från hemmabryggan. Båten framfördes i 27 knop med hjälp av plotter och radar. Alla överlevde!!

råkat så illa ut att de behövt uppsöka sjukhus. Detta är nog bara en bråkdel av allt som inträffat men kan ändå ge en fingervisning om vad som händer. Endast 3 av dessa 15 händelser var kollisioner mellan båtar, övriga var kollisioner med land, bropelare eller grund. I ett fall var det en vattenskoterförare som tidigt på säsongen föll av sin farkost, fick simma iland och blev allvarligt nedkyld.

En allmänt spridd uppfattning är att högfartsbåtarna endast utgör lokala problem i Stockholms och Bohusläns skärgårdar. Av incidenterna inträffade 4 i Stockholms skärgård och 2 i Bohusläns skärgård. Övriga är spridda över landet till orter som: Arvika, Båstad, Valdemarsvik, Kungsör, Västerås, Öregrund, Loftahammar och Uppsala.

Det är lätt att tro att de förare som ställer till problem är unga, nybörjare, berusade och allmänt kriminella. Sanningen är att de flesta som ställer till det för sig är över 40 år gamla. Få är under 30 och sällan är någon under 20. Dessutom är de flesta erfarna sjöfarare. De är ute i hemnavatten och kör som de alltid gjort. Men kanske har de nu en snabbare båt och en ny sjökortsplotter.

Spritkonsumtionen har säkert minskat sett över en längre tid. Alkohol och sjöliv hängde ihop mycket mer på 70-talet än det gör idag. Men det är ändå sant att många, men inte alla, högfartsolyckor har samband med alkoholförtäring.

De flesta förare som orsakar sjöolyckor är för övrigt vanliga hyggliga medborgare – utan något kriminellt förflutet.

Nimbus erbjuder kunskap på köpet

* Nimbus har tagit konsekvenserna av att man är ledande på stora och snabba motorbåtar. Alla båtköpare får som medskick när de hämtar sin båt, ny eller begagnad, en kunskapsportfölj.

Den innehåller en Kursbok i navigation, ett övningsjäsjökort för förare, teckenförklaringar till sjökort, boken Körteknik med snabba motorbåtar, Båtmekanikerboken och passare, transportör, linjal. I paketet ingår allt som man behöver läsa för att klara förarintyg, fartygsbefäl klass VIII, båtmekanikerintyg och manöverintyg för högfartsbåt.

När det gäller utbildningen samarbetar Nimbus med Sjösportskolan i Göteborg. Det är många nya båtägare som saknar viktiga kunskaper i navigation, motor-kunskap och manöverteknik. Med denna startpresent vill Nimbus göra det lätt för dem att komma igång med sin utbildning.



För de mera kunniga fyller materialet en funktion som uppslagsverk. Området högfartsnavigation har tidigare varit lågprioriterat men har vuxit i betydelse när allt fler snabba båtar kommit ut på våra vatten. Många som tror sig vara duktiga båtförare upptäcker när de första gången

ska köra en båt med stora fartresurser att det kräver ny kunskap. De höga farterna innebär också större risker vid kollisioner eller grundstötningar.

Det är ett hedervärdigt initiativ som Nimbus nu tar – helt i linje med deras kvalitetsinriktning.



Ljungströmbåten

»Allt är skönt som är tekniskt fulländat«

Uttalandet är Fredrik Ljungströms och det kan gott stå som devis för hans arbete med att utveckla segelbåtens skrov och rigg.

16

Foto ANDERS HØEGH POST

Ruffade Ljungströmjullen »Uhuru« under segel.

