

Båtliv



Nr 6 • 2012 Pris 40 kr

MEDLEMSTIDNING FÖR SVENSKA BÅTUNIONEN – EUROPAS STÖRSTA BÅTTIDNING

TEMA:

Spolplattor i båtklubbar

ÅRETS BÅTKLUBB
Dags att välja

www.batliv.se

Annons



Fira med oss hela 2013!

Specialerbjudanden under året

Besök vår hemsida www.yachtpaint.com

 **International**
yachtpaint.com

Our World is Water



Snabb hjälp och låga premier

Så svarar våra kunder om varför de valt Svenska Sjö båtförsäkring. De uppskattar särskilt vår erkänt snabba och tillmötesgående skadereglering när olyckan är framme. Ett extra plus är vår premierabatt för förarbevis och andra förmåner som du själv kan påverka genom att försvåra att båten blir stulen.

En annan fördel är att vi jobbar enbart med båtförsäkring. Kanske är det just därför vi har runt 50 000 nöjda kunder. Med små och stora båtar, nya och gamla, med segel eller motor. En sak har de gemensamt. Ägare som bryr sig om sina båtar. Precis som vi.

 **Svenska Sjö**
Båtorganisationernas egen försäkring

*Kolla våra låga premier på www.svenskasjo.se
Eller ring oss på 08 541 717 50. Kan det vara enklare?*

Politisk klåfingrighet drabbar båtägare

I Sverige är båtlivet sedan länge något som alla har råd och möjlighet att syssla med, oberoende av yrke eller inkomst. Det är inte på något sätt en klassfråga.

I många kommuner som ligger nära vatten är politikerna dessutom måna om att båtar och bostäder ska utgöra en gemensam enhet. De flesta uppskattar att se båtar ligga utanför bostadshus eller restauranger och tar gärna en promenad på kajen medan båtarna guppar i solen.

I Göteborg finns det minst en som har en helt annan uppfattning. Tvärtom, han tycker att detta är en gammaldags och förläggad syn.

Den jättelika organisationen Grefabs ordförande, Arne Lindström (V), anser att allmänheten inte kan ha "gammaldags syn och vilja ha en båtplats i sjön". Han vill bland annat höja avgifterna för att ha båt till det femdubbla under tio år. Man kan undra vem det är som är gammaldags och tycker att vi lever i ett klassamhälle.

Grefab (Göteborgsregionens Fritidshamnar AB) är inte vilken organisation som helst. I Göteborg har Grefab hand om 7 300 båtplatser i sjön och 4 300 vinteruppläggningsplatser i nio olika hamnar. Grefab diktar därmed villkoren.

Göteborg är ett av Sveriges centrum för båtlivet och båtbranschen. Det är dessutom en traditionsrik hamnstad. Hur kan en politiker i Göteborg komma på att lägga sten på borden genom så här verklighetsfrämmande uttalanden?

I ett läge när Göteborgs stolthet inom fritidsbåtbranschen – Nimbus – nyss har gått i konkurs och stad-en behöver massor av nya båtplatser känns Arne Lindströms uttalande absurt. Idén om att femdubbla båtplatsavgifterna verkar helt främmande.

Tänk om och tänk rätt! Bygg gärna många nya och sjönära bostäder Göteborg, men låt fritidsbåtarna få ligga utanför. I Sverige är det ingen klassfråga att ha båt.

Lars-Åke Redéen
Chefredaktör



Lars-Åke Redéen
CHEFREDAKTÖR

Båtliv på Facebook: www.facebook.com/tidningenbatliv

Båtliv som pdf-tidning: www.batliv.se/pdf

Båtliv

CHEFREDAKTÖR OCH ANSVARIG UTGIVARE:

Lars-Åke Redéen, Ö. Vittusg. 36, 371 33 Karlskrona. Tel. 0455-297 80, kl. 9-12. E-mail Lars-Ake.Redeen@batliv.se

SBU:s REDAKTIONSKOMMITTÉ: Lasse Bengtsson (ordf.), Anne Adre-Isaksson, Bengt Anderhagen, Lars Afzelius, Bo Wernlundh. **MEDARBETARE:** Olle Larsén, Peter Behrens, Tommy Norin. **ISSN 0282-3934**

ADRESSÄNDRINGAR: Görs till din egen båtklubb.

SVENSKA BÅTUNIONEN: Af Pontins väg 6, 115 21 Stockholm. Tel. 08-54 58 59 60. Fax 08-54 58 59 69. E-mail info@batunionen.com, www.batunionen.com.

PRENUMERATION: 200 kr/6 nr. Bg. 5689-6129 (SBU). Norden och Europa 380 kr.

TS-KONTROLLERAD UPPLAGA: 145 500 (TS 2011).

FÖRETAGSANNONSER: Chrismark AB. Kristoffer Stuesson. Tel. 0455-579 90.

E-mail Kristoffer.Stuesson@batliv.se. Michael Stenquist, Tel. 08-551 161 90.

E-mail Michael.Stenquist@batliv.se.

PRODUKTION: Lotta Ivarsson, Lilo Media. E-mail: Lotta.Ivarsson@batliv.se.

TRYCK: Sörmlands Grafiska AB, 2012.

NÄSTA NUMMER: 22 februari

OMSLAGSBILD: Smögen sommaren 2012. Foto: Båtliv.



SENASTE NYTT OCH BÅTLIV SOM PDF-TIDNING: www.batliv.se

Innehåll nr 6•2012



Läs om olika lösningar för tre båtklubbar i landet.

- 4 Smultronstället Trosa
- 8 Båtpolitik och debatt
- 10 Båtens dag i Kåge
- 12 Provkörd: Yamarin Cross
- 14 Nyheter i korthet
- 18 Provseglad: Nauticat 37
- 20 Elsnipan Elin
- 22 Årets Båtklubb 2012
- 24 Tema: Spolplattor
- 30 Julböcker
- 36 Baltic Sea 2020
- 40 Ordföranden har ordet
- 41 SBU-nytt
- 48 Båtflagga för Sverige
- 49 Sjösäkerhet med Bengt
- 53 Mistluren – insändare
- 56 Renovera Lauinkryssare
- 60 Motorblocket

www.batliv.se

Båtfolkets egen tidning

Båtliv, är medlemsorgan för Svenska Båtunionen (SBU), riksorganisationen för Sveriges båtklubbar. Du som är medlem i en SBU-ansluten båtklubb får tidningen som en del av ditt medlemskap i organisationen.

www.batunionen.com



Pittoreska Trosa har



Kafé och hembageri i "Tre små rum"



M/S Storsand trafikerar Sörmlandskusten under sommaren.

Den lilla genuina skärgårdsstaden Trosa vid "världens ände" har ett brett utbud till båtägare – en gästhamn, båtbottentvätt och varv är bara några saker. För båtbesökare finns bra service med sjöräddning, minilivs och hamnkafé.

Text: Malin Roca Ahlgren Foto: Xavier Roca

På Uddbergagatan 1 i småstadsidyllen Trosa, (Latitud N 58 53'24, Longitud O 17 33'6) ligger Trosas livliga gästhamn med sina 140 båtplatser. Hamnvärden Lasse Eklund, som driver gästhamnen, tar emot oss vid bryggorna.

– Till våra besökare kan vi erbjuda bra service. Här finns sjöräddning, minilivs och hamnkafé, säger hamnvärden Lasse och pekar på uteserveringen precis bredvid bryggan.

– Mitt kafé är ett ställe att slappna av på. Vi erbjuder fika, lunch, glass och WiFi, fortsätter han.

Bakom kaféet ligger en stor grön äng med en nybyggd lekplats och alldeles intill skymtar uteserveringen från Restaurang Fyren – där fotbollsmatcher brukar visas på storbilds-TV. Bredvid hamnkaféet står en scen och Lasse berättar att de under högsäsong en gång i veckan har gratis danskväll där.

– Vi har också en mack, men även en miljövänlig båtbottentvätt som tar båtar med upp till 1,8 m djup, säger han.

Trosa består av små gränder, som har fått sina namn av hantverkarna från 1700-talet och alla leder de ner till ån som slingrar sig likt en orm genom hela staden och ända ner till hamnen. Längs ån ser man promenerande familjer, färgglada trähus med lummiga trädgårdar och i luften finns en doft av jasmin och fisk. Man hör skratt från kaféer, uteserveringar och lekplatser, samt ljudet av gungande master på båtar från Sverige, Tyskland och Frankrike som ligger på rad.



I Marsipangården finns det både shopping och kafé.

Skärgårdstur med musik
Lasse fortsätter berätta att båt-

allt för båtturisten

säsongen är från att isen går fram till november, medan vi samtidigt går till hållplatsen för det ”Blå Tåget”.

Under sommaren kör det kostnadsfria blå turisttåget från hamnen till Trosaporten. Det passerar torget, ICA och järnaffären – där man kan finna det mesta vad gäller båtutrustning. Under högsäsong åker tåget även till Trosa havsbad.

Ut till andra ställen i Trosas skärgård kan man komma med till exempel M/S Storsand, som trafikerar Sörmlandskusten hela sommaren. Deras båtutflykter erbjuder även trubadurmusik.

Vill man istället tillbringa sin tid på land, kryllar det av mysiga ställen att slå sig ner på. Kutter Konfekts butik Marsipangården är värt ett besök. Det doftar starkt kaffe, kakao och kryddor och personalen är mycket trevlig.

De tillverkar egen marsipan. Man kan både se på när de tillverkar, få provsmaka och ta en fika på deras gård vid det vackra sekelskifteshuset, där de spelar lugn bakgrundsmusik. Där finns även en liten sandlåda för de små.

Lite längre ner på samma gata, bredvid Åbladsstugan – Trosas äldsta hus där skärgårdsfiskare bodde, ligger Tre Små Rum. Där kan man andas in gamla tider från 1700-talet när man tar en paus i deras kaffestuga med eget bageri. Bland de 45 inomhusplatserna kan man välja mellan barockrummet, rokokorummet och Carl Larssonrummet.

Gammal hantverksgård

På Västra Långgatan går man genom den gamla kåkstaden och kommer till slut till ännu ett ställe från 1700-talet –

Garvaregårdens kafé, som är Trosas enda bevarade hantverksgård. Där kan man sitta i den vackra trädgården och antingen äta lunch eller bara fika medan man insuper lugnet och stadens historia.

Trosa erbjuder inte bara lugna mysiga caféer utan även det livfulla turiststråket vid torget. Inte långt därifrån ligger Antons krog med ett rådhustorn på taket från 1700-talet. En byggnad som från början var en polisstation och som senare blev en brandstation.

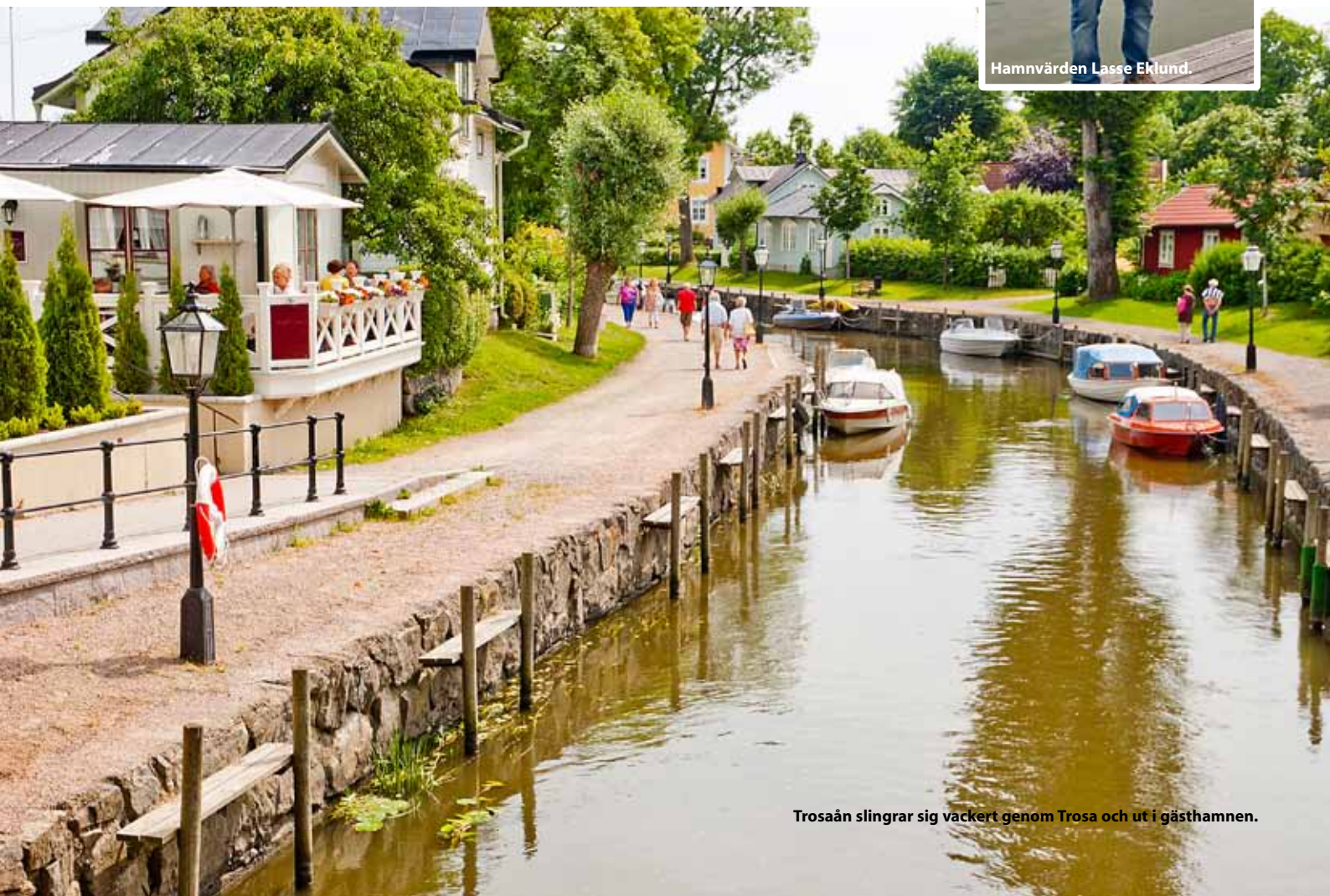
Idag är köket det som en gång var häktet och brandbilens gamla parkeringsplats är numer matsalen. Anton ”Toni” serverar klassiskt, toppat med nytänkande och de erbjuder även musikerhållning. För barnfamiljer är det ett ställe att rekommendera då det precis intill ligger en lekplats för barn.



Blå tåget tar besökare runt i Trosa.



Hamnvärden Lasse Eklund.



Trosaån slingrar sig vackert genom Trosa och ut i gästhamnen.



Trosa är en trygg gästhamn som är väldigt välbesökt under båtsäsongen.



FAKTA OM TROSA

Gästhamnen:

Hamndjup: 2 m
 Båtplatser: 140
 Service: Minilivs, båtmack, båtbottentvätt, WiFi, el, kafé, dans och underhållning, tvättmaskiner, WC, duschar, elskåp, färskvatten, toa- och soptömning.
 Priser (högsäsong): 160 kr/dygn.

Bad:

Trosa Havsbad, Askö badstrand, Sillen i Västerljung, Komöte sandstrand, Stendörren i Tystberga.

Restauranger/krogar/caféer:

"Bomans hotell" – boutique-hotell som erbjuder whiskeyprovning, boule och underhållningsevenemang, bland annat Tommy Körbergs sommarkonsert varje år.

"Fina fisken" – delikatesser från både havet och de lokala gårdarna. Rustikt, traditionellt och en egen brygga som går att angöra.
 "Antons krog" – klassisk mat och musikunderhållning.
 "Punschällaren" – Pizza, pasta, sallad. Uteservering.
 "Tre små rum" – mysigt fikaställe från 1700-talet med rumsuthyrning.

"Sävö Krog" – krog och vandrarhem som erbjuder skärgårdsmat, vildsvin och hjort samt ett lokalt bryggt öl.

Butiker:

"Marsipangården" – med egen marsipantillverkning och kafé.
 "Albins" – Trosas äldsta leksaksbutik (ägare: Benny Andersson).
 "Ankaret" – tuffa, trendiga kläder för kvinnor.

Övrigt:

"Bildrummet" – Ateljé & Galleri. Konst, grafisk form.
 "Trosa Rederi" har skärgårdsturer längs med Sörmlandskusten, taxibåt till Sävö Krog och Landsort.

Info: www.trosa.com

Fiske, marina och varv

Trosa är barnvänligt på många sätt. Lekplatser, badplatser och fiske. Team Sportia lånar ut fiskespön till barn på 9–13 år. Som barn eller vuxen, novis eller erfaren kan man dessutom få hjälp med fisketekniken av den professionella fiskeguiden David Gross, som står för utrustning och en sjösäker båt.

Vill man istället fiska fritt med metspö, kastspö eller pirk kan man göra det längs kusten. För fiske i sjöarna och i Trosaån krävs fiskekort, som också finns att köpa på Team Sportia. I Trosa simmar gädda, abborre, gös, strömming och havsöring.

I Trosa finns även marina och

varv. Trosa Marin är både varv och marina. De säljer både nya och begagnade båtar och hjälper dig även med din båt. Trosa Marin erbjuder full service med tillbehör och serviceverkstad med kompetent personal. Dessutom finns ytterligare några varv i Trosa – Trosa-varvet, Baltic Varv AB och AB Finessa-båtar.



Bildrummet Ateljé & Galleri.



Restaurang Fina fisken och välkända Bomans hotell.



FOTO: XAVIER ROCA
 info@malinrocaahlgren.com



TEXT: MALIN ROCA AHLGREN
 info@malinrocaahlgren.com



» PART OF THULE GROUP

**Thule 15022B**

Trailern visas här med extra sidorullar (tillval).

» Nu har det blivit lättare att köra båt på land.

Med vårt nya båttrailersortiment ser vi till att de första och sista sträckorna på båturen också blir riktigt njutbara. Vi har bokstavligen talat satt säkerheten främst genom den stabila V-formen som går ända fram till kulkopplingen. Chassi, bromsar, fälgar, däck och stödrullar har konstruerats för högsta tänkbara slitstyrka. Och väljer du till superrullar kan det knappast bli smidigare att lasta på och av.

Kort sagt: en båttrailer från Thule gör din transport säker och enkel. Äventyren ska ju inte börja förrän du lagt ut.

Bring your life
thule.com

Lasse Bengtsson är båtpolitisk skribent i *Båtliv*. Han är även krönikör med frihet att framföra sina egna åsikter om svensk båtpolitik.

Hut går hem

Att Thure Andersen skulle frikännas var den verkliga lågoddsaren. Det borde både sjöpolis och åklagare ha insett.

Men icke. Jakten, den föraktliga ”pinnjakten” som polisen i det här landet (troligen annorstädes också) bedriver och som går ut på att med väldiga statistiksiffror visa hur duktig man är och därför behöver mera pengar rullar på. Jag menar att här ligger rättssäkerheten stundtals illa till.

Det tog inte tingsrätten i Uddevalla lång stund att frikänna Thure. Vad som borde ha fått rätten och åklagaren att istället verkligen höja på ögonbrynen var sjöpolisens agerande.

Jag tvekar faktiskt att ta ordet i min mun men det finns där: provokation.

Sjöpolisen ser – på 10 meters avstånd – att det är kvinnan som kör. OK, då beordras hon att lägga till vid polisbåten istället för att – som brukligt är – polisbåten bordar det fartyg de vill undersöka.

Inte nog med detta; polisen tar fram en kamera och filmar den redan nervösa – vem skulle inte bli det i den situationen – kvinnan.

Polisen kan inte höra vad mannen säger till sin hustru utan antar (!) att han ger ”order av väsentlig betydelse...” till henne.

Rätten underkände förstås detta på stubinen. Den dömer inte folk på gissningar.

Efter artikeln i *Båtliv* 5-12 om det här fallet fick jag en rad E-mail från våra läsare om den saken.

Ett E-mail ruskade om. Det var från en pensionerad polisman, han skämdes å sina kollegors vägnar.

”Pinnjakten måste stoppas”, skrev han.

Nu är rättsaken mot Thure Andersen över. Han frikändes – med all rätt – av en enig domstol.

Men fallet har ändå väckt en rad frågor.

Är sjöfyllerilagen verkligen rättssäkert utformad?

Vem är egentligen befälhavare ombord?

Kolliderar inte denna lag med sjölagarna?

Hur som helst, det är en tröst för ett tigerhjärta att våra domstolar har råg i ryggen och sätter ned foten.

Även om polis och åklagare kostade oss skattebetalare 52 000 onödiga kronor den här gången.

Det blir som man säger:

Hut går hem.



LASSE BENGTSSON

Maila gärna dina åsikter om båtpolitik: Lasse.Bengtsson@batliv.se



Sjöfartsverket ska skapa produkter och tjänster till fritidsbåtar för ökad sjösäkerhet, en bättre miljö och nytta för båtägarna.

Sjöfartsverkets nya strategi:

Bättre miljö och nytta för fritidsbåtarna

Sjöfartsverket ska skapa produkter och tjänster till fritidsbåtar för ökad sjösäkerhet, en bättre miljö och nytta för båtägarna. Detta ska ske inom de ekonomiska ramar som det statliga anslaget för fritidsbåtverksamheten anger.

Text: Lasse Bengtsson

Så lyder i korthet den strategiska plan som Sjöfartsverket presenterade nu i höst. Samtidigt lägger verket också fram strategier för samtliga verksamhetsområden inom sjöfarten.

Gemensamt för dem alla är problemen med avgiftsfinansieringen. Det framgår också att Sjöfartsverket då det gäller fritidsbåtarna måste samverka med en lång rad myndigheter inom det svenska samhället, något som försvårar och komplicerar verksamheten.

Skola på Arkö

Den nya strategiplanen pekar på de behov som finns inom fritidsbåtsektorn; samverkan, mera information och utbildning. Det behövs också fler innovationer och verket vill därför skapa en särskild innovationsgrupp tillsammans med båtlivsorganisationerna och koppla denna grupp till det arbete för nya innovationer som pågår inom Sjöfartsverket.

Den nya strategin innehåller

egentligen bara ett konkret förslag och detta gäller båtfolkets utbildning. Där anser planerarna att Sjöfartsverkets sjöräddningsskola på Arkö också får bli en utbildningsplattform för båtfolket.

Sjöfartsverket ska också göra en översyn av de befintliga utbildningarna. Mera information till allmänheten ska uppnås genom ett utökat samarbete med båtlivsorganisationerna.

Inga avgifter

Inom miljöområdet vill verket fortsätta arbetet i Båtmiljörådet och dessutom stärka samarbetet med övriga myndigheter.

Sjöfartsverket upplever också att det är viktigt – med tanke på det stora antalet båtlivsutövare – att den egna organisationen effektivt anpassas till allmänhetens behov och frågor.

Båtlivsfrågorna ska finansieras med statliga anslag – inte genom avgifter av olika slag, konstaterar strategiplanerna slutligen.

Åtal för sjöfylleri mot Thure nerlagt

Uddevalla tingsrätt ogillade det åtal för sjöfylleri som assistentåklagare Carolina Sundelin väckt mot Thure Andersen.

Fjällbacka.

Text: Lasse Bengtsson

Enligt åklagaren hade Andersen "fullgjort uppgifter av väsentlig betydelse för sjösäkerheten" när han bad sin hustru – som körde båten – att lägga in backen ordentligt.

Hans uppmaning får betraktas som en naturlig reaktion i den situation som förelåg, konstaterar tingsrätten.

Det var när sjöpolisen beordrade kvinnan att lägga till vid polisbåten i öppen sjö och hon, nervös, gjorde flera misslyckade försök som mannen ingrepp. Han hade under fisketuren druckit fyra starköl och lät därför hustru ta roddet.

Både polis och åklagare har



Båtliv 5-2012.

ansett att han – påverkad av alkohol – ingripit i hustruns manövrering och därför gjort sig skyldig till sjöfylleri.

Men Uddevalla tingsrätt har en helt annan uppfattning och frikänner mannen helt. Dessutom tillerkänns han ersättning för sina utlägg i samband med målet på nästan 53 000 kr av skattemedel.

Åklagaren i målet har beslutat att inte överklaga den frikännande domen.