* På hösten 1930 fick Fredrik Ljungström möjlighet att köpa en av tidens stora skönheter, 150 KVM skärgårdskryssaren Ebe, konstruerad och byggd av August Plym på hans eget varv. Materialet var hondurasmahogny och bermudariggen 23 meter hög. Han gav henne det nya namnet Ebella och riggade ned henne till 120 KVM för att få bättre segelbalans. Ebella seglades sen av familjen Ljungström under fem goda år, hela tiden utan hjälpmotor. Det blev många långseglingar i Östersjön och överseglingar till västkusten. Vid många tillfällen under de här seglingarna var Ebella ute i svårt väder, 1932 i orkanstyrka på Östersjön och nästa år hård kuling på Kattegatt. Vid båda tillfällena blev det nödvändigt att reva och bärga segel med en häftigt svängande storbom. Detta gav Fredrik Ljungström impulsen till att utveckla en ny rigg, utan bom, som skulle kunna skötas från sittbrunnen. Ett första steg blev det nya stormseglet till Ebella, som sattes över det på bommen beslagna storseglet och som var skuret med extrem insvängning av

akterliket. Stormseglet blev uppmärksammat och väl mottaget.

Under tiden 1931-35 seglades Ebella sammanlagt 11 000 distansminuter och fick samtidigt fungera som moderfartyg vid Fredrik Ljungströms segelbåtsexperiment. Hon såldes 1935, kom så småningom i Sven Saléns ägo, döptes då till Beatrice Aurore och riggades upp till 150 KVM på nytt.

Fredrik Ljungström ville utnyttja sina erfarenheter och sitt naturvetenskapliga tänkande till att skapa lättdrivna, sjövärdiga skrov och riggar med goda aerodynamiska egenskaper. Han ville dessutom att riggen skulle vara säker och lättskött, även i hårt väder. Det var i en artikel i Segel och Motor 1936 som han första gången beskrev sin grundsyn på strömmingsmekanik och formulerade de principer som sen skulle komma att utnyttjas vid utformningen av cirkelbågsskrovet och den bomlösa riggen med vridmast.

Cirkelbågsskrovet byggdes först med strömlinjeform, det vill säga skedform med

elipsspant i fören och tillspetsad akter. De första båtarna fick en lätt positiv spränglinje. De båtar som byggdes 1944-52 fick cirkelformigt språng och konvex däckslinje. Överhängena för och akter var låga, fribordet i fören högre men akterns mycket lågt. Midskepps var fribordet mycket högt vilket gav stort utrymme inombords. Alla båtar utrustades med rektangulär fenköl och roderaxel i akterkanten av kölen.

LJ-riggen byggde på principerna att segelytan skulle kunna minskas lika snabbt som vindstyrkan tilltog, ända ned till helt revat segel och att segelminskning skulle kunna ske utan fara för besättningen. Vidare att båten med minskade segel skulle kunna hålla upp mot lovart och ej driva med vinden. Och slutligen att faran med slänggipp och slående bom skulle elimineras.

Lösningen blev en cirkelrund mast utan stag. Den något tjockare masten var roterbart lagrad och ett trekantssegel utan bom hissades i mastens likränna. Mastens styrka beräknades så att den utan stag kunde bära hela trycket. Lagring av masten skedde i



Olle Ljungström, son till Fredrik, har nyligen färdigställt ritningar till en julle i plast efter förebild av Väst kustjullen.

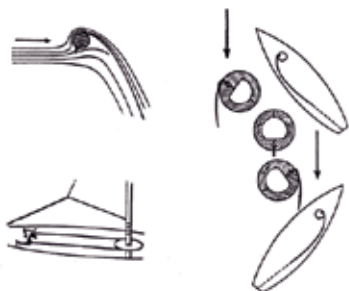
två kullager, ett i däckets och ett i mastfiskan. Detta innebar att masten roterade lätt och därmed kunde vridas från sittbrunnen.

Seglet var dubbelt och öppnade sig automatiskt på länsbog eller vid öppen slör. När man seglade bidevind skotades båda seglen tillsammans. På bidevind och vid sidvind vred man masten något åt läsidan och fick på det viset en drivande vingprofil som gav fart och höjd.

Den första experimentbåten med cirkelbågsskrov byggdes 1933. Hon hette Pajas, var fem meter lång och byggdes av sonen Olle på pappans uppdrag. Hon blev inte helt lyckad, men gav nyttiga erfarenheter, som kom till användning när den första LJ-båten byggdes 1934.

Från Vingen 3 1934 till Vingen 8 1944. Den första LJ-båten, som döptes till Vingen 3, hade måtten 9 x 2 meter med 1,4 meters djupgående och deplacementet 2 ton. Hon förde 30 KVM, dubbelsegel som på läns vecklade ut sig till det dubbla. Pressvisningen som ägde rum utanför Lidingö blev en sensation särskilt när dubbelseglet slogs ut på länsen, helt mjukt och utan gippande bom. Uppmärksamheten blev enorm och meningarna mycket delade. Pressen skrev och debatten rasade.

Nästa LJ-båt blev Vingen 4, konstruerad som skärgårdskryssare med 30 KVM och elva meters längd. Hon såldes till Norge och leveranssegldes dit av familjemedlemmar.



Detaljrättning som visar luftströmmen, mastens vridning och seglets skotning.

All uppmärksamhet hade nu lett till att NK's chef, direktör Ragnar Sachs, blivit intresserad och i februari 1935 tecknades kontrakt med NK om att deras möbelfabrik i Nyköping skulle bygga en serie som fick arbetsnamnet Ljungan. Prototypen byggdes under våren och kalkylen pekade på att båten skulle kunna säljas till ett mycket lågt pris. Demonstrationsseglingarna gick bra och båten ställdes ut i NK's entré. Siktet var inställt på att få ut en större serie på vattnen. Men, till Fredrik Ljungströms besvikelse annullerades kontraktet utan förklaring trots att båten visat sig fungera utmärkt. Ljungan finns, väl renoverad, till betraktande i Sjöhistoriska museets utställningshall vid Galärvarvet i Stockholm.

Härnäst byggdes Vingen 6, som hade dimensionerna 12,7 M x 2, 1M x 1, 6M och 36 KVM segel. Hon byggdes för att först seglas av familjen och sedan säljas vidare. Skrovet var strömlinjeformat med positiv däcksbukt och materialet mahogny. Masten av oregon pine hade en rotdiameter på cirka 140 MM och roterades med en stor masttrissa och en linslinga som vevades med en enkel handvev i sittbrunnen. Under eskadersegling till Finland kom en plötslig stormby akterifrån men på Vingen 6 kunde man snabbt veva tre varv på masten och segla vidare med full kontroll. Kamraterna med sina bermudariggar hann däremot inte reva utan tvingades fortsätta för fulla segel och med bommarna doppande i sjön. På sensommaren skulle båten ner till Fiskebäckskil och färden gick genom Göta kanal. Mest för segel, men ibland med åra eller dragtamp eftersom båten i enlighet med Fredrik Ljungströms principer inte var utrustad med motor.

Vingen 5 kom 1937 och var tänkt som en sportbåt med öppen sittbrunn, utan kapp men med draglucka på däckets. I jämförande seglingar mot starbåt räckte hon inte riktigt till, troligen mest för att hon var underriggad. Vingen gick bättre än staren på kryss och läns, men förlorade på halv vind.

Under 1939 publicerade Segel och Motor en serie artiklar om LJ-båtarna och dessutom en byggnadsbeskrivning för en 10 M båt med 30 KVM segel, först kallad Ale men senare Vingen 8. Riggen hade en 12,2 M mast med dubbelt akterstag och seglet var utformat med konvext akterlik och vertikala lattor. Efter provseglingarna köptes båten av civilingenjör Sven A. Hansson som var en övertygad vän av LJ-båtarna. Han döpte henne till ALA och seglade henne några år för att sen i stället gå över till en ny, mer radikal LJ-båt...