Sjöfartsverket köper nya räddningshelikoptrar

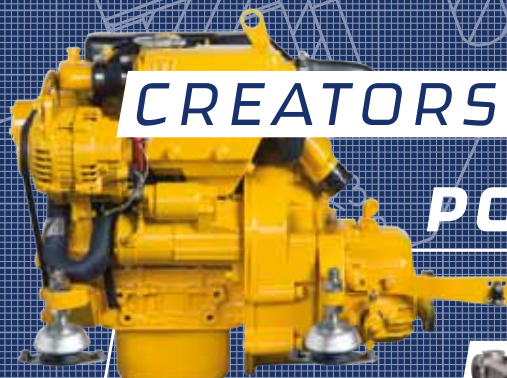
Sjöfartsverket har tecknat avtal med den engelsk-italienska helikoptertillverkaren AgustaWestland S.p.A om att köpa sju nya räddningshelikoptrar av modellen AW139, med leverans från maj 2013. AW139 är en väl beprövad räddningshelikopter som är optimal för svenska förhållanden och som är certifierad enligt internationella krav.

Sjöfartsverket är ansvarig myndighet för svensk sjö- och flygräddning. En central del i verksamheten är helikoptertjänsten. Räddningshelikoptrarna ska finnas tillgängliga för räddningsinsatser både till sjöss och över land. De finns på fem statione-

ringsorter längs med hela Sverige (i Ronneby, Visby, Göteborg, Norrtälje och Umeå). De är i tjänst dygnet runt under årets alla dagar och ska kunna påbörja en insats inom 15 minuter efter att besättningen larmats.

Genom förvärvet av nya räddningshelikoptrar uppnås en ökad kapacitet och förmåga i sjö- och flygräddningsverksamheten. Därmed tillgodoses såväl verksamhetens behov som gällande kravbild. Förvärvet är ett led i det pågående arbetet att säkerställa en långsiktigt hållbar sjö- och flygräddning. De nya helikoptrarna ska successivt ersätta de nuvarande från halvårsskiftet 2013 till slutet av 2014.

 **vetus**
WWW.VETUS.SE



CREATORS OF
POWER



BYT MOTOR TILL VÅREN

Kontakta din närmaste återförsäljare för en bra offert.

Holländska VETUS har under mer än 30 års tid marinkonverterat slitstarka motorer. Genomtänkt design med utmärkta materialval: Topplöck i gjutjärn och avgaskrök i brons. Motorerna baseras på välkända Mitsubishi, Hyundai och Deutz. Finns i effekterna 11-286 hk, med backslag eller adapter för VP110S samt 120S/SB samt nytt drev från ZF.

 **vetus**

Beställ VETUS tillbehörs katalog 2012

VETUS har ett stort tillbehörsprogram för kompletta motorinstallationer, bogpropellrar, styrningar, tankar etc... kompletta installationer



ÅTERFÖRSÄLJARE VETUS DIESEL:

ARBOGA Lunger Båt & Trä, tel.0589-53015 ASKERSUND Norra Vättern Marin, tel.0583-711000
GOTLAND ärosunds Marina & Hotell AB, tel.0498-221662 GÖTEBORG Tänguddens Båt & Motor, tel.031-298710 • V.O: Teknik, tel.031-966298 Gryt Bnygga Marin, tel.0123-40835
GRUNDSUND Grundsunds Marina AB, tel.0523-20020 HELSINGBORG Båtservice Helsingborg, tel.0702-835116 HÄRNÖSAND Dahlman Marin, tel.0611-556666 KALMAR Båthuset, tel.0480-27842 JONKÖPING SM Marin, tel.0707-272926 KRISTINEHAMN Gustavsviks Marina, tel.0550-81700 KUNGSBACKA Onsala Båtservice, tel.0300-15331 KUNGSÖR Kungsörs Båtvär, tel.0227-10132 LAHOLM Join Me AB, tel.0430-14200 LIMHAMN JF Marin, tel.040-154950
LINKÖPING Linköpings Marinmotor Försäljnings AB, tel.013-140337 Lomma Oscars Varv Lomma AB, tel.040-412622 LULEÅ Granec Maskin AB, tel.0920-228025 Lysekil Wilén Marin AB, tel.0523-12340
MYGGENÄS Myggenäs Marin AB, tel.0304-661649 NORRKÖPING Kvårsebo Båtar AB, tel.011-396019 NORRTÄLJE Bergshamra Varv, tel.0176-262068 • Nya Service Varvet Rosättra, tel.0176-294921 Nyköping Spelagens Marinbutik AB, tel.0155-217511 ÖRUST Ellös Marin, tel.0304-20358 OSKARSHAMN Oskarshamns Marina, tel.0491-77760 • Figeholms Marin AB, tel.0491-31400 OXELÖSUND Oxelösunds Båtvär, tel.0155-30827 RAMDALA Trosgårds Motorservice, tel.0455-41143 SÖDERHAMN Åkerströms Mekaniska, tel.0270-12587 SÖDERTÄLJE Albinhallen, tel.08-55080450 STOCKHOLM Resarö Marinmotor, tel.08-54137810
Duvholmens Varv AB, tel.08-7671605 • Kock Marin, tel.08-7170090 • Lidingsö Nautic Marine&Motor, tel.08-7664010 • Mareco AB, tel.08-7179373 • Mobil Marin Motorservice, tel.0703-723222 • Per Olsen Marin AB, tel.08-50033470 • Täby Motor AB, tel.08-7686100 • Virgula AB, tel.08-7020052 • Värmdö Båtservice AB, tel.08-57168300 • Ålstens Marinteknik AB, tel.08-266968 SMEDJEBACKEN Båtshopen Smedjebacken AB, tel.0240-74040 TROSA Trosarvarvet AB, tel.0156-12139 UPPSALA Regal Marin, tel.018-324060 VARBERG Eliassons Båtvär AB, tel.0340-16805 VIKBOLANDET Kvarnbergets Marin, tel.0125-20036 VÄSTERVIK Vituddens Båtvär, tel.0490-15854 VÄSTERÅS Båtservice, tel.021-122301 ÅHUS Åhus Marina AB, tel.044-247000 AMÅL Dalbobotar, tel.0523-10200
ÄNGELHOLM Skåne Marin AB, tel.0431-20300 ÖREGRUND Öregrundss Båtvär AB, tel.0173-30423 ÖRNSKÖLDSVIK Öviks Marina, tel.0660-58270 ÖSTHAMMAR Mattson Marin AB, tel.0173-21400

VETUS AB, Hörnäckersvägen 12, 183 65 TÄBY • info@vetus.se Tel. 08-544 442 70, Fax 08-544 442 79
www.vetus.se

Träbåtsentusiaster möttes



Träbåtsentusiaster, fr.v. Gunnar Renqvist, Michael Fahlgren och Thomas Karlberg.

1989 beställde Gunnar och Gudrun Renqvist från Kåge sin välbyggda Cabingadden från bröderna Johanssons båtbyggeri i Holmsund utanför Umeå. De var två av flera träbåtsägare som seglade in när Kåge Båtklubb i Skellefteå arrangerade Båtens dag 16 juni.

Text & foto: Tommy Norin

Har man en gång haft en träbåt så sitter det i kroppen.

Det säger Gunnar Renqvist. Han har tidigare haft en Storebro Svanö. Den avlöstes av en Uttern 890 i plast, men 1989 blev längtan efter en träbåt för stark.

– Vi beställde en ny Cabingadden hos bröderna Johansson

som gör kvalitetsbåtar, berättar Gunnar när Båtliv kliver ombord på den 28 fot långa båt som Gunnar och Gudrun har skapat mycket efter eget huvud.

Inredning av Taube

– Vi ville ha det på vårt sätt. Jag åkte ofta till Holmsund och deltog i arbetet och sedan tog jag

hem båten och lackade den själv, säger Gunnar Renqvist.

Båten är ett under av skön finish där inredningen gjorts av Evert Taubes brorson, Stig Taube, som arbetade vid båtbyggeriet en tid.

– Taubesläkten kommer ju från Västerbotten, säger Gudrun.

Paret Renqvist är ofta ute med båten, men numera blir det även bryggseglingar över dagen.

Bredvid Gunnar och Gudrun Renqvist ligger Thomas Karlberg med en Cabingadden från samma båtbyggeri, köpt 1997.

– Jag har gått igenom hela båten och bytte motor 1997. Vi ligger ute 20–30 nätter varje

sommar, berättar Thomas Karlberg, som uppger att båten blir nog svår att skiljas ifrån, om det nu sker...

En båt varje år

Gänget med sina träbåtar kompletteras av Michael och Lena Fahlgren med deras 11 m långa motorseglare med ekskrov och överbyggnad av mahogny. Båten har de köpt av båtbyggaren Sture Holmgren som också finns med vid Båtens dag, där han visar sin välbyggda skötbåt med prislapp cirka 250 000 kronor.

Sture har kört till båtdagen från Romelsön och berättar för Båtliv att han och hans farbror, fyllda 85 år, tillverkar en skötbåt varje vinter.

– Vi går ut i skogen och hugger timret till byggena, säger Sture, som förklarar att skötbåten är byggd i svensk kärnfura.

– Jag bygger för att känna glädje, inte för att tjäna pengar och jag vill sälja till träbåtsälskare, säger Sture Holmgren, innan han tuffar tillbaka till Romelsön.

Tre båtfamiljer som trivs med medlemskapet i den båtklubb som bildades i mitten av 1960-talet.

– Då låg båtarna längre upp i älven och då hette klubben Kåge Motorbåtsklubb, berättar Peter Lugnegård som varit ordförande för Kåge Båtklubb i sex år.

1967 flyttade klubben till nuvarande Kåge hamn, centrum för ett surströmmingssalteri under 1950-talet. Här låg även det sågverk som flyttat en bit



Sture Holmgren.



Gudrun och Gunnar Renqvist.

vid Båtens dag i Kåge

bort från hamnen.

– Härifrån gick också en tid en Finlandsfärja, men trafiken upphörde i slutet av 1960-talet, säger Peter Lugnegård.

Här ökar båtlivet

Idag är hamnen bas för klubbens 300 medlemmar med 195 båtar i registret. Båthamnen rymmer 200 platser. Peter Lugnegård säger att glädjande nog ökar båtlivet och det gör att folk körar för att få båtplats.

– Just nu har vi 15 i kön. Vi skulle vilja bygga ut hamnen med 70 platser, men det är säkert en kostnad på 1,5 Mkr så det får vänta, säger Peter Lugnegård, som pekar på att klubben försöker ändå göra investeringar till nytta för båtlivet.

– 2011 investerade vi 630 000 kr i hamnen när vi bytte gamla betongbryggor mot nya. En utgift klubben klarade på egen hand, säger ordföranden.

Holme med gäststuga

Under åren har Kåge hamn utvecklats till en modern småbåtshamn. Klubbstugan som tidigare var tullhus har byggts om där gästande båtar har tillgång till serviceutrymmen och här finns också klubbens kansli med en anställd hamnkapten. Det gamla timmermagasinet tjänar som båthus med 49 platser.

– Det är till för båtar på 35–40 fot, förklarar båtklubbssordföranden, som pekar på att de allra flesta väljer att dra båten



Ulf Bystedt.

hem till tomten när det är dags för vinterförvaring.

Förutom hamnen i Kåge har klubben en anläggning 1 Nm utanför Kåge, Bastuholmen, som är ett populärt utflyktsmål.

– Vi har en stor gäststuga med festlokal och bastu, man sköter sig själv när man kommer dit, säger Peter Lugnegård, som pekar på att det hela är helt avgiftsfritt.

Hur är kommunens inställning till Skellefteås båtliv? Det finns åtta båtklubbar och tolv hamnföreningar i området.

– Det har vuxit från att vara intresserad till engagerad. Vi har ständiga samråd där vi bland annat sitter med i det kommunala skärgårdsrådet som bildats, och det pågår också ett skärgårdsprojekt, Mare Borealis, i syfte att stimulera investeringar i skärgården, säger Kåge Båtklubbs ordförande, som leder en aktiv klubb.

Förutom Båtens Dag arrangerar klubben seglingskola varje sommar för de 9–11-åringar



Petra och Thomas Karlberg.

som får segla med klubbens åtta Optimistjollar. Seglingslägret pågår en vecka med seglingar fyra timmar per dag.

Under augusti genomförs så kallade 24-timmarsseglingar i eskader.

– Många åker på egen hand antingen norröver till Norrbottens skärgård eller söderut, gärna emot Höga Kusten, säger Peter Lugnegård, som pekar på att också Skelleftekusten har sköna smultronställen.

– Bastuholmen är ett smultronställe, men det är också fint att köra ut till Bergskäret och Klåvaskär, säger Peter Lugnegård, innan han återgår att sälja gamla tomma surströmmingsburkar som minner om den för länge sedan avslutade surströmmings-epoken.

Hur ser Kåge båtklubb ut om fem år?

– Då har vi byggt en brygga till och seglarskolan har 20 elever. Då hoppas vi också att vi har



Peter Lugnegård.

fått sjömack till hamnen. Nu förhandlar vi med en leverantör av bränsle, vi hoppas på en positiv lösning, säger ordföranden för Kåge båtklubb.



FOTO: TOMMY NORIN
tommy.norin@batliv.se

NYTT PROGRAM AV MARINA STOLPAR

GARO introducerar en helt ny familj av marina uttagsstolpar. Eluttag för 1- och 3-fas, energimätning, vattenkran och en effektiv LED belysning – det mesta kan vi klara. Komplet program till säsongen 2013. Missa inte detta!

Kontakta oss för mer information:
ingvar.grundborg@garo.se • 070 658 01 65

GARO

nyhet

Två nya modeller från Yamarin Cross

Från Finland kommer de här två nya aluminiumbåtarna. Yamarin Cross 49 Bow Rider och 60 Cabin är mycket intressanta modeller i en viktig storleksklass.

Text & foto: Lars-Åke Redéen

När båtbranschen har det tufft på grund av vikan- de försäljning är det nyheter som säljer. Finska Yamarin Cross från koncernen Konekesko har visat upp två nya modeller inför säsongen 2013. Båda är byggda i aluminium med innerliner i plast.

De båda nyheterna är dels dubbelpulpetmodellen 49 Bow Rider, dels den helt nya kabinbåten 60 Cabin.

Lilla Yamarin Cross 49 Bow Rider är överraskande stabil och rymlig med tanke på att den bara är 4,86 m lång. Måtten gör den säkert attraktiv som förbindelsebåt och sportbåt i skärgården. Den är godkänd för sex personer.

Det är relativt gott om plats i båten, även för en 1,89 m lång förare. Under bänkarna finns praktiska stuvutrymmen och som hos alla bow riders är den främre sittbrunnen en tillgång.

Vi körde 49 Bow Rider med



Cross 60 Cabin är den första kabinbåten från Yamarin Cross. Det är en rymlig och mycket praktisk båt.

Yamarin Cross 49 Bow Rider passar för motorer på 40–70 hk.

en 40 hk motor, som är det minsta alternativet. Det ger inga våldsamma prestanda, men passar utmärkt för den här båttypen. Båten planade upp lätt med två vuxna ombord och gjorde över 25 knop.

Ännu mer intressant är Yamarin Cross 60 Cabin, som är den första kabinbåten i programmet Cross. Båten är byggd på ett helt nytt skrov och går mjukt och tyst i sjön. På typiskt Yamarinvis har den gedigna

beslag, till exempel har takluckan dubbla gasdämpare och både för- och akterdörren har stabila gångjärn i rostfritt.

Kabinen är rymlig och har en bred mittgång samt möjlighet till övernattning. Den är även förberedd för att montera en värmare. Kabinen hade fått ännu mer utrymme om Yamarin hade vågat skipa de minimala skarndäcken, men det går att ta sig runt båten

på utsidan med hjälp av rostfria grabbräcken på båtens tak som man kan hålla i.

Yamarin Cross 60 Cabin passar för motorer på 70–150 hk. Den är godkänd för sex personer.

Alla Yamarin Cross tillverkas i 5083-aluminium, ett material som är mer korrosionståligt och 30 procent starkare än det 5754-aluminiummaterial som är vanligast i fritidsbåtar.



Det förliga utrymmet i Cross 49 Bow Rider.

Instieg och detaljer är snygga och rejäla i Yamarin Cross 60 Cabin.

FAKTA

YAMARIN CROSS 49 BOW RIDER

Längd:	4,86 m
Bredd:	1,96 m
Vikt:	490 kg
Motor:	40–60 hk
Personer:	6
Toppfart:	26–32 knop
Pris:	199 000 kr*

Info: www.yamaha-motor.se

YAMARIN CROSS 60 CABIN

Längd:	6,05 m
Bredd:	2,32 m
Vikt:	960 kg
Motor:	70–150 hk
Personer:	6
Toppfart:	28–44 knop
Pris:	442 000 kr**

* 49 BR Cross med Yamaha F50 komplett med sittdynor, akterkapell och kapelldör.

** 60 C med 442 000 kr med F100 och med F115 kostar den 450 000 kr.

AEZ

LEICHTMETALLRÄDER

SPONSOR OF THE AEZ RC44 SAILINGTEAM



NEW

AEZ PORTOFINO

8,0 x 17 | 8,5 x 18



NEW

AEZ PORTOFINO dark

8,0 x 17 | 8,5 x 18 | 8,5 x 19 | 9,5 x 19



NEW

AEZ ANTIGUA

8,0 x 18 | 8,5 x 19 | 9,5 x 19 | 8,5 x 20 | 9,5 x 20



NEW

AEZ ANTIGUA dark

8,0 x 18 | 8,5 x 19 | 9,5 x 19 | 8,5 x 20 | 9,5 x 20



NEW

AEZ SYDNEY

8,0 x 17 | 8,0 x 18 | 8,0 x 19 | 9,0 x 19



made in Germany

Effektiv tvätt för hela båten

Ingemar Leijon har arbetat som kemiingenjör – särskilt inriktad på tvättmedel för hushåll och industri – i mer än 25 år. Hans mål är att ta fram så miljövänliga tvättmedel som möjligt.

Text & foto: Lasse Bengtsson

Nu har han, tillsammans med en grupp intressenter, startat ett nytt företag i Stenkullen utanför Göteborg, NewClean Sverige AB.

Företagets nya produktlinje riktar in sig på båtlivet och dess olika behov. Resultatet har blivit flera olika tvättmedel som alla har en rad gemensamma egenskaper; stark koncentration, tillverkning av förnyelsebara råvaror och en snabb biologisk nedbrytning.

Leijon har tidigare arbetat med att ta fram skonsamma



Det nya och miljövänliga tvättmedlet sprutas på redaktionens Saltö 31.

tvättmedel för de stora livsmedelkedjorna i Sverige och har lång erfarenhet. Den nya serien för tvätt och rengöring av fritidsbåtar följer samma linje.

Båtliv har praktiskt testat den nya serien, bland annat fick redaktionsbåtens maskinrum – med två sexycylindriga dieslar –

en rejäl rundvask, så också båtens utsida där tvätten avslutades med en lätt schamponering.

De nya tvättmedlen är effektiva, det tog faktiskt inte mera än 45 minuter från start att rengöra maskinrummet, grovvaska utsidan och därefter avsluta med en schamponering av samma utsida.

Båten blev ren, både inombords och på utsidan.

Serien omfattar tre olika medel: Marine Gelcoat, Cleaner Marine Cleaner och Marine Shampoo. Vart och ett av dem finns i enlitersförpackningar

Mer info:

www.newcleansweden.se

Nytt projekt kan ge bättre bottenfärger

Forskare vid Göteborgs Universitet, med professor Hans Elwing i spetsen, har dragit igång ett stort projekt för att söka lösa problemen med de giftiga bottenfärgerna på fritidsbåtar.

Text: Lasse Bengtsson

Projektet skall pågå i tre år och kosta över 30 Mkr. Resultatet, om allt går vägen, blir dels ge en helt kopparfri och fungerande bottenfärg samt en stor genomlysning av det svenska båtfolkets attityder till bottenfärgsproblemen. Denna undersökning sker på uppdrag av Sveriges Tekniska Forskningsinstitut (SP) i Borås

Hans Elwing har i många år – som mikrobiolog – forskat på ämnen som på ett miljövänligt sätt kan hålla främst havstulpanerna borta från fritidsbåtarnas skrov. Han har visat att det finns sådana ämnen och han har också testat dem i verkligheten. Hans laboratorium har också utvecklat

en metod för att begränsa utläckning av biocider till den marina miljön i försumbara mängder.

Planen är att den nya färgen skall marknadsföras av ett italienskt företag (Boero) även på



Nya bottenfärger utan gifter kan vara på gång. På bilden några av de nuvarande färgerna.

den svenska marknaden.

Forskarna vid Göteborgs Universitet är emellertid inte nöjda med enbart en ny, miljövänlig färg, man vill också en gång för alla ta reda på vad det svenska båtfolket tycker och tänker om bottenfärgsproblemen.

Stor attitydundersökning

För att lösa detta begär gruppen med Sveriges Tekniska Forskningsinstitut (SP) som uppdragsgivare ett bidrag från EU, en så kallad Bonus-

utlysning. I denna utredning skall båtägarna frågas ut om sina attityder till olika antifoulingmetoder.

En annan del av utredningen siktar på, att ta fram en svarsbank med råd och rön om de

biocidfria alternativ som finns tillgängliga.

Referensgrupp

För att träffa rätt med bland annat frågeställningarna i denna stora undersökning har forskarna knutit till sig en referensgrupp där representanter från båtlivets organisationer, hamnägare och marinbranschen ingår.

Sedan denna grupp haft sitt första möte har forskarna insett att enbart bottenfärger är ett för smalt område, man har därför beslutat sig att även inkludera olika drivmedels inverkan på den marina miljön.

Tidningen Båtliv ingår i referensgruppen till detta stora projekt och vi kommer förstås att kontinuerligt rapportera om vad som händer.

– Det är inte fråga om att dra på TBT-problemen igen, säger professor Elwing till Båtliv, det här projektet skall ha en för svenskt båtliv positiv inriktning.

Båtköp hävdades efter beslut i ARN

Ett båtköp som hävdades och en motor som inte reparerades på garantin. Det är ett par exempel från Allmänna Reklamationsnämndens (ARN) arbete.

Staffan Högardh är SBU:s representant i ARN.

Text: Staffan Högardh

Ärendena nedan är en kort rapport från ett sammanträde med Allmänna Reklamationsnämnden, som har en särskild avdelning för båtfrågor.

Elva ärenden fanns på fördragningslistan, nio avslogs, ett tillstyrktes till fullo, se nedan och ett tillstyrktes delvis, där vi minskade den begärda ersättningen från 8 400 kr till skäliga 2 000 kr.

Här följer några ärenden värda att kommentera.

1. En person har köpt en begagnad utombordsmotor av en motorfirma. Kunden finner att den läcker bensin och är svårstartad. Han lämnar den där han köpt den, de lagar felet och provkör motorn.

Kunder åker hem och hittar efter en kort tid ytterligare ett fel. Han ringer verkstaden som denna gång vill ha betalt för reparation. Kunden nekar att betala och hävdar att det måste varit fel från början. Det slutar med att han lämnar motorn till en annan verkstad, som reparerar felet. Nu hävdar köparen att verkstaden där han köpt motorn ska betala denna reparation och reseersättning. En omöjlig situation, vi avslag återbetalningskrav.

Slutsats: Har du klagomål på ett köp, håll dig till säljaren, eller låt göra en neutral besiktning. Lämnna inte in varan till annan reparatör, eller framför allt börja inte fixa själv. Då är det mycket



ARN har en särskild båtavdelning som kan båtfrågor.

svårt att komma med några krav.

2. En person har köpt en ny motor med garanti. För att garantin ska gälla är det noga att köparen tar reda på alla villkor, servicekrav m.m. I det aktuella fallet lämnades motorn in för en reparation inom garantitiden, men det visade sig att kunden slarvat med service året innan och därmed upphörde garantin att gälla.

3. En kund har köpt en burk bottenfärg, ställt den i bilens bagageutrymme och efter några

mil känner han en stark lukt från bagageutrymmet. Burken har vält, locket har lossnat och bottenfärg har runnit ut i bagageutrymmet. Kunden hävdar att locket inte varit ordentligt påsatt och vill ha ersättning för en mycket besvärlig rengöring. Tyvärr avslag även här.

4. En person har köpt en begagnad motorbåt av ett båtföretag för 350 000 kr i maj 2010.

I juni 2012 får han reda på att båten inte är CE-märkt och han har därför mycket svårt att sälja den. Det är förbjudet för företag att sälja en båt som inte är CE-märkt. Säljaren framhöll att den föregående ägaren inte informerat båtföretaget om att båten inte var CE-märkt. Köparen har yrkat på hävning av köpet, vilket tillstyrktes av ARN.