Seglaren och Yachtkonstruktören Fredrik Ljungström, till rors på sin egen Vingen 12, 1951
Foto OLLE LJUNGSTRÖM

Fredrik Ljungström uppfinnare och yachtkonstruktör

Bland Sveriges stora uppfinnare har Fredrik Ljungström en given plats. Tillsammans med brodern Birger konstruerade han STAL-turbinen som under 70 år i flera tusen exemplar installerades i kraftstationer, industrier och fartyg. Luftvärmare blev sen hans främsta uppfinning, byggd i över 25 000 exemplar och fortfarande i bruk i alla större ångkraftanläggningar. Bland hans över 250 patent fanns också högeffektångpannan, pressgjutning, turbinlokomotivet, ett torpedmaskineri, den skakfria förbränningsmotorn, utvinning av skifferolja på platsen. Och Ljungströmbåten! En besvärlig astma ledde till att FL inte kunde gå den vanliga utbildningsvägen. Han är i stället en i stora stycken självlärd man. Som yngste son till en begåvad uppfinnare hade han tillgång till teknisk litteratur och tidskrifter i hemmet och det var genom egna studier han skaffade sig sina kunskaper. Livet igenom var segling hans stora fritidsintresse. Om hans liv och skapande har sonen Olle Ljungström, själv framstående uppfinnare och teknikutvecklare, skrivit boken »Fredrik Ljungström 1875-1964. Uppfinnare och inspiratör.« Under-laget till denna artikel kommer från samtal med Olle Ljungström och från boken.

Berättelsen om Ljungströmbåten fortsätter i nästa nummer.

Bra bryggskydd för båten

– utan fendertar

* Är du trött på att behöva sätta ut fendertarna varenda gång du lägger till vid hemmabryggan? Och vill du slippa hålla på med otympliga och skräpiga gamla bildäck? Då finns det glädjande nyheter!

Lennart Sundberg, byggmästare och entreprenör på Möja, i stockholmsskärgården har båthus och en ganska lång brygga i hemmahamnen vid Berg. Eftersom han föredrar att ligga långsides bryggan och använder båten ofta så måste han förse bryggan med någon madrassering så att han slapp sätta ut fendertar vid varje tilläggning. Men bildäck ville han inte ha så han började söka en bättre lösning. Han tog kontakt med Royal Event som tillverkar dekorativa skyddssegel i svetsad PVC till uteserveringar och fann att det materialet passade som ytterskydd. Via nätet spårade han sen ett tjockt och kraftigt liggunder-

lag från England som är vattenavvisande, relativt hårt och som inte deformeras. Han kombinerade tre lager av liggunderlag och PVC och satte en aluminiumprofil längs överkanten med vars hjälp det gick att fästa skyddet i bryggan. Nackdelen var då att skyddet måste skruvas loss när man ville ta in det eller rengöra. Lösningen blev att svetsa fast överkanten av skyddet vid en massiv plaststav som kunde träs in i en aluminiumprofil. Och profilen skruvades sen enkelt fast i bryggan. Nu gick det lätt att skjuta in eller ut plaststaven i profilen.

En annan finess är att bryggskyddet görs med två kuddar där den ena hänger under den andra. Vid normalvattenstånd hänger båda lodrätt nedåt, vid högvatten förs den undre upp och i sidled och hjälper till att skjuta ut båten. Skyddet täcks av en PVC-duk.



Arbetsnamnet är »DISTANS – fastmonterat bryggskydd i modul« och mönsterskydd är sökt. Den kommer att tillverkas i moduler på 1,8 meter, kan fås i önskad färg med grått som standard och har fördelen att väga mycket litet. Priset per meter för komplett skydd med skena och duk ligger på 1 800 kronor.

Närmare information lämnas av:
Möja Byggnads AB
Tel 08- 571 64 478 / 070- 67 67 500.
Eller per e-post: sundberg.mojal@swipnet.se.

Försäkringen skiljer sig från andra varor eller tjänster på en viktig punkt – man vill helst slippa använda den

18

Så här gör du när du
anmäler en stöld eller skada!
Rätt och komplett sparar
tid och besvär.