Slutsats: Var noga med att ta reda på och kontrollera gällande regler för köp av begagnad båt, speciellt om det är en importerad båt.



Michael Walther,
Regattaseglare

Känn friheten

Upplev 360° vattensport.

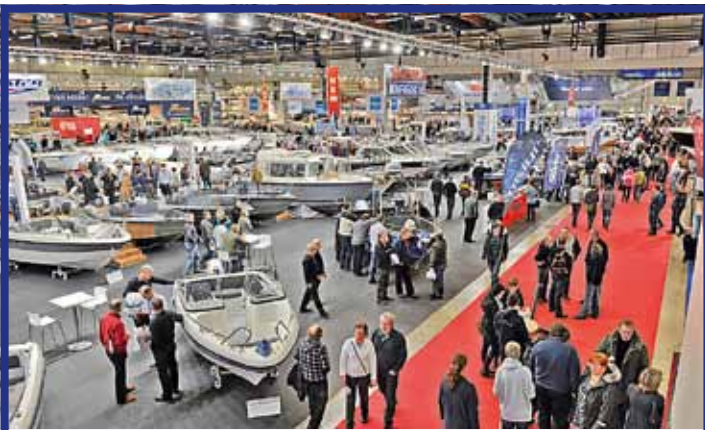


19.-27.1.2013
www.boot.de

Upplev naturkrafterna, känn saltsmaken, klara utmaningar i team, hitta lugnet och balansen. Allt om segling hittar du på boot Düsseldorf den 19-27 januari 2013.

Tysk-Svenska Handelskammaren
Box 27104
102 52 Stockholm
tel. 08-6651820
fax. 08-6651804
e-post
messe@handelskammer.se
www.handelskammer.se

Messe
Düsseldorf



Åk med **Båtliv** till Helsingfors båtmässa

Åk med Båtliv till en av Skandinavien största båtmässor: Helsingfors internationella båtmässa (Vene 13 Båt)!

Detta är Europas till ytan största båtmässa. Den som är intresserad av att köpa en finsk båt har ett bra tillfälle här eftersom alla finska båtmärken visar upp så gott som hela sin repertoar på mässan. Det visa flera stora nyheter, bland annat Sunseeker 68 Predator, Princess 57, Azimut 50 Magellano, Riva 33 Aquariva Super och Delta 54. *Mer info om mässan: www.finnexpo.fi*

På väg till Helsingfors bjuder vi på en timmes intressanta föredrag med frågestund. Med på resan har vi Christer Rexholt från Flipper Marin, som berättar om trender i båtbranschen och de nya Flipperbåtarna. Johan Karlsson från båtmäklaren Eriksson Marine på Pampas följer med och berättar hur begagnatmarknaden ser ut idag, vad som gäller för CE-regler med mera.

Dessutom finns Båtlivs Bengt Anderhagen med för att tala om ett ständigt aktuellt ämne: sjösäkerhet.

Vi åker med Viking Line. Här är alla detaljer om resan:

- Resa:** Stockholm–Helsingfors t/r
8/2-9/2 Avgång kl. 16.30, ankomst Helsingfors kl. 10.10
9/2-10/2 Återresa kl. 17.30, ankomst Stockholm kl. 10.00
- Datum:** 8–10 februari 2013
- Pris per pers.:** 1 620 kr.
- Boende:** Del i dubbelhytt, Kategori B
- Måltider:** Viking Buffé på utresan kl. 19.30
Viking Buffé på hemresan kl. 18.00
Food Garden frukost bägge vägarna
- Bokning:** Ring tel. 08-452 4020 och uppge koden "BÅTLIV".
Det går även att E-posta: team8@vikingline.com
Sista datum för bokning är **2013-01-25**.
Priset ovan är ett grundpris. Fråga Viking efter andra alternativ för bättre hytter eller enkelhytter.



Start för båtsäsongen på Båtmässan i Göteborg

Båtmässan i Göteborg är som vanligt den första av de skandinaviska båtmässorna. 2013 hålls mässan 2–10 februari. Premiärer, inspiration och utbildning är det som står i centrum den här gången.

Båtmässans besökare vill lära sig något nytt och inspireras när de går på mässan, enligt mässans egna publikundersökningar.

– I den del av mässan där Västkustens Båtförbund och andra organisationer står kommer vi att ha en scen där det blir olika föredrag och framträdanden. Bland annat om hur man sköter sin båt bättre och hur man använder båten bättre, säger Bengt Wallin, projektledare för Båtmässan.

– Sven Yrvind är en av dem som talar på en av scenerna på mässan under rubriken "Förverkliga dina drömmar". Dessutom blir det extra satsningar på barnfamiljerna.

En nyhet är att det ingår en barnentré upp till 16 år i alla vuxenbiljetter. Mässan kommer också att ha många inslag för barn på mässan.

Som vanligt blir det även en rad båt- och tillbehörspremiärer på Båtmässan. Det blir också ett nytt Miljötorget med nya tankar kring båtlivet.

www.batmassan.se

Allt för Sjöns båtar i A-hallen

Nordens största båtmässa – Allt för Sjön i Älvsjö – arrangeras nästa gång den 2–10 mars. En av nyheterna blir att alla båtar samlas i den stora Alfahallen.

www.alltforsjon.se

Ny båtauktion på nätet

Yacht Action AB är en ny auktionsportal på nätet för försäljning av båtar genom auktion. Den har ett helautomatiskt auktionsförfarande där privatpersoner och företag kan lägga upp objekt till försäljning.

Auktionen förmedlas via ombud och många av Sveriges ledande båtmäklare är anslutna.

Tanken är att säljare och köpare ska hitta varandra snabbare till ett pris som gör att båten blir såld. Marknadsföring genom auktionen är gratis.

www.yachtaction.se



Nätkontakt på sjön

Problem med dålig internetuppkoppling via mobilt bredband kan ofta avhjälpas med en extern antenn till 3G- eller 4G-modemet.

Den svenska antenspecialisten Smarteq har en lösning för bättre mottagning och stabilare uppkoppling. Det handlar om antenner som kopplas in i bredbandsporten eller dongeln som många har till sin dator.

Den externa antennen kan placeras där radiosignalen är bättre och den externa antennen kan också i sig ha bättre prestanda.

SmartDisq-antennen förbättrar mottagningen flera gånger om. Den är speciellt tänkt för båtar och husvagnar och är IP67-klassad vilket innebär att den är vattentät. Med den här antennen fastskruvad på båten kan man få en signalförstärkning med drygt 2 dBi.

Antennen kostar 1 100 kr och levereras med allt man behöver för att enkelt koppla in den i modemet.

Antalet mobila bredbandsabonnemang i Sverige är i dag över två miljoner, och är snart dubbelt så många som de fasta bredbanden. Allt fler samsas om kapaciteten i näten som därför inte alltid räcker till. Internetuppkopplingen som operatörerna utlovar gäller oftast bara i närheten av sändarmasterna och om det inte finns några hinder i vägen. Därför hjälper det som regel heller inte att byta operatör om man vill få bättre internetuppkoppling med mobilt bredband. Istället är det någon form av yttre antenn som gäller för att förbättra täckning och prestanda.

Olle Larsén





Christian Olsson på Sportmanship Marin visar Lowrance nya serie med ekolod och plotter i samma display.

Ekolod med filmkänsla

Ett ekolod som ger ekon som är nära riktiga filmbilder måste vara alla fiskares våta dröm. Lite av det här finns i Lowrance nya serie med kombinationen ekolod och plotter i samma display. Det är bara att peka och köra.

Text & foto: Olle Larsén

Lowrance har utvecklat ekolod i över 50 år och det har blivit flera miljoner apparater. Teknikutvecklingen har accelererat de senaste åren och den nya generationen Lowrance kommer med tre nya pekskärmar på 7, 9 och 12 tum. Alla med intuitiv känsla, det vill säga det är enkelt att hitta rätt bland alla funktioner.

Här finns det mycket att leka med. Det handlar om kombinationsapparater för ekolod och kartplotter. Lowrance nya HDS Gen2 Touch-serie har bredbandsekolod och StructureScan HD inbyggt i enheten. Till dessa kan man också ansluta radar, motor- och bränsleövervakning, en musikenhet och en enhet för trådlös koppling och övervakning.

Bildskärmarna är bland de ljus-

starkaste i klassen och har en glasruta som minskar reflexer. I och med att knappatsena försvunnit i kanterna har man också kunnat maximera bildytan och fått en stor bildyta i en liten apparat.

Själva tittytan har ökat med 25 procent i 12-tummaren och 7-tummaren har fått 10 procent större tittyta tack vare pek-skärmstekniken.

– Den stora nyheten är att pek-skärmstekniken gjort dem ännu enklare att använda. Det tar bara 5–10 minuter att lära sig dem och är man van att använda surfplatta går det ännu fortare. Allt går dock inte lättare genom att peka på skärmen. På en båt som gör fart är det lättare att zooma in och ut i bilden med hjälp av en knapp, säger Christian Olsson, vd på den svenska distributören Sportmanship Marin.

Klarar det mesta

Den ljusstarka pekskärmen (upp till 1500 NIT:s), kan delas upp i fyra olika bilder samtidigt. Det går snabbt att panorera och zooma med fingrarna och menyerna har ikoner som är lätta att förstå. HDS Gen2 Touch har också fem tryckknappar för exempelvis zoom.

Lowrance nya kombiserie ger,

med sitt inbyggda bredbandsekolod och StructureScan HD, ekolodsbilder med större känslighet, klara bilder och möjlighet att hitta fler mål.

Ekoloden har fullt sidoseende med fotoliknande bilder över det som är rakt under båten men också ut på både styrbords och babords sida. Med de olika ekolodsgivare som finns tillgängliga kan man få bilder med StructureScan HD från 70 meter och med bredbandsekolod med givare från 500 meters djup. Med en djuphavsgivare kan man gå ända ner till 3 000 meter.

Man kan spela in bilderna och också backa bandet och gå tillbaka i ekolodshistorien för att granska, zooma in och titta närmare på bottenstrukturer.

Multifunktioner

De nya maskinerna har inbyggd GPS-antenn och det går att koppla in en extern antenn. Alla modeller har standard SD-kortläsare och är kompatibla med Navionics sjökort. Navionics Platinum+ kartor kan läsas i 3D-perspektiv.

Med funktionen StructureMap kan man scanna botten och sedan lägga högupplösta StructureScan HD-bilder som ett lager på kartbilden.

Multifunktionsskärmarna kan kopplas i nätverk via NMEA 2000, NMEA 0183 och Ethernet och dela alla data med varandra. När man kopplar ihop en HDS Gen2 ekolod/kartplotter med en ren kartplotter så blir denna en fullt fungerande kombinationsenhet. Dessutom har 9 och 12-tum modellerna dubbla Ethernetportar för fler expansionsmöjligheter. De innehåller också två SD kortläsare samt en videoingång för undervattens- eller övervakningskamera.

Nästa år kommer också en enhet, Go Free, för trådlös uppkoppling och en app som gör att man via iPhone, iPad eller Androidenheter kan manövrera och se sina HDS Gen2 Touchskärmar. Den här trådlösa enheten ansluts till nätverket vilket innebär att man kan se all information på distans som till exempel motordata och bränsleförbrukning samt hantera radarn och lägga ut rutter i plottern.

Den nya generationen kostar från cirka 12 000 kr för 7-tummaren.

Lowrance HDS Gen2 Touch multifunktionsdisplayer har två års garanti och stöds av Lowrance Advantage Service Program som gäller i fem år.

www.sportmanshipmarin.se

Nauticat 37: Stabil seglare för

Efter 30 år med en Nauticat 33 bytte Hasse Weckström och hans fru Inga-Lis upp sig till en helt ny båt. Med sin nya Nauticat 37 har de i år seglat mer än kanske någon sommar tidigare.

Text: Lars-Åke Redéen Foto: Kari Wilén

Hasse Weckström är en mycket erfaren Nauticat-ägare. Familjens förra båt var en Nauticat 33 från 1976, som de köpte 1981 och behöll till 2011. Totalt alltså 30 år med samma båttyp.

Nauticat 33:an är en riktig klassiker med vackra former som tilltalar många. Men hon upplevs också av en del som en ganska jobbig båt om det börjar blåsa mycket. Det runda skrovet med en ganska grundgående köl gör att båten rullar i sjön och det kan som bekant ha sina sidor.

Paret Weckström använde sin Nauticat 33 flitigt på somrarna. Ibland för segel, men till största delen tog de sig fram för motor.

– Nauticat 33:an är inte någon avancerad segelbåt. Vi hisade mest segel när vi gick för halvwind men annars var det dieseldrift, säger Hasse Weckström, som är medlem i Blynäs vikens Båtklubb i Vaxholm.

Mindre hårt jobb

Huvudanledningen till att famil-

jen bytte båt 2011 var dock inte seglingsegenskaperna utan allt tungt arbete med båten.

– Vår 33:a hade teak överallt utom i skrovet. Jag hade skrapat ner båten så många gånger och lackat upp den igen att jag tyckte att jag hade lackat färdigt. Varje gång som det var nygjort var det lika roligt, men det var väldigt mycket arbete.

2011 bytte Hasse och Inga-Lis till en helt ny Nauticat 37. Det är en ganska annorlunda båt jämfört med deras 33-fotare och en mycket bättre segelbåt.

Välutrustad

Trots sina 37 fot köpte de båten avsedd för två personer.

– Den här båten finns med gästkabin midskepps för två personer. Men vi valde alternativet med dubbla toaletter med dusch. Utrymmet är större än i vissa av Viking Lines kabiner...

– Vi sa att om vi en gång slår på stort och köper en helt ny båt så ska det vara lugnt, bekvämt och bra på alla sätt ombord.



Därför döpte vi vår 37:a till Easycat.

Båten är utrustad med rullmast och rullgenua. Det är en bra kombination för den som vill segla bekvämt. Hasse valde också

att montera ankarspel fram och bak, varmvatten, bogpropeller, elektriska genuavinschar och elektronik med mera direkt från varvet i Finland.

En av effekterna av båtbyttet



Runt matbordet finns plats för sex personer.



Akterkabinen är rymlig och en riktig "owner's cabin".

hela året



Nauticat 37 är en trygg familjeseglare av typ "pilothouse". Det är en 9,5 ton tung båt med gedigna seglingsegenskaper.

är att paret Weckström den senaste sommaren har seglat mer än någonsin.

– Vi har seglat mest i Stockholms skärgård, men i år blev det ett antal turer till Åland och flera

varv runt Ålands Hav. Totalt har vi seglat nästan 1 300 Nm i sommar.

– Det här är en kanonbåt för vår del och för oss seglar den hur bra som helst. Vi seglar för att det ska vara roligt. Vi har haft

med vänner som har legat en vecka i förruffen och de var väldigt nöjda.

Seglingsegenskaperna i Nauticat 37 är bra. Vid frisk halvwind är det inga problem att komma upp i över 7 knop trots att båten väger 9,5 ton.

– Det är en väldigt skön gång i båten tack vare vikten. Den har ett helt annat rörelsemönster än 33:an.

– Båten kryssar ganska bra, men den tar inte riktigt lika mycket höjd som rena segelbåtar. Men för oss räcker det här.

Dubbelt upp

Ekonomiskt är det stor skillnad att köpa båt 1981 respektive 30 år senare. Då gav Hasse 266 000 kr för sin Nauticat, vilket motsvarar cirka 740 000 kr i dagens

penningvärde.

– Det är nog sällan en god affär rent ekonomiskt att byta båt, men vår gamla båt såldes för minst det dubbla efter drygt 30 års användning.

En ny Nauticat 37 kostar från drygt 3 Mkr i grundutförande. Med en del nödvändig utrustning ökar den summan ganska snabbt till närmare 4 Mkr.

Utöver alla fördelar med bättre segling och all bekvämlighet ombord kan Hasse nu pusta ut. Har man en gång varit in i akterruffen på en Nauticat 37:a vill man inte lämna den. I fortsättningen kan han rikta in sig på att finputs på 37:ans träinredning.

– Nu slipper jag allt jobb med allt utvändigt trä. Det invärtes träet är väldigt mycket enklare att ta hand om.



FAKTA NAUTICAT 37

Längd ö a:	11,23 m
Längd v l:	10,10 m
Bredd:	3,60 m
Djupgående:	1,85 m
Deplacement:	9,5 ton
Vattentank:	440 liter
Bränsletank:	335 liter
Segelyta:	75,0 m ²
Motor:	Yanmar 4JH4E, 54 hk (39,6 kW)
CE-klass:	A
Info:	www.nauticat.com

Hasse Weckström har sin båt i Blynäsvikens Båtklubb i Vaxholm.

Snipan fick nytt liv



- Att glida fram ljudlöst i en snipa med tjära och terpentin i näsan.
- Att höra vågornas kluck mot det klinkerbyggda skrovet.
- Att känna havets doft och beundra sjöfåglaorna utan att störa.
- Att kunna samtala utan att höja rösten.

Text: Nils B. Svensson

Det är några av Åke Etsmars visioner om njutbara färder i skärgården. Annars paddlar han kajak och seglar både på vattnet och på isen.

– Att färdas tyst är viktigare än att åka fort, om det inte är segling för då får det gärna gå undan, säger Åke. När han sökte efter en lämplig båt i några år funderade även på alternativet att låta nytillverka en snipa i lärk. Men hösten 2008 hittade han den ideala snipan på Blocket.se.

– Det var en vacker träsnipa med skrov i lärk på ekspant som enligt säljare var byggd i Mariestad kring 1980, säger Åke Etsmar.

Snipan hade en inombords-

motor med dieseldrift, en Yanmar 2QM20H med 4 000 gångtimmar. Troligtvis hade motorn suttit i båten sedan den var ny. Styrningen var hydraulisk med ratt samt traditionell pinne på roderstocken. Båten hade haft 2–3 ägare och huvudsakligen använts som fiskebåt.

– Skrovet och motorn var i mycket gott skick. Säsongerna 2009 och 2010 användes snipan i befintligt skick. Den fungerade så bra att jag blev tveksam inför mina planer på att genomföra en omfattande konvertering till en tystgående och miljöanpassad snipa. Men efter en del funderingar fortsatte jag med planeringsarbetet.

El eller ånga

Valet stod mellan elmotor och ångmaskin för att få snipan så tyst som möjligt. Men en ångmaskin kräver utrymme och tar tid att starta. Bränslet (ved) tar dessutom mycket plats i båten.

Elmotor är smidigare, men kräver utrymme för batterier för tyst gång. I låga farter på 2,5–3,5 knop är dock strömförbrukningen relativt begränsad. Åke räknade

ut att en marschfart på 6 knop (toppfart cirka 7 knop) med eldrift krävde en elmotor på 6–8 kW effekt. Problemet är att drifttiden med enbart ackumulatörer då blir mycket begränsad.

Vid en sådan lösning behövs ett elkraftverk om 7–9 kW, diesel eller bensindrivet. Vid längre turer måste då kraftverket arbeta kontinuerligt. Ett 7-9 kW kraftverk väger ca 100 kg och upptar mer volym än en marindiesel på 20 kW.

Den slutliga lösningen blev en 30 hk diesel från Beta Marin med backslag, generator och startbatteri samt en 3 kW elmotor asynkron 24 V som även fungerar som generator. Hela eldriftspaketet är framtaget av Nordstrom Electric Hybrid tillsammans med Svenska Batterilagret. Batteripaketet som består av 4 stycken 6 V blyackumulatörer på 215 Ah/20h (Deka GC15G) placerades framför dieselmotorn.

Byggs om

Elmotorn driver propelleraxeln med kuggrem och den mekaniska tranmissionen är ständigt inkopplad. En avancerad elmo-

torstyrning (Curtis) modererar laddning och tillsammans ett varvtalsreglage (Teleflex) regleras elmotorns varvtal vid eldrift.

Ombyggnadsarbetet startade hösten 2010 hos Stockholms Båtsnickeri. Snipan fick arbetsnamnet ELärkan. Motorbådden anpassades till den nya dieseln. En särskild bädd för elmotor och startbatteri byggdes bakom backslaget och en syrafast låda byggdes för driftbatterierna. Dessutom tillverkades en ny motorlåda och styrpulp och i samma veva renoverades skarndäcket. Träarbetena har utförts av Stockholms Båtsnickeri och motorinstallationerna av Lars Boquist.

Våren 2011 sjösattes ELärkan. Eldriftinstallationerna var då inte helt kompletta, så de första turerna gick med den nya dieselmotorn som fungerade perfekt. Senare kopplades eldriften in och de tysta turerna kunde avnjutas.

Driver på axeln

Vid eldrift styrs hastighet, varvtal och rotationsriktning med reglaget på styrpulpens topp. Båda motorerna kan inte köras samtidigt utan risk för skador.



Yanmardieseln fick lämna plats för en ny motor.

Nästa generations dävart

– smartare sjösättning med horisontalrörelse



Båtsystem



STAINLESS

www.batsystem.se 031-69 03 80

med eldrift



Sittbrunnen i Elin med den numera ombyggda motorkåpan.

– Eldrift på propelleraxeln kan bara ske när dieseln backslag är i neutralläge (förreglad). Båda systemen är i övrigt oberoende av varandra, säger Åke.

Batterierna ska i första hand laddas med landström med 240 V (Cetek XT 14000 max 14 A). Vid dieseldrift laddas batterierna (24 V-systemet) när propelleraxeln snurrar och elmotorn/generatortorn varvtal är högre 800 rpm. Laddningseffekten på 10–60 Ah och startvarvtal är inställbara parametrar. Om eldriftssystemet inte är aktiverat så snurrar elmotorn/generatortorn utan laddningsmotstånd.

Fulladdade batterier på 215 Ah

kan utnyttjas till 75 procent, vilket innebär cirka tre timmars gångtid vid ett effektuttag på 40 A med 3,5–4 knop. Vid lägre effektuttag förlängs drifttiden samtidigt som farten minskar, säger Åke.

– Det är ”nästan är som att segla”, säger Åke som i år har gett snipan namnet ELIN. Den används mest för kortare turer och gärna med många gäster. Vid farter kring 3,5 knop kan vattnet klyvas tyst och avgasfritt med minimala störningar på omgivningen i minst två timmar. Dessutom medför eldriften smidig hantering vid manövreringar med dieseln backslag i neutralläge.



Det nya motorarrangemanget med en diesel och en elmotor.



Vem har byggt den vackra snipan?

Åke Etsmar söker den ursprungliga båtbyggaren och konstruktören. Han har försökt spåra ursprunget, men inte lyckats. Båten är köpt i Mariestad och enligt säljaren var det troligen två snickare som byggde den kring 1980 i Mariestad eller dess närhet. Hör gärna av er till: etsmar@telia.com



Den nya förarplatsen.



Elin's nya elsystem.

Dags att välja Årets – skattkista med båtprylar

Nu är det dags att utse "Sveriges Bästa Båtklubb 2012". Vinnaren utses av Båtlivs läsare i samarbete med en jury från tidningen och Svenska Båtunionen, som är riksorganisation för landets båtklubbar.

Text: Båtlivs redaktion

De tidigare vinnarna är Heleneborgs Båtklubb (2010) och Sandö Hamn (2011). Båda dessa båtklubbar är föredömen med sin fina och omfattande verksamhet inom flera områden.

Nu hoppas vi att tillsammans med Båtlivs läsare hitta en båtklubb som uppfyller tävlingens kriterier och kanske tillför ytterligare något. Det är ni läsare som bäst vet vad som händer i klubbarna och därmed kan avgöra frågan.

Den klubb som utses bör uppfylla dessa kriterier:

"Utmärkelsen skall ges till en klubb, ansluten till något av Svenska Båtunionens båtförbund, som i sitt arbete har skapat goda förutsättningar för gott kamratskap, trivsamt samvaro, gott sjömanskap, sjösäkerhet och förståelse för en god miljö hos sina medlemmar."

All information om tävlingen finns på en hemsida:

www.AretsBatklubb.se

Vinnaren av Årets Båtklubb 2012 får ta emot sitt pris under högtidliga former på Båtmässan i



Göteborg. Priset delas ut fredagen 1 februari i Nord West Yachts monter. Prisutdelare är Bengt Gärde, ordförande i Svenska Båtunionen.

I juryn för Årets Båtklubb finns Lars-Åke Redéen, Båtlivs chefredaktör, Bengt Gärde, SBU:s ordförande, Lasse Bengtsson, senior editor Båtliv,

Anne Adre-Isaksson, SBU-redaktör Båtliv, och Bo Wernlundh, sponsorsvarig Båtliv. Omröstningen är öppen till och med 11 januari 2013.

Nord West NAJAD

COMSTEDT

BALTIC
LIFEJACKETS SWEDEN

Gobius®
Tankmätare

Alde®

Hjertmans

GARMIN®

SELDÉN

Kemiprodukter

Båtklubb 2012!

för 100 000 kr delas ut



Förstapriset i Årets Båtklubb 2012 är en sjömanskista från Nord West Najad fylld med båtprylar värda över 100 000 kr. Rösta på din favoritklubb på www.AretsBatklubb.se



RÖSTA PÅ: www.AretsBatklubb.se

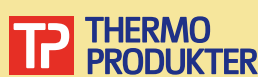
TÄVLINGEN ÅRETS BÅTKLUBB 2012 ANORDNAS I SAMARBETE MED FÖLJANDE STOLTA SPONSORER:

Båtliv



KGK

LOWRANCE



Bättre havsmiljö i Puka



Pukaviks Båtklubb har investerat över 2 Mkr i en ny spolplatta med filteranläggning och en toatömningsstation. Upptagningen är snabb och smidig och de nya filtren fungerar bra.

Pukaviks Båtklubb tog ett helhetsgrepp när de förnyade sin tvättning för båtar. Nu har klubben en helt ny spolplatta med en komplett filteranläggning, ny truck och toatömningsstation i hamnen samt kommunal anslutning av servicehuset.

Text & foto: Lars-Åke Redéen

Flera av medlemmarna i Pukaviks Båtklubb jobbar till vardags med anläggningsarbete och vattenrening. När båtklubben bestämde sig för att uppdatera tvättanläggningen för båtarna blev resultatet därför i toppklass.

Båtklubben, som ligger i den vackra Pukaviksbukten på gränsen mellan Blekinge och Skåne,

valde att bygga en rejäl betongplatta för botten tvätt och spolning av båtarna. Anläggningen kördes för första gången vid höstens upptagning och resultatet blev bättre än förväntat.

I stället för beräknade 15 minuter per båt för att tvätta botten tog det 5–8 minuter för en 30-fotare. Varje båt som spolades gav cirka 50–100 liter spol-

vatten, som nu tas om hand av reningsanläggningen. Resterna hamnar i de nya filtren.

– Vi har grävt ut för den nya spolplattan en halvmeter ner i backen. Det var redan ett utfyllt område med bra massor under, så vi fyllde ut med 20 cm makadam och gjöt en 20 cm betongplatta med kantförstärkning runt om, säger klubbens hamnansvarige, Gunnar Löfdahl.

Platta med pump

Båtarna tvättas med två rejäla högtryckstvättar. Inbyggt i spolplattan finns en pump med flotör. Båtarna spolas med färskvatten, som efter tvätten pumpas ut i försedimenteringen, som står i

tre plastkärl. Efter att vattnet har runnit genom filteranläggningen av typ Haddock 600 skickas det renade vattnet ut i naturen medan färgrester och smuts stannar i filtret.

Behållarna med filter är sammankopplade så att spolvattnet rinner från behållare till behållare i tre steg. Därmed renas vattnet med både mekanisk filtrering och ett kolfilter.

– Vi har varit ute och tittat på flera liknande anläggningar, men fastnade för den här för att den passar våra behov bra. Men det är en stor investering. Bara filtren kostade cirka 75 000 kr, säger Gunnar Löfdahl.

Totalt har Pukaviks Båtklubb



Sandor Kolhäger visar hur mycket det blir kvar av en dl spolvatten som har fått torka i en hink.



Filtersystemet Haddock 600 är miljöanpassat för båtupptagning. Systemet bygger på en väl beprövad reningsteknik där högaktivt kol används som slutfilter. Haddock 600 Metalsorb doseras direkt i pumpgropen och säkerställer att tungmetaller avskiljs effektivt. De första två filterstegen avskiljer partiklar och mindre mängder olja. Konstruktionen är helt och hållet i plast och matas med en tryckluftsdreven pump.

viksbukten



Hamnansvarige Gunnar Löfdahl (t. v.) och Leif Nilsson, ordförande för Pukaviks Båtklubb, är mycket nöjda med klubbens storsatsning.

Klubben har även investerat i en Latrina tömningsanläggning för toalettavfall från båtar, som gör det möjligt att pumpa över toalettavfall från båtarnas septiktankar till det kommunala ledningsnätet.

investerat mycket tid och pengar i den nya spolanläggningen. Förutom själv spolutrustningen har de byggt en toatömningsstation vid kajen som tillsammans med servicehuset blivit ansluten till det kommunala nätet och köpt en nyrenoverad truck som klarar upp till åtta ton.

– Vi fick ett LOVA-bidrag och där ingick även trucken. Hela projektet var kostnadsberäknat till cirka 2 Mkr och av det fick vi drygt 1 Mkr i bidrag via Länsstyrelsen, berättar Gunnar.

Stor investering

Investeringen är den största som båtklubben har genomfört sedan man övertog anläggningen, där tidigare Pukaviks Båtklubb var beläget.

– Satsningen ligger helt i linje med vår strävan att gynna miljön i den känsliga vik som hamnen är belägen i. I samband med de relativt stora åtgärderna som behövs för ledningsdragning och annat, så har även hamnområdet snyggats upp för att kunna



erbjuda en så vacker och öppen miljö som möjligt för klubbmedlemmar och besökande, säger Leif Nilsson, ordförande för Pukaviks Båtklubb.

Positiva medlemmar

Reaktionerna på den stora satsningen har varit många och positiva.

– Det är ganska skoj att höra medlemmarnas kommentarer när de ser hur mycket vi samlar upp, främst i sedimenteringarna. Jag är förvånad att vi kunde hålla på så länge med vår tidigare utrustning.

– Även om vi inte ser något handfast i vattenmiljön än, så hoppas vi på en förbättring. Vi är väldigt nöjda och tacksamma.

Vid Båtlivs besök under en av höstens upptagningar i Pukavik kunde vi konstatera att den nya spolanläggningen fungerade perfekt. Miljön runt omkring är ren och snygg och upptagning inklusive spolning gick både säkert och snabbt. Tre spolade båtar i 30-fotsklassen gav cirka 200 liter vatten i systemet.

GEMENSAMMA RIKTLINJER FÖR SPOLPLATTOR

För att minimera miljöpåverkan har Havs- och vattenmyndigheten tagit fram riktlinjer för de krav som kommunerna bör ställa på båtklubbar och varv som har upptagningsplatser och hanterar båtar som är målade med giftverkande bottenfärger.

Text: Bengt Anderhagen

Tidigare har det varierat mellan kommunerna för hur anläggningarna ska vara utformade men nu vill Havs- och vattenmyndigheten att följande riktlinjer ska gälla, framförallt när det gäller utformningen av spolplattor och borsttvättar.

Om båtarna inte använder giftverkande bottenfärger behöver man eventuellt inte bygga spolplatta eller använda borsttvätt. Myndigheten propagerar starkt för att man använder andra lösningar som exempelvis båtlyftar, skyddsdukar eller förvaring av båten på land när den inte används.

Tidsplan och utformning

- Stora anläggningar med fler än 150 båttvättar per år bör snarast ha spolplatta med rening i två steg. Riktvärden för rening bör vara uppfyllda senast 2014.

- Medelstora anläggningar med 30 till 150 båttvättar per år har samma krav, men riktvärdena för rening bör vara uppfyllda 2015.

- Små anläggningar med färre än 30 båttvättar per år bör snarast ha en spolplatta med sedimentationsbrunn.

Spolplattan bör bestå av betong med slät yta med avrinning mot en gallerförsedd grovrensränna. Däremot ska inte asfalt användas eftersom den kan läcka.

Vidare bör det finnas sedimentavskiljare (3-kammarbrunn) samt finfilter för att fånga upp de mindre partiklarna. Allt avfall, såväl det organiska som det oorganiska, ska behandlas som farligt avfall.

Riktvärden

Riktvärden för det renade vattnet är satta efter vilken rening som kan uppnås med dagens teknik, alltså inte vad miljön tål:

- TBT 200 ng/l
- Koppar 0,8 mg/l
- Koppar filtrerat 0,4 mg/l
- Irgarol 0,8 µg/l
- Zink 2,0 mg/l
- Zink filtrerat 1,0 mg/l

Borsttvättar ska alltid ha uppsamlingsbassäng för det avskrapade materialet som ska behandlas som miljöfarligt avfall.

Dokumentation

Provtagning av reningsfunktionen bör ske så ofta som det behövs för att bedöma anläggningens prestanda. Tvättas många båtar bör det ske provtagning en gång per år.

Skötsel och underhåll ska dokumenteras och journaler ska kunna visas upp för kommunen. Hur många båtar är tvättade, förbrukning av vatten och kemikalier, tömning av slamavskiljare, mängden farligt avfall etc. är av intresse.

Ta tag i frågan!

En spolplatta med reningsanläggning kan kosta från 200 000 kr och uppåt och är en stor investering för en båtklubb.

Har klubben de ekonomiska muskler som krävs eller behöver man låna för investeringen? Kan man söka LOVA-bidrag? Ska man kräva av båtägarna att de INTE använder miljögiftiga färger och båtårdsmedel för att på så sätt slippa göra investeringen? Det lär diskuteras på styrelsemöten och årsstämmor den närmaste tiden.

Info: www.havochvatten.se

FAKTA PUKAVIKS BÅTKLUBB

- Hamn: Pukaviksbukten i Blekinge
- Antal medlemmar: 130 (över 200 med alla familjemedlemmar)
- Antal båtplatser: 75
- Filtersystem: Haddock 600 från Skandinaviska IFAB Filtrering AB
- Info: www.pukaviksbatklubb.se, www.ifab.se

Oxelösunds Motorbåtsklubb

– En miljömedveten 90-åring



Översiktbild över hamnen med sjöbodar i förgrunden.

Det är inte utan att man blir en smula avundsjuk när man ser alla de resurser som Oxelösunds Motorbåtsklubb kan erbjuda sina medlemmar. En vacker och skyddad hamn med välskötta bryggor och sjöbodar, uppläggningshallar, miljöstation och ett stort och väl fungerande klubbhus. Nu har det även tillkommit en spolplatta med tillhörande reningsanläggning.

Text: Bengt Anderhagen Foto: Roland Brinkberg

Från och med 1 januari 2013 är det förbud på att spola av båtbottnarna utan att kunna ta hand om det förorenade vattnet.

– När vi fick reda på det kommande kravet från kommunen för ett par år sedan tog vi raskt tag i frågan och förankrade beslutet att bygga en spolplatta

med reningsverk på ett höstmöte, berättar klubbens ordförande Leif Berg.

– För att finansiera det hela, cirka 850 000 kr, sökte vi LOVA-bidrag från Länsstyrelsen och fick på så vis nära hälften finansierat. Vi fick också sätta upp anläggningen en bit in på kommunens mark med motkra-

vet att spolplattan även får användas av andra än våra medlemmar. Vi har ett mycket väl fungerande samarbete med kommunen.

Spolplatta för alla

Själva spolplattan har medlemmarna byggt själva.

– I en sådan här stor klubb finns det en massa kunnande hos medlemmarna och det är inga problem att få folk att ställa upp. När vi hade specificerat våra behov och krav för reningsanläggningen föll valet på ENWA Water Treatment som levererade en komplett anläggning placerad i en container. Så förra hösten var spolplattan klar att tas i bruk, berättar hamnansvarige Göran Johansson.

– Det fungerar enkelt och

smidigt. När man vill spola av sin båtbottnen är det bara att köra upp på plattan, sätta in ett kreditkort i kortläsaren och börja spola. Vi tar 10 kr per minut och max 200 kr.

Klubben tjänar inga pengar på anläggningen utan den ska vara självfinansierad. Tack vare detta system kan spolplattan användas dygnet runt och ingen personal behöver vara tillhands för att serva.

Reningsverk

Filtreringen av avloppsvattnet sker i tre steg.

– Det är barkfilter, kolfilter och UV-filter. Filtreringen är så effektiv att vattnet kan återanvändas. Tack vare reningsanläggningen minskar vattenförbruk-

FAKTA OXELÖSUNDS MOTORBÅTSKLUBB

Bildades:	1922
Antal medlemmar:	cirka 535 varav 60 familjemedlemmar
Antagningskrav:	För att bli medlem krävs att man är mantalsskriven i Oxelösunds Kommun
Hamn:	162 sjöbodar och 197 hallplatser
Antal båtplatser:	430 platser med Y-bommar, el och vatten
Klubbtidning:	"Svallvågen" kommer ut med 3 nr/år
Info:	www.ombk.nu



Jan Karlsson spolrar av sin båt.



Göran Johansson och Jan Karlsson inne i reningsanläggningen.

ningen från tidigare 300–350 liter per spolning till cirka 30 liter idag. Det sparar inte bara miljön utan även pengar, berättar miljöansvarige Jan Karlsson.

Anläggningen kräver heller inte alltför mycket service. Rengöring och byte av filter några gånger på säsongen, det är allt.

– Skulle det uppstå något problem larmar den själv via mail och jag eller någon annan kan då åka ner och åtgärda problemet. Det är en toppenanläggning tycker jag, säger en mycket stolt Jan.

Saknar toatömning

Det enda klubben nu saknar är en egen toatömningsstation.

– Kommunen har satt upp en station i den närbelägna gästhamnen som vi kan utnyttja, berättar Leif Berg, klubbens ordförande.

– Tyvärr är kajen lite hög och obekvämt och blåser det hårt från havet är det nästan ogörligt att använda anläggningen. Annars har vi nog väl sört för våra klubbmedlemmar och deras båtar och klubben har alla goda förutsättningar att fungera i ytterligare 90 år, avslutar Leif med ett leende.



Leif Berg, Oxelösunds Motorbåtsklubbs ordförande med hamnen i bakgrunden.



Gästhamnens toatömningsstation.



Kortläsaren.

Prisvärda cruising-segel

Prisexempel:

Albin Viggen

Storsegel 2+2

Pris 4 900 kr

Comfort 30

Rullgenua

Pris 9 750 kr

Maxi 77

Fock

Pris 5 003 kr

Vega

Storsegel 2+2

Pris 6 698 kr

IF båt

Storsegel 2+2

Pris 7 643 kr

Bavaria 30 C

Rullgenua

Pris 8 549 kr

Bavaria 30 C

Storsegel 2+2

Pris 12 644 kr

Stortriss MK II

Storsegel 2+2

Pris 3 741 kr

RJ-85

Storsegel 2+2

Pris 7 327 kr

Maxi 84

Rullgenua

Pris 8 465 kr

Shipman 28

Storsegel 2+2

Pris 7 168 kr



www.rollytasker.se
08 448 99 00 / 040 15 00 28

Spolplatta i asfalt hos Östertälje Båtklubb



Spolplattan med asfalt är 6x15 m.



Utrymme för slamavvattnare, lite markarbeten återstår.



På bilden t.v. ser man slamavskiljaren, som är på 2 m³, nedgrävd.



Shuntventil för regnvatten och behållare för slamavvattnare.



Bilden t.v. visar filterpåsen i slamavvattnaren.

Owe Westin visar dagvattenbrunnen för tvättvatten, och framhåller enkelheten i båtklubbens tänkande.



Östertälje Båtklubb valde att bygga en spolplatta med asfalt som ytskikt. Det är en billigare lösning än betong.

Text: Nils B. Svensson

Spolplattor måste inte byggas med makadam och betong. Östertälje BK:s nya spolplatta med asfalt som ybeläggning visar att det finns andra alternativ.

– Idén med att anlägga en spolplatta med tillhörande reningsanläggning föddes för tre år sedan, då vårt tvättvatten rann rakt ut på den grusade hamnplanen. Vi tyckte inte att det såg så trevligt ut och det var inte bra för vattenmiljön, säger Owe Westin, tekniskt ansvarig hos Östertälje Båtklubb.

– Första året vi ansökte om LOVA-bidrag fick vi avslag på vår ansökan, men förra året sökte vi igen och fick vår ansökan

beviljad. Beloppet som vi sökte bidrag på var 160 000 kr och vi fick därmed 80 000 kr i bidrag. Summan hade vi fått fram genom att göra en noggrann projektering.

Efter kontakter med kommunens Miljöavdelning och Byggnadsnämnd fick klubben klart för sig att det inte fordrades några ansökningar eller intyg från kommunen. I slutet av augusti satt medlemmarna spaden i jorden och till första uppbyggnaden i slutet av september i år var allt klart.

Östertälje BK:s spolplatta har en platta av tät och oljebeständig asfalt. Det kostar cirka en tiondel av en betongplatta, dessutom är

den flexibel vad det gäller markens rörelser mellan sommar och vinter.

– Reningsanläggningen har vi konstruerat, efter samtal med flertalet leverantörer av produkter för vattenrening, på ett sätt som gör att vi själva tar hand om miljöfarliga restprodukter från reningsanläggningen och lämnar på en återvinningsstation för miljöfarligt avfall. Även det är en kostnadseffektiv åtgärd, säger Owe Westin.

Reningen går till så att allt spolvatten går till en slamavskiljare, en tank på 2 m³ där stannar alla grova partiklar, Överloppsvatten leds till ett filter, slamavvattnare, och vidare ut till vårt dagvattensystem som mynnar ut Södertälje kanal. Slamavskiljaren töms efter avslutad säsong på botten slammet med hjälp av en pump och lämnas som miljöfar-

ligt avfall på återvinningsstation.

I slamavvattnaren stannar alla finare partiklar och sediment från båttvättar. Den består av en stor ”tygpåse” liknande ”lodenrock”, vilket är ett engångsfilter som demonteras från sin behållare och lämnas som miljöfarligt avfall.

I rörsystemet ingår en shuntventil som gör att regnvatten går förbi reningsanläggningen när den inte används.

Flera medlemmar i klubben som är vardagslediga har byggt alltihop i egen regi. De har använt sig av vanliga VVS artiklar, vilket har gjort att klubben har klarat sig på budgeterade 160 000 kr.

Fotnot: Efter att klubben hade färdigställt sin spolplatta stod det klart att asfalt är inte godkänt för spolplattor. Båtliv återkommer om hur klubben ska göra.



Marknadens modernaste marindieslar

Nyhet!



U 125 - 125 hk / 260 Nm
Bravo adapter - 124,700 kr
ZF Backslag - 142,600 kr



D 170 - 170 hk / 350 Nm
Bravo adapter - 143,000 kr
ZF Backslag - 162,800 kr



S 250 - 250 hk / 490 Nm
Bravo adapter - 177,800 kr
Bravo 3X - 264,500 kr

Diesel Power AB

tel: 031 - 748 62 00

www.dpower.se

Vi hjälper er organisera båthanteringen!



- Säkrare arbetsmiljö
- Frigör parkeringsytor sommartid
- Tidsbesparande utan "plockepinn"
- Rationaliserar båthanteringen på land
- 50 år på marknaden
- Varmgalvaniserad eller doppmålad blå



Kontakta Stefan så hjälper han er!

SEAQUIP

Djurö Båtvarv · www.seaquip.se · +46 8 571 504 28



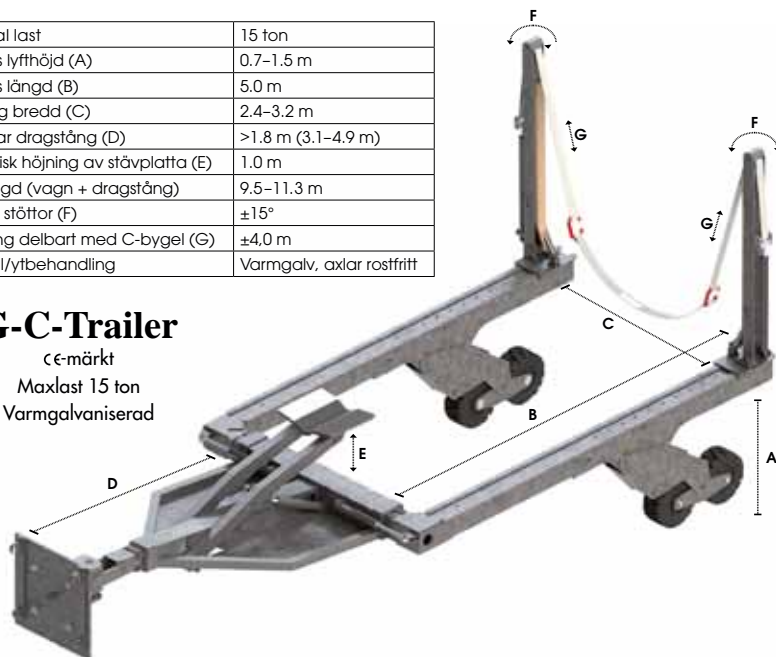
BOATHANDLING SYSTEMS



Maximal last	15 ton
Ramens lyfthöjd (A)	0.7-1.5 m
Ramens längd (B)	5.0 m
Invändig bredd (C)	2.4-3.2 m
Justerbar dragstång (D)	>1.8 m (3.1-4.9 m)
Hydraulisk höjning av stävplatta (E)	1.0 m
Totallängd (vagn + dragstång)	9.5-11.3 m
Vinkling stöttor (F)	±15°
Bandsling delbart med C-bygel (G)	±4.0 m
Material/ytbehandling	Varmgalv, axlar rostfritt

G-C-Trailer

cε-märkt
Maxlast 15 ton
Varmgalvaniserad



Mastkran

cε-märkt
Lyfthöjd ca 15 meter
Lyftvikt max 500 kg
Varmgalvaniserad



Ställbara, demonterbara • Material – stål • Flera återförsäljare
För hela vårt sortiment och mer information – kontakta oss eller gå in på vår hemsida



MASKINFABRIKEN G-C AB • THULEVÄGEN 18, TYRESÖ • TEL 08-712 50 90 • WWW.TYRESOVAGGAN.SE

Morfars brev hem

Anders Parrow

Båtdokgruppen

Joachim Anders Parrow gick till sjöss 1873 när han nyss hade fyllt 13 år. Han mönstrade på Hugo, en tvåmastad brigg, byggd i trä, furu på eksbant och med en lastförmåga på cirka 500 ton.

13-åringen Joachim skulle sedan under mera än 30 års flackande över världshaven troget skriva brev från nästan varje hamn hem till mamma, Maria Amalia, i Kalmar. Modern sparade sonens brev i en låda som så småningom hamnade på vinden hemma i huset. Kanske glömdes de bort när Joachims mamma avled.

Det skulle ett världskrig till för att få fram dem i dagsljuset än en gång. Det var 1939 då allmän vindsstädnad påbjöds för att begränsa skadorna vid bombanfall.

Nu finns Joachim Parrows många brev samlade. Det är hans dotterson Anders Parrow som med varsam hand ställt dem i en kronologisk ordning i boken.

Det är inte svårt att fångas, ja nästan gripas, av ynglingens brev hem. Livet ombord på ett seglande skepp var ofta hårt och ibland rent av livsfarligt. Joachim berättar för mamma utan att göra någon större affär av det. Som den gången han nästan sveptes överbord i en rykande storm.

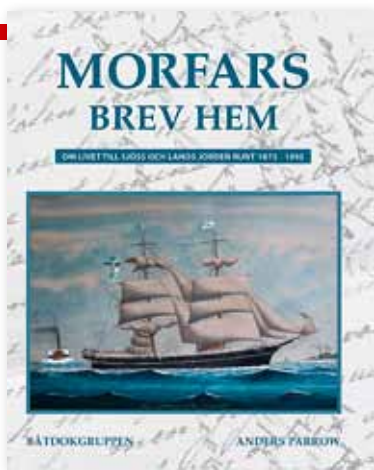
Det framgår också hur mycket breven hemifrån betydde för sjömännen. Joachim betygar gång på gång hur glad oh tacksam han är för hälsningarna från dem där hemma.

Breven från honom ger också en inträngande bild av vad sjömanslivet i slutet av 1800-talet innebar. Då kunde en ondsint befälhavare svälta och plåga sin besättning i slutet av en resa bara för att denna skulle rymma då skutan var i hamn. Därmed slapp kaptenen betala ut någon lön – rymlingarna hade ju brutit sina kontrakt och därmed förlorat sina pengar.

Joachim slutade som sjökaptan och befälhavare. Hans många brev hem är en varm, insiktsfull och historiskt värdefull skatt, väl värd att ta del av för dem som gillar hav och fartyg.

Pris 200 kr. ISBN 978-91-87360-51-0.

Lasse Bengtsson



Drömmen om pingvinernas land

En seglats till Antarktis

Milo Dahlman

Norstedts

Milo Dahlman är ett bekant namn för många som är intresserade av långsegling. Hon har tidigare beskrivit sina seglingar i bokform och nu är det dags för en bok med fokus på Antarktis.