Vid stöld av komplett båt:

1. Anmäl till polisen först. Förbered samtalet så att du kan lämna alla väsentliga uppgifter samtidigt: Båtens typ, namn, färg, skrov- och motornummer, var den låg före stölden, utrustningsdetaljer och särskilda kännetecken som till exempel synlig skada.
2. Kontakta därefter Atlantica som också behöver alla de uppgifter som du lämnat till polisen. Vi lägger då ut meddelande om stölden på vår hemsida och informerar Larmtjänst.
3. Från oss får du en skadeanmälan per post. (Du kan också ladda ner den från vår hemsida www.atlantica.se.) Den fyller du i och skickar in tillsammans med polisanmälan, inköpshandlingar i original (eller annat som styrker ditt ägande) och alla nycklar till uppbrutna eller försvunna lås. Bifoga helst en bild.

Vid stöld av motor eller utrustning:

1. Anmäl till polisen. När det gäller en motor ska du ange märke, typ, motornummer och särskilda kännetecken samt varifrån stölden skett. När det gäller utrustning ska du förteckna vad som stulits så noga som möjligt. Även här måste du ange typ, fabrikat, modell, ålder och kännetecken så långt det är möjligt.
2. Anmäl till Atlantica med noggrannast möjliga beskrivning av det stulna.
3. Du får blanketten skadeanmälan per post, fyller i den, bifogar inköpshandlingar och skickar anmälan till oss per post. Även här kan en bild vara till nytta.

Vid grundstötning, annan sjöskada och brand

1. Kontakta Atlantica och gör muntlig anmälan. Från oss får du per post skadeanmälan som ska fyllas i och återsändas. Det varv du uppsöker har annars ofta vår skadeanmälan och du kan även ladda ner den från vår hemsida. Anmälan kan också göras direkt via nätet.
2. Om båten finns hos varv eller reparatör ska du be varvet att ta kontakt med oss. Från varvet vill vi då ha ett kostnadsförslag på reparationen.

3. Om du vill göra enklare reparationer själv för att till exempel minska självriskerna ska du skriva det i din skadeanmälan, komplettera gärna med en bild. Vi tar sen kontakt med dig för att avtala om hur detta ska ske och ersättas.

Viktigt att veta!

Ju mera kompletta dina uppgifter är, desto snabbare kan vår handläggning gå. Du tjänar genom att du slipper vara av med båten längre än absolut nödvändigt. Du är beställare av varvets arbete och sköter kontakten med varvet gällande din del av varvets kostnader som du ska betala direkt till varvet. Vid eventuella reklamationer på utförda arbeten ska du också vända dig till varvet/reparatören.

Kom ihåg att det är du i egenskap av båtägare som är kund till varvet/reparatören, inte Atlantica!

Viktiga telefonnummer:

Sjöpolisen Stockholms län 08-401 69 71
Sjöpolisen Västra Götalands län 031-739 47 70
Larmtjänst båtgrupp 08-783 72 33
Atlantica skadejour 0200-299 300



Två nya medarbetare på Atlanticas skadeavdelning

* Sebastian Walldén har gått vidare i livet och sysslar numera med rederiförsäkring i Oslo. Vi önskar Sebastian lycka till och tackar för den tid han ägnade åt Atlanticica.

Ny skadereglerare/inspektör är från 1 september Olle Arvidsson. Olle har ägnat de senaste sju åren åt att sköta leveranser och reklamationshandling på Skanstull Marin i Johanneshov. Dessförinnan har han jobbat hos Flipper och hos Marinbyrån, dåvarande importören av Buster-båtar. Olle är 33 år och bor med

fru och två barn i Åkersberga.

Vid årsskiftet flyttade Jonas Klint över från Kundtjänst till Skador. Jonas började i maj 2004 och har varit med och byggt upp den nya utökade kundtjänstfunktionen. Nu har han blivit skadereglerare och har som en av sina huvuduppgifter att sköta skadorna i Sjöassistans.

Efterträdare till Jonas på Kundtjänst är under rekrytering liksom förstärkning med en tjänst vardera på Göteborgs- och Stockholmskontoren.



Olle Arvidsson



Jonas Klint

Uttern valde Atlanticica som försäkringsgivare till sitt nya trygghetspaket

* Trygghetspaketet innehåller en båtförsäkring till förmånspremie, en olycksfallsförsäkring för alla i båten samt ett säkerhetspaket som gör det svårare för tjuven att ta båten. I säkerhetspaketet ingår bland annat ett aktivt söksystem och märkning av båt och motor med Securmark microdots.

Vinterförvaring av utombordaren hos marin verkstad ger en sänkning av premien då stöldrisken minskar. Inombordarna får Atlanticas tilläggsförsäkring Exklusiv utan kostnad när båten lämnas till marin verkstad för service under vintern.

Den förmånliga premien har möjliggjorts av de åtgärder som förbättrat

stöldskyddet, en högre självrisk samt det mycket goda skaderesultat som Uttern-båtar visat genom åren.

Trygghetspaketet lanseras i samband med Båtmässan i Göteborg och tecknas via Utterns återförsäljare i hela Sverige.

För mer info och var du hittar din Uttern återförsäljare gå in på www.utternbåtförsäkring.se



Göteborgskontoret på ny adress



Den 10 september flyttade Atlanticica i Göteborg till nya, fräscha lokaler på Rosenlundsplatsen 2, helt nära Feskekörka. Atlanticica-gänget, från vänster Martin Lindemann, Ann Oresten, Maria Lindström, Anette Bernhardsson, Bill-Owe Johansson och Hasse Partheen får snart sällskap av en person till när resursförstärkningen på Kundtjänst är tillsatt. Endast besöksadressen är ändrad, postadress och telefonnummer är som tidigare.

Ny förmån för dig som är kund hos Atlanticica!

Nu får du tillgång till Sjöassistans till ett bättre pris!

* Via ett samarbete med Sjöassistans har du som försäkringstagare hos Atlanticica möjlighet att bli medlem i Sjöassistans till ett reducerat pris första året. Ordinarie pris är 585 kronor per år och ditt pris blir 495 kronor.

Sjöassistans är som namnet låter din hjälp på sjön. Vare sig du har problem med båten eller behöver veta hur länge skärgårdshandlaren har öppet kan du alltid ringa dem. Som medlem får du bland annat reducerad självrisk på din ordinarie båtförsäkring vid sjöskada, samt start-hjälp, bogsering/bärgning, information/rådgivning med mera.

Sjöassistans är bemannade dygnet runt med språkkunnig personal, specialiserade på sjösäkerhetsarbete, service och radiokommunikation. Bakom Sjöassistans står kustradiostationen Stockholmradio med snart ett sekels erfarenhet av båtliv och skärgård.

Ett medlemskap i Sjöassistans är ett mycket bra komplement till din ordinarie båtförsäkring. Bara tryggheten att det finns någon att be om hjälp dygnet runt är värt hela årsavgiften.

För mer info se www.sjoassistans.se eller ring 020-98 90 00.

innehåll

- 2 Ledare
Sveriges farleder
- 4 Exklusiv försäkring
- 5 Sett & Synat
- 6 Sverige i stöldtoppen
- 8 Kåseri
- 10 Atlantica oljespekulerar
- 13 Lyckat Mirror VM i norr
- 14 Olycksrapport från 2005
- 16 Ljungström inspiration
- 18 Ny smart bryggbyggsats
Så gör du vid skada
- 19 Nya medarbetare
Nytt kontor i Göteborg
Nimbusförsäkring
Samarbete med Sjöassistans