Milo ville segla till Antarktis i egen båt och med bättre utrustning än förra gången. För att klara detta hade hon bland annat sparat ihop 1,5 Mkr till sin specialbyggda 10 m stålbåt Artemisia II.

Milo kom fram till Antarktis och visar i den här boken uppe massor av besök med pingviner. Skönare djur och naturupplevelser får man leta efter. Milo beskriver möten med dem på ett härligt och kärleksfullt sätt.

Den här gången nådde hon sitt mål och väl där överväldigades hon av pingvinerna, den klara sikten och det mäktiga landskapet. Men fick också anledning att fundera över situationen på vår planet och hur vi förhåller oss till den värld vi lever i.

Den här typen av berättelser kan bli enformiga, men Milo hamnar inte i den fällan. Tvärtom beskriver hon sin segling från Europa via Brasiliens ostkust till Antarktis och hem igen via Chile och Panamakanalen på ett sätt som är inspirerande och intressant på många sätt. Det är kul att ta del av hennes erfarenheter av båten, besättningen och hennes egen förmåga. Milo sammanfattar seglingen bäst själv:

"Min båt har blivit en del av mig. Hon står för både glädje och besvikelser. Men mest av allt för hopp och möjligheter."

Pris 198 kr. ISBN 978-91-1-304381-4.

Lars-Åke Redéen



Båtböcker

Bra båtböcker är alltid välkomna presenter. Båtliv har läst de senaste nyheterna plus några gamla godbitar och kan rekommendera flera böcker för den läshungliga besättningen.

Text: Båtlivs redaktion

Vildmarkshav

Deborah Shapiro och Rolf Bjelke

Filmen Vildmarkshav finns nu på DVD och Blu-ray. Filmen har visats tidigare, men inte funnits tillgänglig i de här formaten.

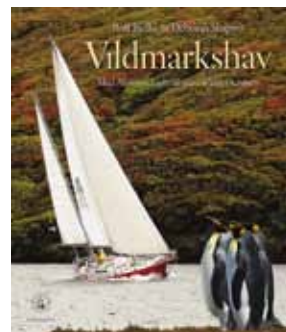
Det är en fantastisk seglats på närmare 5 000 Nm som paret Shapiro och Bjelke har dokumenterat på ett fint sätt. Deras möten med den vilda naturen och alla djur är enastående. Samma sak med deras seglingsbilder, som ofta påminner om de förutsättningar som deltagarna i Volvo Ocean Race har.

Filmen beskriver parets seglats med båten Northern Light i Södra Oceanen förra vintern. De seglar i extrema vatten och gör strandhugg på extrema platser. Deborah och Rolf bjuder på mycket kunskap om färmdämlen och härliga känslor från de olika platser de besöker.

Filmens kvalitet är hög med bilder i toppklass. Tyvärr är ljudet lite sämre, men det har vi gärna överseende med i en så fin produktion.

www.northernlightsail.se/butiken

Lars-Åke Redéen



Långedragssjullar

Bengt Arne Runnerström

Båtdokgruppen

Det finns böcker man blir glad över. Långedragssjullar är en sådan – med råge. Författarens passion för ämnet, hans sprittande glada forskariver, lyser klart på sida efter sida. Detta kanske låter överdrivet men jag menar vartenda ord.

Bengt Arnes hyllning till Långedragssjullen är magnifik. Han berättar om jullen – det finns fem varianter med olika segelyta – och dess betydelse för seglande ungdom under nästan 90 års tid, och om de båtbyggare på främst Orust som byggde dem, många gånger med en skarpslipad yxa som enda verktyg. Typiskt är en av dessa veteraners råd till de yngre på varvet: "Hyvvlva ni pojkar så jämnar jag till ett med oxen efteråt!" Författaren berättar också om de olika konstruktörer som, utan att förändra grundkonstruktionen, förädlade Långedragssjullen.

Boken är rikt illustrerad och författaren har inte sparat någon möda när det gäller att forska i de olika jullarnas historia. Den innehåller också ett register över de nästan 1 000 (926) Långedragssjullar som hittills har byggts. Julen är nu också K-märkt.

Långedragssjullarna lever fortfarande som kappseglingssklass och är ännu en av de allra bästa ungdomsbåtar som konstruerats.

Bengt Arne Runnerström passar också på att ge goda råd om hur man sköter en träbåt – kunskaper som kanske inte är så lätta att hitta i dessa plastbåtarnas tidevarv.

Nästa gång du ser en segelbåt av trä med bokstaven J 10, J 14, J 18, J 22 eller J 26 plus segelnummer titta noga. Minns bilden för du har just sett en del av det svenska båtlivets främsta kulturskatter.

Pris 210 kr. ISBN 978-91-87360-58-9.

Lasse Bengtsson



till jul

Böner och brännvin

Om livet på Tjörn under 1700-talet och 1800-talet

Kjell Eriksson
Båtdokgruppen

Det var ont om träd men stundtals gott om sill för dem som levde och bodde på den stora ön Tjörn under de båda sekel som den här boken beskriver; 1700- och 1800-talen. Däremot var det hela tiden gott om brännvin.

Kjell Eriksson har lagt ned ett väldigt arbete, forskat i arkiv och sägner, för att skildra hur öborna levde på den här tiden.

Resultatet är en bok om människor som trots fattigdom – när sillen var borta – ändå klarade sig. Det fanns inga träd att bygga hus med men gott om sten. Så det blev små hus av uppmurade stenblock, många gånger med dubbla väggar och packad lera som isolering.

Kjell Eriksson säger själv att ordet böner i bokens titel kan betyda två saker, den andliga bönen och böner som mat. Vid sidan av sill och annan fisk varv det just böner som var stapelfödan under 1700-talet och fram till slutet av 1800-talet.

Men sedan kom potatisen. Detta skedde först i början av 1900-talet så författaren bara nämner det i förbigående. Idag är Tjörnpotatis det göteborgarna köper när de vill ha det bästa...

Kjell Eriksson berättar också om grannön Marstrand och de som satt fängslade på fästningen. Lasse-Maja är kanske den fänge som är mest känd. Han höll faktiskt föreläsningar för allmänheten och undervisade i konsten att laga mat – d v s när han inte var på rymmen.

Boken ger perspektiv på en ö i Bohusläns skärgård som vi båtfarare har stor glädje av. Hamnarna på Tjörn tar sommartid emot en stor mängd gästtande fritidsbåtar och det är alltid kul att veta lite extra om de platser man seglar till...

Pris 225 kr. ISBN 978-91-87360-57-2.

Lasse Bengtsson



Den unge, Den gamle Och havet

Sven Yrvind och Thomas Grahn
Norstedts

Vi har förvisso tagit del av rad berättelser om långseglingar – inte minst från Sven Yrvinds penna – men detta är en annorlunda, spännande och stundtals smårolig och fängslande story.

Berättelsen om den unge grabben som sparat ihop – med tre jobb samtidigt – till en egen segelbåt, en 34 år gammal Albin Vega. Hans dröm om att segla över världshaven kunde förstas ha stannat vid den vanliga pojkboksromantiken. Men så blev det inte – dess bättre.

Thomas Grahn får kontakt med veteranen Sven Yrvind och när grabbens kompisar sviker ställer Sven upp. Han erbjuder sig följa med ända till Florida – där han har en god vän han tänkte hälsa på.

Så rullar händelserna på. Veteranen tar jobb ombord men inte som kapten – det jobbet får grabben ta. Yrvinds livslånga erfarenhet av långsegling gör hela projektet verkligt. De kom över Atlanten ända till Florida och Vegan kom hem igen.

Nu har den 70-åriga Yrvind och den 20-åriga Thomas skrivit varsin berättelse – i samma bok – om resan. Det vore tacknämligt om alla de skildringar som varje år numera ges ut om långseglingar håller samma kvalitet som denna berättelse.

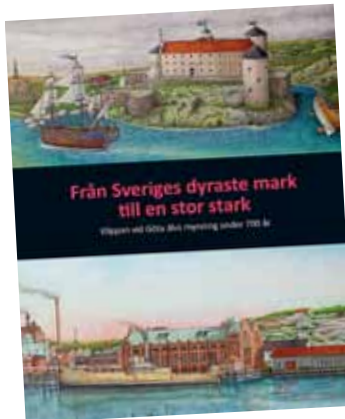
Pris 189 kr. ISBN 978-91-1-303806-3.

Lasse Bengtsson



Från Sveriges dyraste mark till en stor stark Klippan vid Göta Älvs mynning under 700 år

Breakwater Publishing



Den här boken borde varenda sann göteborgare läsa! Andra svenskar också för den delen. Det är en smält fantastisk och praktfull berättelse om en klipphöjd vid mynningen till Göta Älv och vad som hänt där under dryga 700 år.

Blodet har forsat, kungar slagits och förrädare svikit för att i nästa stund förlora huvudet. Den strategiska klippan blev tidigt platsen för Älvsborgs fästning och då en nagel i ögat på främst danskarna.

Det blev ett förfärligt krigande genom århundradena. När inte soldater plundrade området runt

Klippborgen slog allehanda sjörövare till och så höll det på.

Det är alltså en både blodig och händelserik historia som här kommit på pränt. Boken är redigt illustrerad – i en särskild del med tidigare icke publicerade bilder. I boken skildras också historien om hur Sverige fick ett modernt skattesystem.

Det var när de stackars fattiga svenskarna måste lösa ut sin fästning från de giriga danskarna. Inte bara en gång utan två gånger fick svenskarna tömma fickorna, alla måste hjälpa till. Var och en efter förmåga.

Men Klippan har också en mera smakfull historia. Det var då skottarna kom och drog igång Carnegiebryggeriet. Deras porter var så god att den skrevs ut på recept till törstiga göteborgare.

Klippans marina betydelse tog slut när Eriksbergsväret på andra sidan älven skulle sjösätta sina supertankers, Dom var så stora att kaj och brygga vid Klippan fick rivas...

Idag är det en stor stark som gäller på krogen Sjömagasinet och göteborgarna har fått en plats med lång och märklig historia att vallfärda till.

Kanske skulle förlaget skicka ett ex till den danska staten – danskarna lyckades aldrig kuva Klippan för gott...

Pris 295 kr. ISBN 978-91-86687-12-0.

Lasse Bengtsson



Stockholm Örlogsstaden

Magnus Anderberg, Richard Areschoug,
Klas Helmerson, Gustaf Taube m.fl.
Medströms Bokförlag i samarbete
med Sjöhistoriska museet.

Boken Stockholm Örlogsstaden skildrar utförligt en mycket viktig och intressant del av stadens historia. Från 1520-talet och mer än 400 år framåt präglade den marina närvaron staden och ända fram till 1969 var Stockholm en delvis hemlig örlogsstad.

Boken är som en underhållande och kunnig guide som låter oss följa med på spännande turer runt Stockholms holmar och kajer. Följ med till den siste amiralens bostad och till skeppsvraken runt holmarna.

Läs om de svenska skärgårdsfregatterna och de ryska galärerna. Besök Galärkyrkogården och leta upp sjöhjältarnas gravstenar. Läs om örlogsskepp byggda i Stockholm och om främmande örlogsbesök genom tiderna, från ryska tsarer i lustjakter via sovjetiska ubåtar till brittiska hangarfartyg. Visste du att marinflyget hade sin bas vid Galärvarvet? Att brittiska och amerikanska tidningar redan 1955 kunde presentera utförliga reportage om Muskövarvet – trots att det var hemligt!

Hundratals bilder, många unika, och utförliga kartor lockar till nya promenader på Skeppsholmen, Kastellholmen, Galärvarvet, Djurgårdsvarven och Beckholmen.

Stockholm Örlogsstaden är en verklig guldgruva och en given julklapp för den som är intresserad av Stockholms örlogsliv från 1500-talet och fram till våra dagar.

Boken är på 277 sidor. Pris 280 kr. ISBN 978-91-7329-110-1.

Bengt Anderhagen

Unika Upplevelser



Anytec 860 SPD "Unique II" är en passande båt för actionturer eller långa upplevelseturer i skärgården.

Företaget Unika Upplevelser i Karlshamn valde en annorlunda båt för att köra charter med. En Anytec 860 SPD med 2x300 hk på akterspegeln är verkligen en unik upplevelse.

Text & foto: Lars-Åke Redéen

Unika Upplevelsers ägare, Fredrik Andersson, gillar muskler. Han har själv haft ett antal gym och har passat på att träna upp sig ordentligt på jobbet. Fredriks överarmsmuskler

får knappt plats i en vanlig tröja.

Men hans verkliga intresse är båtar och sjöliv, tillsammans med familj och vänner. Helst snabba motorbåtar och allra helst i ett eget charterföretag.



Två stycken Verado 300 hk ger extrema fartresurser.

Därför startade Fredrik företaget Unika Upplevelser 2008 med sitt stora sjöintresse som grund. Fredrik ville ut och åka med betalande kunder för att se och uppleva skärgården.

När han hade sålt gymmen och skulle sadla om valde Fredrik därför att utveckla företaget med bland annat ny flotta. Från början hade företaget en Anytec 750 med en 300 hk Evinrude, men det senaste tillskottet är mer spektakulärt. Företaget har dessutom tillgång till en Princess V42 och vid behov en Fairline 58 Squadron.

– Vi har köpt en Anytec 860 SPD med två stycken Verado 300 hk utombordare. Jag är fantastiskt nöjd med båten och har haft de mest skiftande körningar. Vi funderade noga vad vi skulle ha för båt och valde en aluminiumbåt eftersom en RIB har vissa begränsningar för vårt ändamål, säger Fredrik.

– Nu har vi helt inriktat oss

på båtcharter och upplevelser i Blekinge skärgård. Vi jobbar mot både privatpersoner och företag från Karlskrona ner till Skånekusten. Vi kör även specialuppdrag mot militär och myndigheter som till exempel bevakning vid flottbesök, säger Fredrik.

Högsta klass

Båten är välutrustad med bland annat två livflottar för totalt tolv personer, flytvästar, sjukvårdsutrustning och allt som behövs för att uppfylla myndigheternas regler. Även besättningen håller hög klass:

– Alla som kör båten har minst Fartygsbefäl klass 8, Maskinbefäl klass 8 och Högfartscertifiering HSF för snabba fartyg. Dessutom har vi en tydlig alkoholpolicy. Är kunderna för påverkade så får de inte åka med. Säkerheten är alltid prioriterad!

Båtliv har provkört Unika Upplevelsers Anytec 860. De två stora utombordarna på akterspegeln ger en kraftfull fartklick

med snabb båt



Fredrik Andersson gillar sjöliv och muskler.

Tre av skepparna hos Unika Upplevelser. Fr. v. Mikael Johnsson, Fredrik Andersson och Andreas Johnsson (saknas vid fototillfälle: Fabian Book Ohlsson, Rikard Bökman och Martin Bohlin).

långt utöver det vanliga.

Den stora och helt öppna aluminiumbåten drar iväg med en imponerande kraft genom hela fartregistret och accelererar sig upp mot toppfarten över 60 knop.

Stort fartområde

Trots denna extremt höga fart känns Anytec 860 ytterst stabil och säker även när man kör riktigt snabbt. Skrovet är styvt och kursstabil trots de stora påfrestningar som dessa extrema färter innebär.

Den vanligaste motorbestyckningen på Anytecbåtar är utombordsmotorer från Yamaha. Men Fredrik valde Mercury Verado, som tack vare kompressordrift ger en annorlunda körupplevelse. Motorerna har ett karakteristiskt ljud, särskilt vid gaspådrag, när kompressorerna matar på bränsle för fullt.

På just den här båten är monteringshöjder, vinklar och propellar helt optimerade av Mer-

curys generalagent för att ge de bästa allroundegenskaperna. Det känns i hela båten, som trots sina extrema toppfartsegenskaper passar bra att köra med i mer moderata 40–45 knop. Båten går tyst och mjukt tack vare sin tyngd (1 800 kg exklusive motorerna) – som en riktigt bra sportbil.

Tack vare en speciell "bracket" (motorfäste) så kommer motorerna upp på rätt höjd cirka 1 dm över standardhöjden. Verado-maskinerna kräver lite mer hisning än andra motorer, något som båttillverkarna borde tänka mer på.

Rymlig båt

En slående egenskap hos Anytec 860 SPD är hur stor och rymlig båten är. Det är inga problem att ta med tio personer med utrustning ombord. Sätena är väl tilltagna och under sittbänkarna finns plats för det mesta.

För ovanlighetens skull är förar- och passagerarsätet riktigt

utformat med stötpåtagande stolar, något som borde vara en självklarhet även i andra i så här dyra och snabba båtar. Föraren sitter dessutom ovanligt väl skyddad bakom gedigna rutor med kraftiga aluminiumramar.

Det näst intill överdrivet gedigna hantverket i Anytecbåtarna kommer helt till sin rätt i en båt av den här typen, där de kraftiga dimensionerna bidrar till hel-

hetsintrycket av en helgjuten båt.

Fredrik har även satsat på den sociala delen av båtlivet. Båten är tänkt för olika sällskap som ska ha trevligt tillsammans och även kunna utnyttja modern teknik. Bland annat sitter det en stor ljudanläggning med dockningsmöjligheter i båten och en stor subwoofer under akterbänken. Båten är även utrustad med eget WiFi.

FAKTA ANYTEC 860 SPD "UNIQUE II"

Längd:	8,86 m
Bredd:	2,60 m
Vikt utan motor:	1 800 kg
Farter:	Marschfart 35–45 knop toppfart 60+ knop
Motorstyrka:	300–600 hk
Elektronik:	Garmin 4012 GPS-plotter Garmin HD-radar AIS-sändare Fusion MS-RA200 stereo
Antal personer:	10
Pris:	1 350 000 kr
Info:	www.anytec.se , www.unikaupplevelser.se



Stormarknaden för båtutrustning

08-444 97 50
m.erlandsonsbyggga.se
www.erlandsonsbyggga.se

10%

rabatt

vid köp över 3000:- på allt i "Bryggans" katalog.
Undantaget redan nedsatta priser, netto- och dagspriser



Nu i mobilen
m.erlandsonsbyggga.se
Se aktuellt pris och lagersaldo

LOWRANCE



40%
PRISSÄNKT

2.995:-

ELITE 5m

En kartplotter med en enastående färgdisplay. Inbyggd GPSantenn med 16kanalsmottagare. Levereras med monteringsbygel, kablage, och svensk manual. Display: 480*480 pixels upplösning med SolarMAX 256-färgs TFT-skärm. (art.nr 63901) 4.950:-

Cobra MARINE™

ETT PARTI!

298:-

Blåtandsmikrofon Cobra MR F300 BT

En Bluetooth handsfremikrofon till mobiltelefonen och det enklaste tydligaste sättet att ringa och ta emot mobiltelefonsamtal på din båt! Vattentät. (art.nr 04160) 2.495:-



795:-
PRISSÄNKT 45%



LTC Stereo ProMarine 1080

Vattenskyddad marinstereo med i-control, styrs med din iPod, iPad, iPhone direkt från stereon. RDS FM-radio, levereras med trådlös fjärrkontroll. (ingen CD spelare). (art.nr 09905) 1.485



LED-TV m DVD & digitalbox

16" (art.nr 09998) 2.390 1.750:-
19" (art.nr 09999) 2.950 2.150:-
22" (art.nr 10000) 3.390 2.495:-



998:-

Kikare med pejlkompass 7x50

Vattentät och imfri kikare med auto- och eyefokus, avståndsmätare. Levereras med halsrem, rengöringsduk och hård väska. Blå lins, gul/svart gummiklädnad. (art.nr 04062) 1.298:-



1.395:-

NASA Batteriövervakning BM-1

Instrument för övervakning av batteriet. Visar laddning, förbrukning, totalförbrukning och batteristatus. Levereras med mätshunt för förbrukning samt 5 m kabel. (05008) 1.595

BM-1 Compact (05009) 1.595



595:-

Solcellsventilator Dag/Natt

Kåpa av rostfritt stål. Inbyggd batteri. Ventilator din båt dygnet runt. (art.nr 02100) 785:-



8.795:-
Ankerspel m fjärr

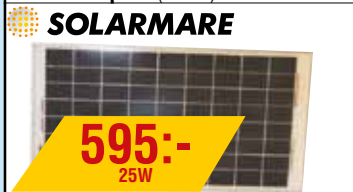
Ankerspel LEWMAR Pro-Fish 1000 paket inkl. fjärr

Frifallsspel med 700 W motor. För ø 8 mm kätting eller ø 14 mm tåg. Levereras installationsklar inkl. manöverpanel, automatsäkring och trådlös fjärrkontroll. Tillverkat av rostfritt stål. (art.nr 12322) 14.810:-

Ankartåg 40 m ø 14 mm tåg + 10 m ø 8 mm kätting (12331) 1.550:-



995:-
Ankartåg

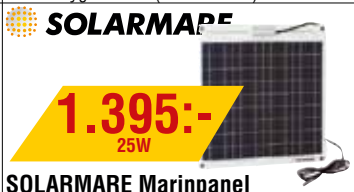


595:-
25W

SOLARMARE solcellspanel 25W

36 högeffektiva polykristallina celler. Högtransparent hårdat glas, ram av anodiserad aluminium.

25W (art.nr 06042) 895N
50W (art.nr 06044) 1.495N 995:-



1.395:-
25W

SOLARMARE Marinpanel

Högeffektiva polykristallina kiselceller monterade på en platta av salt- och korrosionsbeständig aluminium.

25W (art.nr 06036) 1.750N
35W (art.nr 06037) 2.395N 1.895:-
45W (art.nr 06038) 2.895N 2.395:-



15.995:-

Ankerspel ANKARLIFT + trådlös fjärrkontroll

Ankerspel för invändigt montage. Manöverpanel och monteringskit ingår. Svensktillverkat. Manual och installation. (12850+12860) 16.995N + 1.995N



1.995:-

ON BOARD Peke 650 mm

Landstigningspeke som passar de flesta båtar. Rör av rostfritt stål, AISI316. Plattform av teak. (art.nr 01068) 2.695:-



NaturePower Regulator 8A (art.nr 05728) 295:- 198:-

NAPS Regulator Basic 6A (art.nr 05735) 348:- 278:-

NAPS MaxPower (art.nr 06048) 1.088:- 948:-



398:-

Batteriladdare 12V/4A

En modern laddare med hög effekt. Helautomatisk och programmerad för avancerad laddning i fem steg. (13130) 845:-



795:-
29 m

Ankarolina ANKAROLINA

Bandkassett i polykarbonat. 2000 kg. Marinblått band av polyester. Levereras med Robships snygga kassettskydd!

29 m (art.nr 02484) 1.548:- 795:-
60 m (art.nr 02485) 2.088:- 1.395:-



ON BOARD Badplattform

Rör av rostfritt stål, AISI316. Plattform av teak.

840 mm (01021) 2.995:- 2.195:-
1000 mm (01023) 3.195:- 2.395:-

298:-



Fotogenlampa

Rostfritt stål. (art.nr 01743) 395:-

BALTIC

ETT PARTI!

698:-



Flytplagg Stripe

Lika skön och praktisk på land som till sjöss tack vare extra mjukt flytmateriale och vattenavvisande tyg samt krage fodrad med microfleece. (art.nr 17050-54) 1.520:-

50%



Radiostyrda båtar

Levereras med fjärrkontroll. Batterier ingår ej.
Classic LÖA: 460 mm (01434) 598:- **298:-**
Race LÖA: 640 mm (01436) 998:- **498:-**



398:-

Båtstol

Gångjärn av rostfritt stål, bottenplattan av plast. Fällbart ryggstöd. Finns i färgerna: vit, grå och marin (art.nr 02923, -24, -26) 588:-

198:-
2 kg



Brandsläckare

Pulversläckare inkl. hållare och slang.

2 kg (art.nr 04819) 248:-
6 kg (art.nr 04818) 448:- **298:-**
Brandfilt (04820) 178:- **118:-**
1100 x 1100 mm

XM

ETT PARTI!