Redaktion

Ansvarig utgivare och chefredaktör

CONNY LANDSTRÖM

Redaktör TOM ROECK HANSEN

Produktion/Layout 24 PUNKTER

Omslagsfoto BRILJANS

Tryck SÖRMLANDS GRAFISKA QUEBECOR AB

www.atlantica.se

AtlanticaTidningen utges av

Atlantica Båtförsäkring/
Moderna Försäkringar

Box 2251, 403 14 Göteborg
Tel: 031-723 00 00 • Fax: 031-723 94 15

Atlantica Båtförsäkring/
Moderna Försäkringar

Box 7830, 103 98 Stockholm
Tel: 08-56 200 600 • Fax: 08-56 200 610

E-post: tidningen@atlantica.se

Material till tidningen kan skickas till ovan
angivna adresser eller per fax 08-56 200 610.
Tidningen kan tyvärr inte ta ansvar för insänt,
ej beställt material.
Citat är tillåtna om källan tydligt anges.



Sveriges öar

När detta nummer av AtlanticaTidningen nått dig har du troligen redan läst någon recension av boken. Ändå vill vi gärna kommentera den. Den är nämligen ett storverk och har alla förutsättningar att bli en klassiker. Boken ger de viktigaste grundfakta om våra sammanlagt 401 bebodda öar. För varje ö ges uppgifter om kommuntillhörighet, areal, befolkningstal, tillgänglighet, sjökortsnummer och position. Till det fogas en ofta färgstark historik och naturbeskrivning.

För den som rör sig efter kusterna eller på våra insjöar och lider av normal nyfikenhet är det här precis vad man längtat efter. Och det är ju i båten den hör hemma. Genom att insamlingsarbetet utförts så komprimerat kommer uppgifterna att vara färskvare ett bra tag framåt. I en del fall, särskilt där den bofasta befolkningen består av en ensam äldre människa, kommer naturligtvis förändringar att ske med tiden.

Sveriges öar har drygt 200 bilder, varav ett sjuttioal stora läckra akvareller och ett stort antal tuschteckningar som ansluter sig till texten. Konstnären är Johnny GR Ahlberg som här bidrar starkt till upplevelsen av boken.

Förlag: Carlssons Bokförlag AB
ISBN 91 7203 465 3
Pris i bokhandeln: Cirka 450 kronor

Vem är då mannen bakom jätteverket?

Själv presenterar sig Anders Källgård som »nesofil« vilket uttytt är ö-älskare. Och i hans fall är kärleken en passion, som fått honom att banta ner sin läkartjänst på vårdcentralen i halländska Veddige till halvtid för att ge plats åt resandet, läsandet och författandet. Sveriges öar är visserligen hans största verk men han har tidigare kommit ut med fyra andra böcker, varav en också i pocket-upplaga. Och så har han lämnat bidrag till flera antologier som handlat om resor och öar. Till det ska läggas ett otal artiklar i allt från dagspress till resemagasin. Därtill också fackartiklar i medicinska tidskrifter. Produktiv är bara förnamnet. Anders har deltagit i flera internationella ö-konferenser och idén till Sveriges öar fick han faktiskt på ön Skye år 2 000 när han stötte på en skotsk föregångare.

Alla vi nesofiler i det lilla kan bara beundra glöden hos den som gett sig ö-kärleken fången till den grad som Anders har. Det är tur att han skriver så bra och levande så att vi andra också kan få vara med om upptäckterna. Vill du läsa något mera av Anders Källgård – gå då in på hans hemsida, www.insula.se, och orientera dig.

Vill du köpa »Sveriges öar« för bara 300 kronor inkl moms?

Atlantica och Carlssons Bokförlag erbjuder Atlanticas kunder förmånspris och hemsändning. (Vanligt bokhandelspris är 415-450 kronor)

Enklast beställer du boken per e-post:
info@carlssonbokforlag.se.

Ange namn och fullständig postadress och skriv ordet »Atlantica«.

Du kan också göra skriftlig beställning till: Carlssons Bokförlag;

Att.: Martin Sellgren; Box 2112, 103 13 Stockholm.

Boken skickas per post med bifogad faktura. Erbjudandet gäller till och med 30 april 2006.

Obs! Porto debiteras med 69 kronor.