10.990:-

XM Livflotte i container för 6 personer

Med isolerande dubbelgolv. Levereras med Grabbag innehållande 3 nödbloss. (art.nr 10443) 12.390:-

iotherm



Kylskåp Cruise

42 liter (08952) 4.990N **4.490:-**
49 liter (08984) 6.490N **5.890:-**
49 liter ASU (08986) 8.490N **7.490:-**
65 liter ASU (08950) 9.190N **8.790:-**
85 liter ASU (08957) 9.690N **8.990:-**

Eberspäc

Inkl. rak bordsgenomböring och minireglage med temp. sensor. Värde 1647:-



Airtronic

Levereras med kabintermostat, bränslepump, avgasljuddämpare och kablage.
D2 (art.nr 04394) 14.590N **13.490:-**
D4 (art.nr 04396) 17.290N **16.390:-**

498:-



FLOLINE pentryppump

Tryckvattenpump med 4-kammar-membran. Ledningsfilter ingår. Tryck: 35PSI. Kapacitet: 12,5 lit/min (art.nr 04176) 698:-

MATROMARINE PRODUCTS



798:-
Båt-WC

Båt-WC

Manuell spolning. Vatten in \varnothing 19 mm, avlopp ut \varnothing 38 mm. (art.nr 04230) 1.130:-
Stor skål (04208) 1.490:- **1.190:-**

iotherm



3.490:-
Compact

Kylanläggning Compact

Compact (08960) 4.390N
Compact ASU (08962) 6.990N **5.990:-**

548:-



Portabel gasolvärmare

CE-godkänd värmare tillverkad i stål och ABS-plast. Effekt: 1300 W (art.nr 04504) 698:-
Sörj för god ventilation!

1.998:-



Varmvattenberedare SPRING

Emaljerad varmvattenberedare. Elpatron 230 V/750 W, som ligger i botten och värmer vattnet. Kan monteras liggande eller stående.

20 liter (art.nr 09016) 2.995:-
Mått: \varnothing 295 x 620 mm
24 liter (art.nr 09018) 2.995:- **1.998:-**
Mått: \varnothing 395 x 450 mm

Septiktank

Tillverkad i rostfritt stål. Avfall in och ut \varnothing 38 mm, avluftning \varnothing 19 mm
24 liter (art.nr 04261) 1.250:- **948:-**
40 liter (art.nr 04241) 1.495:- **1.098:-**
56 liter (art.nr 04269) 1.750:- **1.248:-**
Toalettavfallspump (art.nr 04450) 998:- **798:-**

BOMAR BOMVB

1.998:-



BOMAR Däckslucka

Kraftig, anodiserad aluminiumram och kraftigt akrylglas, (rökfärgat). Snäplås med ventilationsläge. Mått 554 x 554 (art.nr 12562) 2.895:-

MYSINGE

2.495:-



MYSINGE ALU ihopfällbar cykel 20"

3-växlad cykel med ram av aluminium. Shimanovaxel (23000) 3.495:-

Raymarine ON BOARD



4.995:-

Rorkultspilot ST2000+

Inbyggd fluxgatekompass. Integrerbar i system SEATALK. Inbyggd NMEA. Dragkraft 57 kg. Fullt roderutslag SB - BB 6,7 sek. Båtar <4,5 ton. (art.nr 05151) 5.290

Teleflex MARINE

4.995:-

Baystar Compact

Komplett hydrauliskt styrsystem för motorer < 150 Hk. Frontmonterad cylinder som ger enkel installation. Levereras inkl. pump-cylinder, 2x20' nylonslang och 2 liter olja. (art.nr 96621) 6.490:-

Cobra MARINE™



1.495:-
två enheter

VHF-paket COBRA FAST + HANDHÅLLEN

Paketet innehåller den stationära VHF:n MR F55 och den handhållna VHF:n MR125HH. (art.nr 04139) 2.483:-

Två enheter
Fast VHF MR55
Handburen VHF MR125HH

vetus



7.995:-

Bogpropeller 4,2 Hk / 55 kP.

6-bladig propeller för tystare gång. 12V. (art.nr 07042) 13.990:-

Glasfibertunnel

\varnothing 150 mm x 750 mm (art.nr 07047) **790N**

Kasco



6.995:-

Strömbildare

Motorhus av rostfritt stål. Propeller av slagtälig plast. Levereras med 10 meter elkabel och 2 st linor för upphängning. - Kan vid vertikal montering hålla öppet vatten inom en radie av 25 m. (art.nr 07082) 8.995:-

Han vill rädda Östersjön

På ett kontor i centrala Stockholm träffar Båtliv finansmannen Björn Carlson, 77 år. Han utstrålar vitalitet och entusiasm och är en person med glimten i ögat. År 2005 avsatte han 500 Mkr ur egen ficka till en stiftelse, Baltic Sea 2020, för att främja en positiv utveckling av Östersjöns miljö.

Text: Bengt Anderhagen

Efter examina på Handelshögskolan har han arbetat i före detta ASEA-koncernen och i USA, varit kapitalförvaltare inom bankkoncerner samt haft eget framgångsrikt investmentbolag.

– Efter tio år sålde jag företaget och fick mer pengar över än jag behöver, berättar Björn Carlson.

– De pengarna ville jag använda till något meningsfullt. Jag och min familj liksom mina föräldrar har tillbringat nästan all fritid i skärgården. Jag har seglat mycket, bland annat

har jag kappseglat med Laser och Express och även haft större segelbåtar.

Idag kör Björn Carlson mest en motorbåt, en Boghammar. Hans intresse för sjön är stort, varför det blev naturligt för honom att satsa ett större kapital på att försöka göra meningsfulla insatser för att förbättra Östersjöns miljö.

Konkreta åtgärder

Kapitalet ska användas och vara förbrukat till 2020, därav namnet Baltic Sea 2020.

Därefter upphör stiftelsen.

– Folk brukar fråga vad jag har för målsättning och vilket resultat jag förväntar mig. Det är så att allting eller nästan allting man gör med Östersjön tar väldigt lång tid.

Därför har jag formulerat det så att vår målsättning är att vi till 2020 ska ha medverkat till så många meningsfulla åtgärder som möjligt som med stor sannolikhet är bra för Östersjön och nästan säkert inte är negativt. Vi ska satsa på konkreta åtgärder inom forskning, opinionsbildning och ett aktivt engagemang i projekt.

– Totalt har vi hittills finansierat 66 projekt varav 43 är avslutade och 23 pågår.

Björn Carlson berättar engagerat och sakkunnigt om de fyra programområdena fiske, övergödning, levande kust samt opinion och film.

Torsken styr

Från början har stiftelsen lagt ner mycket peng-



– donerade 500 Mkr

ar på att påverka politiker och tjänstemän i regionen att föra en förnuftig fiskepolitik när det gäller fisket i Östersjön.

Att få dem att förstå att torsken som huvudrovfisk styr hela ekosystemet och att det därför är viktigt att få ner fiskekvoterna så att torsken får en chans att reproducera sig. Genom ett ökat torskbestånd minskas även övergödningseffekten.

Stiftelsen har arbetat hårt för att få bort det upprörande sättet med utkast av fisk, det vill säga att man dumpar fisk vilket exempelvis sker när fiskarna överskrider sina kvoter.

Stiftelsen har bland många andra projekt också bidragit till att vetenskapligt klarlägga kopplingen mellan torskbestånd och algblooming.

Kött bakom övergödning

Ett av problemen när det gäller övergödningen av Östersjön är de enorma anläggningarna för köttproduktion som har byggts i bland

annat Vitryssland och Ryssland. Det finns fabriker med upp till 100 000 grisar, vilka skapar enorma gödselberg som dumpas rätt ut i naturen.

Ett viktigt projekt som stiftelsen arbetar med är att teckna avtal med en relativt stor grisproducent i Ryssland för att få rätt att sätta upp en demonstrationsanläggning i vilken man kan ta hand om gödselberget på ett effektivt och miljövänligt sätt. Grisavföringen går att göra biogas av och därför har man samarbete med ett svenskt företag som sätter upp en biogasanläggning.

Med hjälp av demonstrationsanläggningen kan stiftelsen sedan visa politiker, tjänstemän, lantbrukare och köttproducenter hur man kan bygga miljöanpassade anläggningar.

Projekt Levande kustzon

– I öppna Östersjön kommer det att ta väldigt lång tid att få tillbaka balansen i ekosystemet, men i kustzonen kan det vara annor-

lunda, berättar Björn.

– Zonen kan fungera som ett slags filter. Om man har väl syresatta bottnar och fungerande vikar kan det verka som filter för de föroreningar som kommer från land. Det kan också binda de föroreningar som kommer utifrån sjön, exempelvis fosfor.

– Projektet med en levande kustzon är att vi skulle ta ett viksysteem som är ordentligt förorenat med dålig fisk etc. och försöka att rena det. Vi har valt ut Björnövikens på Ingarö i Stockholms skärgård och vi har anställt två docenter som ska leda projektet.

– Här ska vi göra allt som vi tror är bra för viken, både åtgärder uppe på land och åtgärder i vattnet. I sommar har vi fällt aluminiumklorid ner till en meters djup för att binda den fosfor som finns på botten.

– Vi ska också kartlägga och förhindra tillförseln från enskilda avlopp som kanske är de största bovarna. Vidare kommer vi att anlägga så kallade dikesfilter, strukturkalka och



Björn Carlson.



Fällningsbåten i Säbyviken. Foto: Fredrik Wulff.

införa fiskestopp av stora rovfiskar under hela projekttiden som vi tror ska vara mellan 5 och 7 år. Vi ska använda alla de sätt vi kan för att återställa viken och få fisk och smådjur att återvända och trivas.

Det långsiktiga målet är sedan att presentera en så kallad "vitbok" som visar hur skadade kustområden kan upprustas och till vilken kostnad.

– Det här ligger också rätt i tiden. Enligt nya EU-direktiv kommer kommunerna på sikt att tvingas att ta tag i dessa problem och då kommer denna kunskap att vara mycket efterfrågad, säger Björn övertygande.

Tioårigt mediaprojekt

Opinion och film är ett tioårigt mediaprojekt tillsammans med TV-reportern Folke Rydén och naturfilmaren Mathias Klum, som på ett nyskapande sätt ska medvetandegöra de 90 miljoner människor som bor runt Östersjön om hoten och möjligheterna som innanhavet står inför.

Den första dokumentären, "Alla torskar",

som handlar om torskfiske, har sänts i elva länder. Den andra filmen som producerats, "Vårt grisiga hav", handlar om grisfabrikerna runt Östersjön och övergödningen. Med filmerna distribueras även skolmaterial för högstudier och gymnasier.

– Den tredje filmen som är på gång nu handlar om gifter, berättar Björn.

– Vi trodde att vi blivit av med en del men nu verkar det som om PCB och DDT har kommit tillbaka. Havsörnens äggskal börjar bli tunna och andra oroväckande symtom börjar dyka upp. Och så har vi det här med sjöfågeln. Vi finansierar en man på universitetet som ska ta reda på varför ejdern nästan försvunnit, i varje fall minskat drastiskt. Han och andra forskare tror med säkerhet på att det är brist på tiamin. Men vad det beror på vet man inte.

Ett annat orosmoln är att det inte bara är ejder som det har varit lite av i sommar utan även alla andra arter som storskrak och småskrak, knipa och dopping, säger han.

Baltic Sea 2020 verkar skilja sig från den

gängse bilden av en stiftelse?

– Ja, själv kommer jag ju från näringslivet och är ekonom och vill naturligtvis se resultat. Vi vill inte bidra till avhandlingar som ligger och samlar damm på nån hylla. Kunskap är underlag för åtgärder, tycker jag. När jag arbetat med detta i flera år så tycker jag att det är ett väldigt stort genomförandeunderskott, det är fullt av att hitta på broar som går halvvägs över floden och inte kommer något längre. Det kommer en utredning år ett att så och så är det och sen händer ingenting. Sen kommer en ny avhandling som säger samma sak och sen händer ingenting. Det krävs uthållighet i åtgärder, det är inte kunskap som saknas utan genomförandekraft.

En liten organisation

– Vi är inte så många anställda i vår organisation, berättar Björn:

– En håller på med fiske och en sysslar med övergödningen. Två driver kustzonprojektet och så har vi ytterligare en person och så jag själv.

– Jag och en kollega förvaltar även stiftelsens pengar och hittills har vi haft tur och varit framgångsrika och haft bra avkastning.

Vi startade med 500 Mkr, vi har gjort av med 200 Mkr ungefär och vi har ungefär 600 Mkr på banken. Men av detta är 200 Mkr kommittade i program som jag berättat om, så vi har 400 Mkr kvar som vi ska besluta om.

Hur är din framtidstro?

– Ibland tycker jag att det känns bra och roligt när vi får genomslag för de viktiga bitarna i den nya fiskepolitiken hos politiker. Sen kommer det en omröstning och då visar det sig att de röstar tvärtemot vad de har sagt. Då känns det trist på något sätt.

När man driver företag så tar man reda på fakta och sen så bestämmer man vad som ska göras och gör det. Här är det inte så utan här är det andra som ska göra något, det är segare på något sätt.

– Samtidigt måste jag ha en positiv inställning för att kunna jobba med projekten, säger Björn Carlson.

BÅTSLIPAR

av aluminium för båtar upp till 2500 kg

- Lätt att installera och använda.
- Båten är alltid, 24/7, skyddad för stormar och förändringar i vatten nivån
- Det är lätt att hålla båtbottnet rent.
- Miljövänlig, lägre behov av giftiga båtbottenfärger.
- Slipen lämpar sig för vinterförvaring av båten.
- Utrustad med hand eller elvinsch och fjärrkontroll.

www.alutrack.fi
MODERN ALUMINIUM RAILLIFT FOR BOATS



Se 1,5 min. demovideo
www.alutrack.fi

Nyhet | 2013



Nu har det blivit kul att köra båt! | 640 DC

Båten imponerar med sitt lätt drivna skrov och planingströskeln är obefintlig. Ett lätt tryck på gasreglaget och båten går majestätiskt ur sjön och skärgården är din.

Din närmaste återförsäljare hittar du på: www.flipperboats.fi

 **FLIPPER**
Redefining freedom



640 DC | 670 DC | 670 ST | 760 DC



Ordföranden har ordet

Svenska Båtunionen arbetar inom flera olika områden för att främja svenskt båtliv. Maila gärna till ordforande@batunionen.com om du vill kommentera Bengt Gärdes krönika, privat eller i tidningen.

Vem räddar SBU?

Konstigt att det känns så vemodigt varje år att ta upp båten. Efter ett par dagar när båten är täckt och motorn konserverad känns det skönt att säsongen är över och man börjar förbereda sig mentalt för nästa "härliga" båtsäsong.

Den här mellantiden kan vi använda till att driva SBU-frågor, tala sammanslagning, att avsluta pågående diskussioner rörande NFB med mera. Frågan om NFB har under längre tid medfört en delvis lite animerad diskussion inom båtlivet. Berörda organisationer har dock genom sin visdom och framsynthet efter överläggningar funnit en pragmatisk lösning i god anda (se separat artikel) som ska stärka NFB, båtutbildningen och samarbetet mellan de berörda organisationerna. Vi behöver verkligen stå enade och vara en gemensam kraft när klåfingriga myndigheter försöker sig på olika regleringar till nackdel för båtlivet.

Så närmar sig den extra Båtriksdagen som ska besluta om diskussionerna med SSF ska fortsätta eller avslutas. "Aktionsgruppen" mot en sammanslagning, om jag nu får kalla dessa förbund för detta, anför gärna en mängd omständigheter och påståenden utan att för dess skull vilja föra en seriös dialog om dessa.

Samtliga som deltar i processen samt deras förslag måste kritisk kunna granskas. Man kan lätt få det intrycket att de gärna vill utveckla SBU, men de har inga egna förslag. Vissa förbund har aldrig lagt något framtidsförslag. Flera reella konstruktiva framtidsförslag hade varit uppiggande samt vilka resurser som skulle avdelas för att möta kraven. Uppgiften om olika kulturer mellan organisationerna kan i vart fall inte röra mer än elitseglarna. Många motorbåtsägare är också dubbelanslutna, så detta är ingen fråga som bara berör seglare.

Jag tror ingen vill eller har sagt att vi ska lösa upp eller avskaffa SBU. Tvärtom är det många inom styrgrupperna som anser att det medlemstillskott som SSF skulle medföra ger utrymme för en större bredd och kompetens att utveckla kommittéarbetet och främjande verksamheten där idag alltför få gör alltför mycket. Om aktionsgruppens rädsla bottenar mer i formerna för ett samgående än själva samgåendet bör man ta den debatten istället för att kategoriskt bara säga nej och driva en sådan kampanj.

Det är bra att frågan återigen är på dagordningen så att styrelse och arbetsgrupper får noggranna riktlinjer för framtiden.

Trots dessa diskussioner har styrelsen arbetat med och lanserat ny verksamhetsplan med återinförande av förbundsträffar och utbildning med krav på att de lokala förbunden ska delta i arrangemangen. Betydligt större

krav på förbunden att delta i SBU:s verksamhet kommer många att bli varse.

Vidare kommer kommittéarbetet att intensifieras under 2013 med möten för alla kommittéer.

Sjöfyllerifrågan har ju varit aktuell under sommaren och uppmärksammas och debatterats i princip i alla båttidningar. Vi kan ju alltid hoppas, sannolikt är det så, att SBU:s kamp för en rättvisare lagstiftning bidragit till att tingsrätten friade den person som stått åtalad för att ha varit sin hustru behjälplig med ett enklare kommando när hon skulle lägga till bredvid en polisbåt. Nu är det hög tid att politikererna tar sitt ansvar och gör en ordentlig utvärdering av lagen och dess tillämpning.

Det känns lite ovant att redan nu behöva önska God Jul och tacka för båtåret som varit.

Bästa båtårsningar
Bengt Gärde

Arronet
ALUMINIUMBÅTAR

20 års jubileum 2012

MADEN SWEDEN

För dig som värdesätter tiden på sjön!

www.aronet.se

VINTERPLATSER FLYTTAS I VÄSTERÅS

VÄSTERÅS STAD PLANERAR ATT FLYTTA vinteruppställningen av fritidsbåtar på Kraftverksplan till Lövudden/Johannisberg till förmån för nya bostäder.

– Det har varit många turer fram och tillbaka men målsättningen för Västerås Stad är nu att flytten ska ske hösten 2013, säger Jan Hvass, ordförande i Västerås Förenade Båtklubbar AB (VFB AB), som sköter vinterförvaring, upptagning och sjösättning av fritidsbåtar på uppdrag av Västerås Stad.

En ny detaljplan för det nya området för båtuppställning vid Lövudden ska utarbetas. Ett projekt för att förbättra den befintliga hamnen på Lövudden startas också.

– Planen är att hamnen ska byggas ut och bli betydligt större, skyddas av fasta vågbrytare och ge plats åt ett 50-tal nya båtplatser. Dessutom planeras kaj, slip, maskkran och väntplatser samt tillfälliga platser för att tillgodose våra och andra båtforetags verksamheter på Lövudden, säger Jan Hvass.

Själva måste man planera för att flytta vinteruppställningen av 400–500 båtar under hösten 2013.

– Under hösten räknar styrelsen med att fatta beslut om hur båtupptagningen på Lövudden ska gå till, säger Jan Hvass.

VÄSTKUSTENS BF INTRODUCERAR MEDLEMSFÖRMÄNER

MED START 1 JANUARI 2013 kommer medlemmarna i Väst kustens Båtförbund att erbjudas en rad exklusiva medlemsförmåner.

Via förbundets nya hemsida ska medlemmarna få attraktiva erbjudanden varje månad. Dessa kommer att vara anpassade för den aktuella säsongen.

– I dagsläget har vi 20 välkända företag inom båtbranschen som våra partners. Båtmässan i Göteborg kommer bland annat att erbjuda medlemmarna ett reducerat biljettpris inför mässan i februari, säger Bo Wernlundh, sponsransvarig inom VBF.

Väst kustens Båtförbund, VBF, organiserar båtklubbar från Halmstad till norska gränsen samt inlandet i Halland och Västergötland. VBF har nästan 20 000 medlemmar fördelat på cirka 100 båtklubbar.

www.vastkustensbf.se



Medlemmarna i Väst kustens Båtförbund erbjuds olika medlemsförmåner, bland annat rabatt på inträdet till Båtmässan i februari 2013.

REGIONTRÄFF I PITEÅ OM SAMMANSLAGNING



Stefan Nordström, SSF.

DEN 24 SEPTEMBER GENOMFÖRDE SBU och SSF ett första informationsmöte om eventuellt samgående mellan organisationerna. Mötet hölls på Skoogs City Hotell.

SBU representerades av Lennart Wendt och Sten Olsson från Unionsstyrelsen samt Hans W Berglund från kansliet, SSF av Stefan Nordström. Tyvärr samlade inte mötet så många deltagare, men de deltagande informerades om för-

delar och nackdelar vid en sammanslagning på ett informativt och objektivt sätt. Efter mötet hördes enbart positiva tongångar vid fikaborden.

Text & foto: Sten Olsson



Kenneth Björnfort framför Peter Lysholm.

SBU-redaktör Anne

Anne Adre-Isaksson är journalist med flerårig erfarenhet från dags- och fackpress. Sedan 1998 arbetar hon som frilansjournalist och skriver bland annat mycket om skärgård och båtliv. Anne bor i Östhammar i norra Roslagen och sitter med i styrelsen för Östhammars Segelsällskap. Där har familjen också sin båt, en Krabat 740. Maila till Anne.Adre@batliv.se.



PER ENGSTRÖM HAR AVLIDIT

PER ENGSTRÖM HAR AVLIDIT. Han var en SBU-profil som under många år i SBU:s styrelse arbetade för ett tryggt båtliv.

När jag började arbeta i SBU var Per förtroendevald sekreterare i styrelsen. Han var också ordförande i SBU:s och SSD:s radiokommitté och bidrog till att fritidsbåtarna fick tillgång till VHF. När vi startade tidningen Båtliv fanns Per med även där och var ordförande i vår första redaktionskommitté.

Jag minns Per som en klok, kunnig och försiktig person som med sitt mjuka sätt skapade ett gott samarbete både inom SBU och SSD.

Staffan Högarth

ÖREBRO BÅTKLUBB FIRADE 90 ÅR

ÖREBRO BÅTKLUBB HAR FIRAT SITT 90-ÅRSJUBILEUM i stor stil, givetvis på en båt. Medlemmarna gjorde en kort resa från Hamnplan i Örebro och slussade ned till småbåtshamnen med det gamla fartyget Liden.

– Det var en härlig resa där skeppare Hans-Ove Norén berättade om fartygets och Hjälmartrafikens historia. Hans-Oves far var skeppare och rederiägare på Hjälmaren hela sitt arbetsliv.

Hans farfar och farmor arbetade på en båt på Hjälmaren för 90 år sedan som hette just Liden, berättar Öre Bror Loelv från Örebro Båtklubb.

Firandet hölls sedan i småbåtshamnen med ypperlig mat och dryck av kaptenen och hans besättning.

– Det var tal och dans och hurrarop för jubilarer. Om 90-årsjubileet firades så här så kan man undra hur nästa stora jubileum kommer att celebreras, säger Öre Bror Loelv.

Örebro Båtklubb, som när den bildades 1922 hette Örebro Motorbåtklubb, är mycket traditionsrik och Hjälmarmrådets näst äldsta båtklubb. De första åren hyrdes en lokal på den så kallade "Busudden" vid Norra Ässundet. Men 1938 lyckades klubben inhandla en egen stuga på Ässön, Ekebo, som fortfarande är i klubbens ägo.

Där har generationer av klubbmedlemmar festat och kopplat av i den vackra naturen och läget tillåter att man kan ta sig hit både från sjön och landvägen.

– Klubben har varit aktiv inom många olika områden, bland annat miljövard, hamnskötsel, sjökartläggning och farledsutmärkning, broförbindelser, kanaler, muddring. Vi satte även tryck på myndigheterna för att bygga en småbåtshamn i Örebro.

Klubben var också en av fem grundare av Hjälmardistriktets Båtförbund 1967.



Örebro BK firade bl. a. med en tur på Göta Kanal.



Hans Landin från Näsbyvikens Båtsällskap i Stockholm vann förra årets Tummen Upp.

Kom med förslag till Tummen Upp!

Det är dags att utse Tummen Upp 2013. Utdelningen sker som vanligt under högtidliga former på båtmässan Allt för sjön i Stockholm i mars.

Förra årets vinnare av Tummen Upp – Hans Landin som är medlem i Näsbyvikens Båtsällskap – var en mycket populär vinnare. Han hade sällskap av flera personer från sin båtklubb till prisutdelningen på Allt för sjön i Stockholm.

Nu söker vi en ny vinnare av Tummen Upp. Det är Båtlivs läsare som väljer och nominerar kandidaterna till Tummen Upp, båtlivets mest ansedda pris till den bästa kompisen i båtklubben där stipendiaten belönas med 15 000 kr.

Förutom i Sverige utses Tummen Upp stipendiater även i Norge och Finland. Båttidningarna Båtmagasinet (Norge) och Vene (Finland) står för de

arrangemangen tillsammans med International Färg AB.

Skicka oss ett E-mail eller ett brev med en text som beskriver din kandidat och helst även bilder på personen. Ju bättre nominering, desto bättre chans.

Den vi söker och belönar är en person – man eller kvinna – som har utträtt något särskilt bra för sin båtklubb och sina båtkompisar. Kort sagt, en riktigt go' kompis i båtklubben.

Tummen Upp görs i samarbete med International Färg AB. Vi behöver anmälningarna senast 18 januari 2013. Skicka dem till:

TummenUpp@batliv.se eller till: Tummen Upp, Båtliv, Ö. Vittusgatan 36, 371 33 Karlskrona.

Båtliv **International**
yachtpaint.com

Ett samarbete mellan tidningen Båtliv och International Färg AB.

KALLELSE TILL BÅTRIKSDAGEN 2013

BÅTRIKSDAGEN HÅLLS DEN 16-17 mars på Nordkalotten hotell och konferens i Luleå.

Motioner till båtriksdagen skall vara Svenska Båtunionen tillhanda senast den 15 januari 2013.

Kallelse med förslag till dagordning, årsredovisning, revisionsberättelse, propositioner, motioner och valnämndens förslag sänds till samtliga båtförbund senast fyra veckor före Båtriksdagens avhållande.

HÅRDARE REGLER FÖR BÅTKLUBBAR I NACKA

MILJÖENHETEN I NACKA KOMMUN HAR riktat föreläggande till båtklubbar att ta fram och dokumentera regler för underhåll av båtar, så att mark på uppställningsplatserna inte förorenas av giftiga båtfärger. Åtgärderna ska vara utförda och redovisade till miljöenheten, Nacka kommun, redan under hösten.

Utgångspunkten är en rapport från Havs- och vattenmyndigheten som utkom i september.

”Flertalet upptagnings- och uppställningsplatser består av grusad mark och underhåll och skötsel av båtar har gjort att dessa områden nu anses vara väldigt förorenade. Tvätt av båtar på grusplan, gatan eller garageuppfarten förordas inte, då det innebär att förorenat spillvatten kan rinna ner i dagvattenbrunnar och ledas vidare ut i sjöar och vattendrag.

För att undvika vidare förorening av uppställningsplatser ska all tvätt av båtar ske över en spolplatta eller i en borsttvätt”.

Eva Dahlbäck är miljöinspektör på Nacka kommun:

– Hittills har vi krävt att båtklubbarna ska redovisa hur de inom



Velamsunds Båtklubb. Foto: Göran Granath.

sin verksamhet gör för att inte förorena marken på båtuppställningsplatsen. Där kan det finnas olika vägar, säger hon.

Eva Dahlbäck förklarar att hon skrev föreläggandet innan rapporten från Havs- och vattenmyndigheten kom med riktlinjer för tillsynen.

– Än så länge har vi inte riktat några formella krav om spolplatta till någon båtklubb. Det är båtklubbarna själva som ska tala om hur de gör för att inte förorena marken, påpekar hon.

– Jag tror att det kommer att bli en samordning mellan kringliggande kommuner, om vilka krav vi ska ställa.

Att installera en spolplatta innebär stora kostnader för båtklubbarna. Och många kommer inte att klara av att spola alla båtar.

– Vi har ingen egen kran utan hyr vid sjösättning och upptagning. Så rent praktiskt blir det en utmaning. Vi tar upp över 100 båtar, konstaterar Anna Forsberg, miljöombud i Nacka Båtklubb.

Nu planeras dessutom en gångväg genom klubbens område.

– Vi vet inte riktigt var och hur den ska gå och då är det svårt att investera i en spolplatta.

Ett annat alternativ som diskuteras inom klubben är förbud för giftiga färger. Och om man slipar sin båt måste man täcka marken så inget slipdamm hamnar där.

– Inga beslut är tagna än, men diskussioner pågår i styrelsen.

Velamsunds Båtklubb ligger i ett naturreservat, vilket ställer extra stora krav på klubben.

– Det här är ett stort bekymmer för oss. Vi hanterar 60 båtar med en mobil kran och det brukar ta en helg att ta upp alla båtar. Ska vi dessutom ställa ner varje båt på en spolplatta innan vi kör den till uppställningsplatsen, kommer det att bli en fördubbling av hanteringstiden, säger Göran Granath, ordförande och miljöombud i Velamsunds BK.

En idé som diskuterats i styrelsen är att ingen båt lyfts upp om den inte alldeles innan varit på en båttvätt och ägaren kan visa kvitto på att det är gjort. Ett förslag man gärna vill diskutera med kommunen.

– Jag efterlyser en dialog, men jag tycker inte att det finns någon vilja hos kommunen att komma med alternativa förslag.

Text: Anne Adre-Isaksson

Lidingö BK firade 90 år

År 2012 verkar vara det år som de flesta båtklubbar fyller 90 år, en av dem är Lidingö Båtklubb. När fotografen Roland och undertecknad nalkas klubb- och hamnområdet längst inne i Kyrkviken på Lidingö skiner solen upp efter en regnig dag. Båtarna ligger tryggt förtöjda i den skyddade hamnen.

Text: Bengt Anderhagen Foto: Roland Brinkberg

När Båtliv hälsar på, lördagen den 25 augusti, ska 150 personer fira de 90 åren.

Festkommittén håller på med de sista förberedelserna till kvällens fest. Vi lyckas få klubbmästarinnan Gill Gustavsson att stanna upp för en pratstund.

– Som ni ser har vi rest ett riktigt cirkustält dagen till ära. Vi fick låna det av clownen Manne och där inne har vi dukat upp för kvällens supé, underhållning och dans.

Det blir en hel del överraskningar, vi har ett stort lotteri med massor av fina priser som vänliga och generösa sponsorer har skänkt oss. Så det ska bli jättekul! säger Gill och ilar vidare.

Snart vimlar planen av minglande klubbmedlemmar.

Två färgstarka profiler

Bland de glada festdeltagarna hittar vi Torbjörn Wancke.

– Jag är nog den äldste medlemmen i båtklubben, berättar Torbjörn.

– Jag har varit medlem sedan

1964 och även varit ordförande några år. Idag är jag med i den så kallade tisdagsklubben. Vi är ett tio, femtontal gubbar som träffas klockan 10.00 varje tisdag i klubbhuset där vi fikar och kan dra våra skepparhistorier. Det är en väldigt bra social verksamhet som uppskattas av alla.

I festvimlet träffar vi också på en riktig "nestor" inom svenskt båtliv, Ulf Beijner, 80 år.

– Jag har varit medlem i klubben i 44 år, berättar Ulf.

– Dessutom var jag tidigare ordförande i Lidingö Båtförbund i 16 år och satt i Kryssarklubbens styrelse i 15 år så mitt intresse för båtar och båtfrågor har alltid varit stort. I botten har jag skeppsbygggarutbildning från Chalmers.

Jag var med och förhandlade fram 25-årsavtal mellan båtförbundet och kommunen 1972. Då fick vi även en gemensam båtkö. Andra frågor som vi kämpat för är att förhindra bygandet av en gångbro över Kyrkviken vid Ekholmsnäs. Det har varit på tapeten flera gånger men vi har sagt nej varje gång. En bro



Glada festdeltagare.

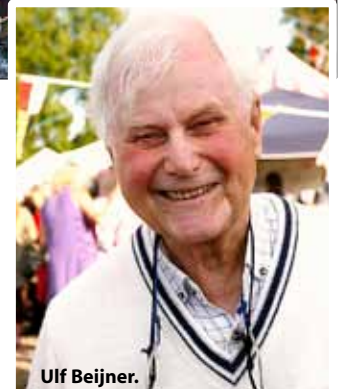
över viken skulle ju utestänga alla båtar med mast.

En aktiv och trivsam klubb

Vi hinner även med några ord med klubbens nuvarande ordförande Magnus Holmgren, just hemkommen från Sandhamn där han har kappseglat.

– Vi har idag cirka 330 medlemmar och 280 båtplatser. De flesta båtar kan vi ta upp här via traditionell slip. När det gäller större seglare får de gå upp vid Bosön. Hamnplanen är för mjuk för att vi ska kunna använda en stor kran för lyft, berättar Magnus.

– Det är en mycket trevlig stämning i klubben och det är inga problem att få folk att ställa upp i styrelse och kommittéer.



Ulf Beijner.

Dessutom har vi ju via Lidingö Båtförbund tillgång till klubbholmen Ekskär i Edöfjärden och även till brygg och stuga ute i Björkskär i Stockholms yttre skärgård, så våra medlemmar har det väl förspänt.

Innan vi lämnar Lidingö Båtklubb får vi ta del av folkets jubel när festkommittén framför sin specialskrivna entrévisa med musik från musikalen Cabaret:

– Willkommen, bien venue, welcome...

BESKED OM NÄMNDEN FÖR BÅTLIVSUTBILDNING, NFB

Under 2012 har det pågått diskussioner om placeringen av NFB:s kansli, formerna för styrelsearbetet, stadgefrågor samt NFB:s framtid. Samtliga medlemsorganisationer i NFB, SBU, SXX och SSF, har ansett att dessa frågor är av stor vikt och att det är nödvändigt att organisationerna finner en gemensam framtida utveckling för NFB som delas av alla.

I anledning härav har vi efter möten och diskussioner beslutat om en ny/omstart för NFB. Beslutet var en gemensam önskan att tillföra NFB ny kompetens, nya idéer i syfte att utveckla NFB och för att tillförsäkra NFB en bra framtid. Beslutet innebär i korthet, att

– nya ledamöter och suppleanter utses

– de nya ledamöterna bildar en arbetsgrupp för att skyndsamt arbeta fram riktlinjer för kansliets hantering och placering. Gruppen skall även ta fram förslag till riktlinjer för NFB:s framtida utveckling.

– kansliet för NFB kvarblir hos SBU till dess arbetsgruppens förslag godkänts av organisationerna

– de nya ledamöterna väljs in i NFB under årsmöte i december 2012.

Genom dessa åtgärden tror vi att vi tillförsäkrar en fortsatt hög, kvalitativ och långvarig framtid för NFB.

Svenska Båtunionen, Bengt Gärde, Svenska Kryssarklubben, Anders Persson, Svenska Seglarförbundet, Lena Engström



Ordförande Magnus Holmgren.



Festkommittén, fr. v.: Annika Rundqvist, Hasse Rundqvist, Marianne Sahlén, Rolf Sahlén, Gill Gustavsson, Lars Gustavsson

Sammanslagning mellan



Vad betyder det för dig?

De svenska fritidsbåtarna seglar och kör vidare som vanligt medan diskussionerna om ett samgående pågår.

Ska det bli en sammanslagning mellan Svenska Båtunionen (SBU) och Svenska Seglarförbundet (SSF)? Och vad betyder det för dig som är medlem i en båtklubb? Det första svaret kan komma vid den extra Båtriksdag som hålls under Unionsrådet 24–25 november.

Text: Lars-Åke Redéen

För dig som är medlem i en båtklubb kommer en eventuell sammanslagning knappast att märkas alls. Du kommer att tillhöra en större organisation med över 200 000

medlemmar mot dagens 170 000 i SBU, men grunden är fortfarande medlemskapet i din lokala båtklubb.

Trots detta har det varit en lång och intensiv debatt om vad

följderna blir om Sveriges två stora båtorganisationerna går samman i något helt nytt. En anledning kan vara att det är två anrika men delvis ganska annorlunda organisationer som kan gå samman.

Svenska Seglarförbundet är äldst och föddes ur kappseglingen som idrott. En av SSF:s utmaningar idag är att ytterst få är intresserade av kappsegling på elitnivå. Svenska Båtunionen är något yngre och en typisk främjandeorganisation, som vill verka för fler och bättre förutsättningar för båtlivet. SBU:s främsta utmaning är bristande engagemang och ett båtliv under ständig förändring där det gäller för Unionen att hänga med.

Enligt den styrgrupp som har undersökt förutsättningarna för en sammanslagning måste något göras för att utveckla Svenska

Båtunionen. Inte minst för att ha ekonomin under kontroll.

– Gör vi ingenting alls och behåller den låga verksamhet som vi har idag så kommer SBU ändå att gå med ca 500 000 kr i förlust kommande år. Därför ska vi visa på alternativa lösningar på Unionsrådet, säger Lars Afzelius, sammankallande i SBU/SSF gemensamma styrgrupp.

Elva båtförbund inom SBU har förenat sig i gruppen ”Arbetsgruppen Rädda SBU” och de tycker att organisationerna inte bör slås samman. I stället vill de ha kvar SBU som en egen organisation och utveckla det.

De elva båtförbunden har skrivit under begäran om extra Båtriksdag, som ska hållas 24–25 november.

Här intill kan du läsa de olika argumenten för och emot en sammanslagning.

Följ utvecklingen på nätet

Följ den vidare utvecklingen i diskussionerna kring en eventuell sammanslagning. Både Båtlivs och Svenska Båtunionens hemsidor kommer att uppdateras med aktuell information fortlöpande:

www.batliv.se

www.batunionen.com

SBU och SSF:

"SBU är värt att bevara"

Arbetsgruppen Rädda SBU vill ha kvar SBU som tidigare. I stället för en sammanslagning vill de se en utveckling av organisationen. Harald Mårtensson är talesman för gruppen och svarar här på Båtlivs frågor.

Vad är det ni vill?

– Vi tycker att SBU är värt att bevaras. Jag tycker att vi ska utveckla SBU till något bättre, men det kan säkert behöva reformeras. SBU skulle bli uppätet direkt om vi går ihop med SSF. Det viktigaste i nuläget är att rädda SBU från nedläggning, och i stället se till att organisationens kärnverksamhet kommer igång igen utan dröjsmål.

– Det som har varit väldigt tragiskt är att den egentliga verksamheten i SBU har stått still sedan flera år då vi började jobba först med regionindelningen. Därefter kom stadgefrågorna och sedan namnfrågan. SBU har inte jobbat med vad vi ska jobba med på flera år.

– När jag jobbade i Miljökommittén och Unionsstyrelsen så var jag stolt över det. Idag vet jag inte om de som sitter där känner någon stolthet.

Varför är ni så kritiska till ett samgående?

– Idag är SBU helt fristående och det är väldigt viktig principiellt – att vi inte har någon över oss. Riksidrottsförbundet, som är huvudman för SSF, har ett helt annat och mer diktatorisk arbetssätt.

– Jag vill inte heller hamna i att vi får munkavel i vissa frågor, alkoholfrågan som exempel hade nog varit svårare att diskutera om vi hade tillhört RF. Samma sak med könskvotering, RF har bestämt att det ska vara 40 procent kvinnor i styrelserna inom organisationerna.

Hur tycker ni att utvecklingen bör vara?

– Vi säger inte nej till samarbete, men det måste vara ett samarbete som gynnar oss båda två. Vi skulle börja med att hitta samarbetspunkterna och se hur det fungerar.

– Den genomlysning av organisationen som SSF har gjort borde ha gjorts även av SBU. Efter mycket kritik gjordes en SWOT-analys*, men de borde även ha ett värde på de olika hoten och möjligheterna.

Vill ni bara ha ett bättre arbete innan beslut?

– Ja, men det ska också vara efterfrågat. Östergötlands Båtförbund har ringt runt till de av våra 50 båtklubbar som vi inte träffat på möten och frågat vad de tycker. 7–8 var positiva, 21 var negativa och resten visste inte.

Vad förväntar ni er av den extra Båtriksdagen?

– Vi får en värdeomätare på om det har skett några förändringar av hur förbunden tycker sedan förra Båtriksdagen. Då såg vi ett styrkeförhållande, men jag har svaga förhoppningar att vi får majoritet att lägga ner arbetet direkt.

Är ni beredda att dela upp SBU på de här frågorna?

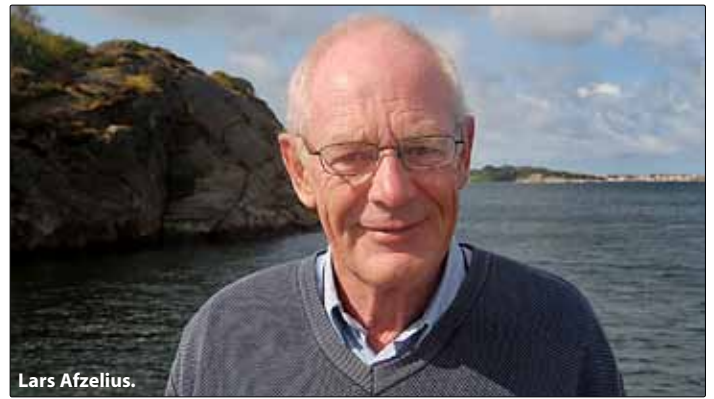
– Vi vill helst inte det, men det kommer att finnas förbund som inte vill gå med i den nya organisationen.

Är ert mål att bilda en annan riksorganisation?

– Nej. Målet är att bibehålla SBU och utveckla det. Vi försöker inte hitta någon konkurrerande verksamhet, tvärtom. Det finns för mycket värde i arbete och pengar i SBU för att det inte ska finnas kvar.

– Vi vill heller inte begränsa samarbetet till enbart SSF. Även SXX och till exempel Sportfiskarna borde kunna vara med.

* SWOT-analys innebär att man analyserar styrkor, svagheter, möjligheter och hot.



Lars Afzelius.

"SBU måste se över sin organisation"

Lars Afzelius är sammankallande i SBU:s och SSF:s gemensamma styrgrupp om sammanslagningen. Här svarar han på Båtlivs frågor.

Försvinner inte SBU i en ny organisation?

– Nej, främjandeverksamheten kommer att omfatta ännu fler klubbar än vad som är fallet idag och Svenska Seglarförbundet kan satsa mer på sin kärnverksamhet. Hela vår verksamhet kan drivas med bättre förutsättningar än idag.

Har "Arbetsgruppen Rädda SBU" rätt i sin kritik?

– När det gäller SBU:s verksamhet kan jag hålla med om att den inte har varit så värst sprudlande. Vad det beror på kan man diskutera. Det finns nog strukturfel i Båtunionens organisation och det saknas utmaningar inom organisationen. Just planerna på en sammanslagning är ett tydligt uttryck för det.

– Ett av organisationsfelen är att en Båtriksdag kan bestämma vad som helst, men det finns ingen skyldighet för båtförbunden att göra någonting. De medlemsavgifter som båtklubbsmedlemmarna betalar till SBU gäller bara Unionsstyrelsen och kommittéernas verksamhet, försäkring, Båtliv och lite till.

Vad händer på den extra Båtriksdagen?

– Från början var det utlyst en extra Båtriksdag som skulle ta ett första beslut, men Unionsstyrelsen har beslutat att vänta med beslutet om samgåendet till den ordinarie Båtriksdagen i mars 2013. Den fråga som är kvar är de elva förbundens motion om att diskussionerna med seglarna ska avbrytas. Den frågan kommer att behandlas först och därefter startar Unionsrådet.

– Jag räknar med att den majoritet som tog ett beslut att fortsätta arbetet med att skapa en ny båtlivsorganisation vill att vi ska fortsätta jobba och redovisa vårt arbete på Båtriksdagen 2013. Det finns fler frågor som måste behandlas, vilket innebär mera tid för att vi ska hinna med och vi har haft lite tidsnöd i höst. Vi kan ju inte bara avbryta det pågående arbetet.

Är det värt att dela upp Svenska Båtunionen för en sådan här fråga?

– Nej, det tycker jag definitivt inte för ingen tjänar på det. Djupa sår kan ta lång tid att läka men om organisationen SBU försvinner så skulle verksamheten för att främja båtlivet finnas kvar med bättre förutsättningar i form av resurser och ekonomi.

Blir inte SBU beroende av Riksidrottsförbundets (RF) policy vid ett samgående?

– Nej, det enda vi har att leva upp till om vi blir medlemmar i RF är deras värdegrund. Vi skriver våra egna stadgar och ändamålsparagraf som säger vad vi ska göra.

Vad ser du för alternativ utveckling?

– Jag tycker att de elva båtförbunden har en överdriven rädsla för utvecklingen. Säger Båtriksdagen nej till en sammanslagning så blir hela SBU kvar, men då måste verksamheten nog startas om och drivas på ett annat sätt än idag. Till exempel med ökat direktinflytande för klubbarna, tyvärr höjda medlemsavgifter och tydligare engagemang i många båtlivsfrågor.

– SBU bör fokusera på båtklubbarnas behov och en mycket tydligare medlemsnytta.



Harald Mårtensson.

Navigationstävling vid midsommar

Årets navigationstävling seglas i nordliga vatten vid tiden kring midsommar. Lös tävlingen här intill – gärna tillsammans med några kompisar i båtklubben.

Text: Sten, Frede och Birgitta, Tävlingskommittén

Tävlingen genomförs på kort 411– tillsänds på begäran. Vid gång från en punkt till en annan väljs kortaste vägen tangerande 3 m kurvor om inte annat anges. Hänsyn tas till fågelskyddsområden etc. Inga extrema väderförhållanden och normal vattenstånd råder. Vi räknar med en missvisning på + 7°. Vid uträkning och utläggning avrundas till ½ grader. Angivna tider avser lokaltid. Båten som används är utrustad med en bra devierad magnetkompass (dev. tabell 2)

Vår vanliga vädjan: skriv tydligt, såväl namn som svaren upp- repar vi så gärna. Även om en del

av er samlas en kväll för att lösa uppgifterna vill vi inte ha "kollektivlösningar". Lyssna gärna på kompisarna, men lita på dig själv! Läs noga förutsättningarna och vad som efterfrågas.

Vi svarar gärna på frågor om det råder oklarheter. Förtydliganden el. rättelser kommer under tävlingens gång att läggas in på Båtlivs hemsida: www.batliv.se

Underlaget beställs från SBU:s kansli dit lösningen (helst Loggkortet) skickas senast 15 jan 2013.

Vi önskar alla lycka till med denna tävling som sannolikt blir vår sista efter 12 respektive 15 år som konstruktörer.



Första pris är en LTC LED-2204 från Lejon Trading. Full-HD widescreen LED TV i storleken 22" med inbyggd MPEG4 digitalmottagare (DVB-T) med EPG samt DVD-spelare. TV:n passar såväl i båten, husvagnen som i köket. Rek. Pris 3995:-. För mer info: www.lejontrading.se



Utlottningspriset är en Cobra HH-475. En professionell vattentät handhållen VHF med 6 Watt uteffekt och med "Say again" funktion. Rek pris 2995:-. För mer info: www.lejontrading.se

INFORMATION

ALLA SOM ÖNSKAR DELTA SKALL BESTÄLLA UNDERLAGET!

TÄVLINGSKORT, DEV. TABELL SAMT LOGGKORT BESTÄLLS FRÅN OCH SKICKAS TILL: SVENSKA BÅTUNIONEN
 FRÅGOR OM TÄVLINGEN BESVARAS AV: STEN OLSSON
 Af Pontins väg 6
 115 21 Stockholm
 Tel 08-54 58 59 60
 E-post: birgitta@batunionen.com

SVAREN SKALL VARA SBU TILLHANDA SENAST: Tisdagen 15 januari 2013

Årets tävling äger rum vid midsommartid. Båtklubbarna på svenska och finska sidan har beslutat att köra en gemensam navigationstävling på midsommardagen. Per-Åke har sin 10 m snipa i Haparanda hamn. Han är snart klar med att lasta i positionsbojar mm och ge sig av för att hämta sin finska kollega, Perrka som ställer sig på kajen POS N 65° 45,38; E 24° 09,05 för upphämtning.



Kl 8.45 på midsommarafton passerar Per-Åke fyren vid inloppet till Haparanda hamn och beger sig närmaste vägen till kompiserna med farten 7,5 knop. När han kommer till västpricken 4 kabellängder SO Tervakari ser han att det är strömt från utloppet av Torneälven. Uppskattar strömmen till 2,5 knop. En nordostlig vind bedömer han ger en avdrift på 3°. Han stävar mot kollegan på Km 104°.

- ◆ **Fråga 1.** Vi undrar vad visar hans kompass?
- ◆ **Fråga 2.** När kommer han fram till sin finska vän - som står och tittar på klockan för att kolla om han passade tiden - om vi förutsätter att hans snittfart var 7,3 knop?

De ger sig genast (=ankomsttiden) av på bojutläggningen Den första placeras på Pos. N 65° 44,65; E 24° 10,85. Därifrån går de i SV riktning in bakom den lilla holmen: Lådan. När de passerar farleden avger ett större ingående fartyg (ca 100 m) uppmärksamhetssignal.

- ◆ **Fråga 3.** Hur låter den?
- ◆ **Fråga 4.** Vilket frekvensområde skall fartygets signalhorn ha?

Bojen placeras syd om Lådan på Pos. N 65° 43,36; E 24° 08,60 och därefter går de NV och S om Kataja för att lägga nästa boj i B 225° till Knivskär övre och B 194° till Knivskär nedre.

- ◆ **Fråga 5.** På vilken position hamnade denna boj?

Därefter SV vart – N och V om Tervalletto och ner mot sundet mellan Byskär och Prokko (ett bra ställe att ha tidtagning på tävlingen). De lägger en boj på Pos. N 65° 39,20 ; E 24° 02,75 och stannar där för lunchpaus.

- ◆ **Fråga 6.** Om vi utgår ifrån att transport och utläggning resulterade i en genomsnittsfart på 4,5 knop (från upphämtningen av Perrka), vilken tid stannade de då för lunch?

Under lunchpausen brukar vi låta besättningarna testa varandra vad beträffar speciella sjömanstermer.

- ◆ **Fråga 7. a)** Vad innebär det att skåta? **b)** Vad är en nagelapa? **c)** Vad på en båt kallas garage? – det finns två betydelser.

Belåtna efter några sillbitar och färskpotatis (det är ju midsommar) smyger de sig SSO mot den lilla ön norr om Huitori där de går i land och sätter upp några skyltar med frågor.

- ◆ **Fråga 8.** Vad innebär det om du i mörker ser en röd sidolanterna och högre upp en grön runtlysande över en vit runtlysande (bra fråga i Kalixtrakten)?
- ◆ **Fråga 9.** Om en fyr lyser 4 s, är släckt 1 s, lyser 4 s, släckt 1 s, osv. Vad kallas den?
- ◆ **Fråga 10.** Ett fartyg med en längd under 12 m som ej är manöverfärdigt eller som har begränsad manöverförmåga behöver inte föra särskilda fartygs-ljus eller signalfigurer med ett viktigt undantag. Vilket?
- ◆ **Fråga 11.** Vilken färg har vattentornet i Nikkala (1 km NO Haparanda hamn)?

Nästa boj läggs ut på Pos. N65° 39,30; E24° 01,40. De lämnar denna position kl 13.10 och går K 352° med 5,5 knop i 25 min 45 sek, varefter de girar 28° babord och fortsätter med samma fart i 37 min 25 sek.

- ◆ **Fråga 12.** Vad var det aktuella djupet vid girpunkten?
- ◆ **Fråga 13.** Vad är Bm från girpunkten till inseglingsfyren vid Haparanda hamn?
- ◆ **Fråga 14.** Vid vilken position var de efter de sista 37 min 25 sek seglats?

Därifrån och in till Haparanda hamn – S och V om Pirkäkari - drog Per-Åke på och gick med 8 knop.

- ◆ **Fråga 15.** Vilken tid passerade de inseglingsfyren?

De hann in i tid för att se midsommarstången resas vid klubbstugan i hamnen samt delta i firandet till solen gick ned.

Kvällarna är som bekant långa och ljusa häruppe vid den tiden på året.

- ◆ **Fråga 16.** Vi undrar när gick solen ned i Luleå på midsommarafton?

EXTREM STARTKRAFT – MINIMAL FÖRPACKNING



OPTIMA® BlueTop® har alla goda egenskaper som krävs till sjöss. Den unika AGM Spiralcell®-teknologin ger mycket hög STARTKRAFT trots låg vikt med upp till dubbelt så lång LIVSLÄNGD. Det har dessutom upp till 15 gånger högre VIBRATIONSTÅLIGHET och är absolut LÄCKAGESÄKERT. Perfekt också för BOGPROPELLER. Bäst av allt: OPTIMA BlueTop är inte bara extra kraftfullt, utan också garanterat extra LÖNSAMT. Övertyga dig själv. Läs mer på www.optimabatteries.com

OPTIMATM
BATTERIES
THE ULTIMATE POWER SOURCE™

Det är dags för en ny tvåuddad båtflagga

”Låt oss föra en marint präglad tvåuddad flagga på våra fritidsbåtar.” Det skriver Birgit Lundquist som en fortsättning på en tidigare artikel som har väckt många reaktioner bland våra läsare.

Text: Birgit Lundquist

Tack för allt gensvar angående mitt inlägg om en ny svensk båtflagga. Alla personer förutom fyra som kontaktat mig har varit mycket positiva.

De negativa synpunkterna är att vi inte bör förändra den flagga vi alltid haft. Men så är det inte – vår flagga har ändrats under århundradenas lopp allt efter den tid som då rätt.

Flagglagen omarbetades 1906 då man ändrade färg, tog bort och la till för att skapa en flagga för den tidens behov. 1982 moderniserades lagen igen.

Det har gått drygt 100 år sedan den stora förändringen och jag anser att det är dags att återigen anpassa flaggan efter dagens samhälle. När flaggan ändrades fanns inga fritidsbåtar och idag har alla länder runt Östersjön en särskild fritidsbåtflagga. Finland har ett mycket bra flaggreglemente som vi kan ”försvenska” och sprida bland oss båtfolk.

De flaggseder som vi har i Sveriges kom i bruk så sent som i



Diskussionen går vidare om en svensk båtflagga.

slutet av 1800-talet, men flaggade gjorde man bara på offentliga byggnader. Oskar den II införde seden att flagga på slottet när majestätet befann sig där, vilket sågs som både misspyrdande och löjeväckande.

Under 1900-talet utvecklades den flaggsed vi har idag. På sjön däremot har man visat nationalitet genom flagga sedan stormaktstiden. Att behandla den svenska flaggan som den nationalsymbol den är och följa de regler som finns tillhör gott sjömanskap.

Snälla, fortsätt att maila till våra riksdagsmän. Även om en motion om ändring kommer att läggas fram i höst (se separat artikel) så är beslutet långt ifrån taget.



Sänd ett E-mail till samtliga nedanstående medlemmar av Trafikutskottet som är den instans som har hand om fritids-

båtsfrågor om du tycker att vi skall få en svensk fritidsbåtflagga.

Maila till: birgit.lundquist@gmail.com

Motion om båtflagga

Riksdagsmannen Edward Riedl (M), som också är sammankallande i riksdagens nätverk för båtfrågor, har lämnat in en motion om förändrad båtflagga.

I motiveringen skriver han bland annat:

”I flera av Sveriges grannländer, exempelvis i Finland och Danmark, så har man moderniserat respektive länder lagstiftning så att det nu finns en lagreglerad möjlighet att använda en särskild flagga till sjöss. Det vore rimligt om också Sverige såg över möjligheten till att uppdatera lagen om Sveriges Flagga så att också svenska fritidsbåtsägare får en sådan möjlighet.”

Maila till riksdagsmän

Ämne: Fritidsbåtflagga

”Jag föreslår att Sverige skall få en tvåtungad fritidsbåtflagga och att du bidrar till att lagtexten angående den Svenska flaggan ändras”

lars.johansson@riksdagen.se (S)

anders.akesson@riksdagen.se (C)

edward.riedl@riksdagen.se (M)

lars.tysklind@riksdagen.se (FP)

En bra båtsäsong – när det gäller olyckor

Enligt en alldeles färsk statistik (månadskiftet okt–nov) har det varit en relativt lugn sommar med få olyckor. En orsak till detta kan vara en kall och regnig sommar.

Text: Bengt Anderhagen

– Endast ca 20 personer har omkommit vilket är ett slags positivt rekord, berättar Jonas Ekblad på Transportstyrelsen.

– Men jag betonar att det är preliminära siffror och året ännu inte är slut.

Men det ser onekligen bra ut. Jämförelsevis tidigare hade vi under år 2000 lägst antal omkomna sedan början av 1970-talet, 27 personer.

Vilken typ av dödsolyckor har skett och vilka har drabbats?

– Flera av de omkomna har drunknat i samband med fiske och ett par äldre män har fallit överbord från segelbåtar. Den yngste av de omkomna var 25 år, bland de övriga är sextioplussarna mest representerade. Och alla var män. Tre hade druckit alkohol som vi vet så här långt men promilleuppgifter saknas än så länge för nästan alla dödsolyckorna.

Hur ser det ut när det gäller kollisioner och brand ombord?



Cirka 20 personer har omkommit i båtsammanhang under 2012. Foto: Baltic Safety Products.

– Här är ingen statistik färdigställd ännu, men när det gäller kollisioner har det inträffat ett fall med en fritidsbåt som legat och fiskat i en farled och blivit påkörd av ett stort yrkesfartyg. En del fritidsbåtar har kolliderat med varandra med personsador som följd.

Beträffande bränder har det förekommit några fall men inget med dödlig utgång, endast rök-

och brännskador. Det har inte enbart rört sig om bränder i samband med tankning utan även andra orsaker som fel i el-installationer eller i samband med matlagning.

Du tror att årets båtsäsong kan bli ett positivt år när det gäller olyckstatistiken. Har du sett andra positiva fenomen?

– Ja, jag tycker att användningen av flytvästar är rätt bra.

Seglarna är duktigare än motorbåtsfolket, vilket kanske är naturligt med tanke på att de ska upp på däck och hantera segel etc.

Några som också är duktiga att bära flytväst är barn och hundar. Så det är positivt, säger Jonas Ekblad.



TEXT: BENGT ANDERHAGEN
Bengt.Anderhagen@batliv.se

Vad är Gott sjömanskap? – pristävling!

Många har frågat: vad är egentligen "gott sjömanskap"? För att försöka bringa klarhet i det utlyser tidningen Båtliv härmed en pristävling där första pris blir en kryssning för två personer från Stockholm till båtmässan i Helsingfors. Kryssningen sker med Viking Line 8–10 februari 2013.

För att delta i tävlingen vill vi att du med MAX 15 ord anger vad du anser att uttrycket gott sjömanskap innebär och mailar oss på sjomanskap@batliv.se

BÅTMAJA®

LATRINTÖMNINGSSYSTEM



När du vill ha:

- DRIFTSÄKERHET
- ENKELHET
- UNIK SKÄRGÅRDSDESIGN
- LÅG DRIFTEKONOMI
- EN RENARE SKÄRGÅRD
- EN SVENSK PRODUKT

www.batmaja.se
0173 - 217 90

patrik.pettersson@ritab.se

Ps. Kontakta oss gärna så kommer vi ut och visar vår mobila anläggning på plats hos er.

Erlandson Trade AB

Båttillbehör
Ädelträ, Teak, Mahogny, Ek
och Ramin. Plywood i Teak,
Mahogny, Körsbär och Valnöt.

www.erlandson-trade.se

www.cantella2.se

utbildningsfartyget

Leif Öbrink

BETA MARINE

**Bäst pris!
Ring för offert!**



Återförsäljare:

Dalarö: Frithiofs Marina AB,
0709-8465 28
Färentuna: Mäläröarnas Maskin &
Traktor, 070-644 50 22
Halmstad: Halmstad Marinservice,
035-21 46 50
Härnösand: Dahlman Marin- &
Verkstadsteknik AB, 0611-55 66 66
Karlskrona: Kamms AB,
0455-150 60
Lidingö: Lidingö Marin AB,
08-766 24 05
Lomma: Bewete AB
040-412733
Mönsterås: Rampeltins Båtvarv AB,
0499-125 98
Skogås: Sjöbergs Marin & Motor AB
08-609 08 00
Smögen: Smögenvarvet AB,
0523-310 33
Söderköping: JS Marinteknik AB,
0121-421 76
Uddevalla: Sunds Marin AB,
0522-64 43 20
Värmdö: Brohäll Marin AB
08-571 450 45

Importör: Nordic Gensets & Motors AB
www.steyr-motors.se

DACO FLYTBRYGGOR



"Kraftigaste bryggan på marknaden!"
..oberoende av vattenståndet!
..leveranser över hela landet!

DACO FLYTBRYGGOR OCH TILLBEHÖR

Ring oss på 0910-723100

Återförsäljare:
Ronneby, Växjö - Brygg och Skärgårdstjänst 070-5160707
Stockholm - Boj-Jobb 073-2627950

DACO AB
Skellefteå
Tel 0910-723100
Fax 0910-723220
www.daco.se
info@daco.se

KOM IHÅG!

**Segel och
Kapelltvätt**

**RING NU!
040-16 27 00**

**MATT-TVÄTTEN
LIMHAMN**

★ JULYRA ★

**Julklappar till båten
Nu lämnar vi**

25% på båtstolar
20% på båtkapellväv
15% på möbeltyger
15% på skumplast
10% på båtdynsatser

Vi har en del restväv/tyger
som vi slumpar ut.

40% rabatt Allt från 1-5m



www.abceurosoft.se

Kummingatan 10, 267 36 BJUV, 042 780 00
vi reserverar oss för slutförsäljning priserna gäller t.o.m 20/12 -12

nomidiesel

energy in blue



7-350 hk
diesel/hybrid
axel/drev

Vi vet vad som gäller –
från motor till propeller!



effektiv
ljudisolering

Zn/Al/Mg anoder för
skrov och axlar



elastiska och flexibla
axelkopplingar



vattensmorda
tätningar och lager



2-5 bladiga standard och
specialpropellrar i brons

CENTERLINE

Box 216, 734 25 Hallstahammar
0220-150 40 info@centerline.se

Dubbel laddning?
Dubbel glädje!



Skyllermarks

www.skyllermarks.se

BÅT
JURISTEN

0520-22 10 20
0708-39 62 32

**Specialist på
båtjuridik!**

Kontakta oss så får du kostnadsfritt
en kortare telefonrådgivning om
hur du bör gå vidare i ditt ärende

batjuristen.se

info@batjuristen.se

Sänkta priser på Y-Bommar 4-12 m!

www.dyk-bryggmontage.se

Försäljning:

DYK & BRYGGMONTAGE AB

0705-10 31 35

Stattenav. 9

inge@dykom.se

245 95 HÖRBY, Sweden



Vi ses på Allt för Sjön till våren !

Danderyds Matt & Möbeltvätt AB

KAPELLTVÄTT • MÖGELBORTTAGNING

unik finsk metod

IMPREGNERING • RENOVERING

även båtdynor & mattor

Flygvillevägen 4-8 • 183 67 Täby • Bakom MCDonalds Hågernäs strand

Tel: 08-630 10 74 • 070-727 81 32 • Öppettider: 08.30-17.00

www.danderydsmatt-mobeltvatt.se

Vi kan propellrar!

För bästa prestanda och lägsta bensinförbrukning,
se till att propellern är hel.

Reparerar & Säljer – Nytt & begagnat

STÅL, ALUMINIUM, BRONS

Vi reparerar även skäddor.

Kontakta oss så hjälper vi dig.

Propeller Trim

Tel: 08-669 01 05

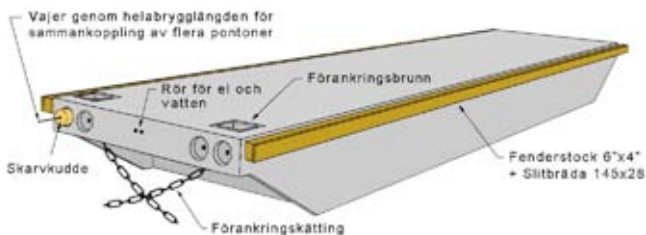
Mälarvarvsbacken 14

117 33 Stockholm

www.propellertrim.se

RIXÖ BRYGGAN

QUALITY AND KNOWLEDGE SINCE 1947



+46(0)523-40046 | www.rixo.se

BÅTKAPELLTVÄTT!



Välkommen till Rentvätt, Stockholms största båtkapelltvätterier. Vi tvättar, mögelbehandlar och impregnerar alla typer av båtkapell, förtält och markiser.

Vi utför sömnadsarbeten såsom reparationer, byte av rutor, dragkedjor, tryckknappar, kardborrband, öljetter m.m.

Dessutom tillverkar vi nya kapell, motorbåtskapell, sprayhood, bomkapell, segelkapell osv. Högsta kvalitet till rimliga priser.



Bor du inte i Stockholm kan vi skicka säck med förbetald frakt för inlämning på posten.



Grindstuvägen 40 • BROMMA • 08-28 85 34 • www.rentvatt.com

Vi har Grymma Priser
på allt till din motorbåt!

Propellrar Motorblock Ljva
Avgaslinor Sötartensystem Tillbehör
Servicefärd Kompletta Motorer Reservdelar



Vi erbjuder enbart kvalitetsprodukter i samarbete med:



www.usaonline.se

08-4464900

DYNOR & KAPELL

SY SJÄLV!

Vi har allt du behöver till
Kapell - Bågar
Dynor - Mattor
Skrovbeklädnad



**ÖSTERSJÖ
KOMPANIET**

08-31 24 20
www.ostersjokompaniet.se



Vi har allt inom
kapell, kapellväv
& beslag



Besök vår hemsida
www.seaside.nu
info@seaside eller 0303-23 35 08

**MOTORER • DELAR
SERVICE • REPARATIONER**

RIVALL'S MOTOR & MEKANISKA
☎ 0501-510 16

Vi är återförsäljare för

**VOLVO
PENTA**



YANMAR

www.rivall.se

Båtkapell

Ballad
Dixie 27, 32
Beason 24, 31, 36
Compis 28, 33, 97
Scanmar 31, 33, 345, 35, 40

Kapellrör
och beslag
i rostfritt!

BecoTech AB
Tel. 054-85 08 20 · Fax 054-85 15 65
www.becotech.se

**STRÅNGNÄS
BÅT & BIL
FÖRVARING**

www.vinteruppställning.se

Sugtömningsanläggningar för småbåtshamnar!

Läs mer på vår hemsida
www.zickertsystems.se



**ZICKERT
SYSTEMS**

Kontakta oss för information!
Tel: 0300 - 56 47 88
Mobile: 0761 - 30 40 85
info@zickertsystems.se

Begagnade
utombordsdelar

**KÖPER
SERVERAR
SÄLJER**

**VÄNERNS
MARINCENTER**
Tel. 0501-513 20

ÖPPET:
Måndag-fredag
9.00-18.00

TRACMe

SMS-larm och spårsändare
med GSM / VHF teknik
Godkänt av försäkringsbolagen.

SOS Alarm

www.trackme.se

Uppgradera din utombordare till en
FULLVUXEN ATLET!

Vi uppgraderar dessa motormärken:
Mercury, Yamaha, Suzuki,
Honda, Selva och Volvo Penta

LUNDINS MARIN
GUSTAFSVÄGEN 3 016-12 84 85
833 46 ESKILSTUNA

HENRICSSONS BÅTKAPELL AB

f.d. Båtkapellspecialisten Henrics Product AB etabl. 1967

Postadress: Box 111, 517 23 Bollebygd
Besök oss på: Ångvägen 3, 517 34 Bollebygd
Telefon: 033-28 44 60, Mobil: 0705-36 09 06

www.henricssonsbåtkapell.se
batkapellspecialisten@telia.com

BÅTKAPELL BL A TILL:
ALBIN, ADEC, ANCASQUEEN, ASKELADDEN, AQUADOR, BELLA,
BEVER, BIAM COMET, DRACO, CRESCENT/MONARK, FJORD,
FLIPPER, FOLKPARCA, GULLHOLMENSNIPIA, HANSVIK, HANTO,
HENÅJULLAR, IBIZA, INTER, JODA, JOFA, KMW MAREX, MARIE-
HOLM, MASTER, MAXIM, MV-MARIN, MELLANBLEKA FISKEBLEKA,
STORBLEKA, NAUTIC 900, NORA, NIMO 22, NIDELV, NIMBUS
OCKELBO, ORRSKÄR 27, POLAR, RANA, RISÖR, RYDS, RÅNÄSJULLE,
SAFIR CABIN, SAGA, SCAND, SELCO, SOLLUX SKILSÖ, TERHI 520,
UTTERN, UNIQUE, VIKSUND, WINDY WIRBOSNIPAN, WINGA,
YAMARIN, ÖRNVIK m fl.

Flertalet mallar även till segelbåtar bl a **Albin, Maxi, Omega,**

Vi har många, många fler! Allt är inte uppräknat.
Flertalet är av vår originaltillverkning.
Många **SVENSKA NORSKA & FINSKA ORIGINALKAPELL.**
Kontakta oss och fråga om vi har till just er båt.
Mallregister på båtar från 60-talet och framåt.

KAPELLKUNDER ERHÅLLER UTAN KOSTNAD:
KAPELLSKYDDSPÅSE SAMT SKYDDSDUK.

HENSONS TVÄTT & SJÖVERKSTAD

TVÄTT • IMPREGNERING • REPARATION



Vi översänder färdig
säck med betald
frakt, för inlämning
på posten.

Var tvättar du ditt båtkapell och segel?

HENSONS TVÄTT
Koppargatan 9, Lomma
Tel 040 - 412636

www.hensons.se
info@hensons.se

SweBoat
SveBoat.se

Förtydligande om båtflagga

Edvard Riedls insändare om svensk båtflagga kräver ett förtydligande.

Hur kan det vara ett lagbrott att ha en svensk flagga på båten? Förändrar man flaggan är det inte längre en svensk flagga och då flaggar man inte svenskt. Kan inte se att man skulle bryta mot någon lag om man hänger upp något annat än en svensk flagga i aktern.

Om det nu är så att många vill ha Ostindiekompagniets flagga (utan logotyp) i aktern kan jag inte se något problem med detta. De gamla svenska färgerna, innan prins Eugen blekte dem, är mycket vanliga i skärgården och det är inget problem. Men det är inte en svensk flagga.

Erik Stenborg, Östertälje



Den finska flaggan för fritidsbåtar och båtklubbar har en egen och spännande historia. Båten på bilden har dock en vanlig nationsflagga.

Förskräckt av flaggartikel

Jag läste med förskräckelse Båtliv nummer 4. Jag hoppas att artikeln "Vill du ha en egen svensk båtflagga?" inte återspeglar tidningens officiella eller kommer i närheten av att vara SBU:s önskan.

Sverige har en flagga för civila fartyg (och civila byggnader och institutioner) och en annan för örlogsfartyg och militära institutioner. De är fastställda i lag sedan 1906. Den civila flaggan är den flagga vi båtägare ska använda men nu finns tyvärr båtägare som för flaggor med annan färg, tungor eller ej och även med unionsflaggor.

Att referera till en tvätungad "Kungsflagga" eller "fälttecken till sjöss" är ointressant då det som sagt inte kan fastställas. Den äldsta avbildningen av ett svenskt örlogsskepp visar dessutom en tvärskuren, blå- och gulrandig flagga. Att KSSS och GKSS fick föra tretungade flaggor har mer med deras status som kungliga att göra.

Finska flaggan för fritidsbåtar och båtklubbar har en egen och spännande historia, jag förstår att de stolta finländarna vidhåller denna tradition. Men något sånt har inte vi och det finns då heller ingen anledning att i modern tid börja hitta på nya flaggor. Det kan vi göra den dagen vi byter statskick och kanske måste se över alla våra flaggor och traditioner.

Tills dess förutsätter jag att vi båtägare håller oss till den flagga som är fastställd. Att bearbeta riksdagsmän med en sån här fråga anser jag rent befängit!

Med vänlig men bekymrad hälsning

Hans-Lennart Ohlsson

Konstiga flaggor

I Båtliv nummer 4 fanns en artikel om att införa en tvätungad flagga för våra fritidsbåtar.

Den här sommaren har man redan kunnat se att medlemmar i en båtklubb i Stockholm åker omkring med en förvanskad svensk flagga på spelet i aktern. Den ser ut som en svensk flagga men är tvätungad och har klubbens emblem i ett av fälten. Det är märkligt eftersom lagen om svensk flagga av 1982 klart anger att vår flagga antingen är tvärskuren eller tretungad och att märken, bokstäver eller andra tecken ej får sättas på svensk flagga.

Som väntat har klubben en förklaring eller ursäkt. Det är ingen svensk flagga de visar utan klubbens standert som de för i aktern på spelet i stället för den svenska nationsflaggan. Det låter förvånande eftersom jag aldrig hört att man för en standert på spelet och tills jag sett det betvivlar jag att klubbens flaggreglemente anger att standerten ska för på spelet i aktern.

Det här är störande för många och även om det förefaller som om brott mot flagglagen inte längre bestraffas skulle jag helst se att klubben slutar föra den där förvanskade flaggan på det där viset. Det är faktiskt ett lagbrott.

2004 motionerades det i riksdagen om krav mot skändning av svenska flaggan. Både konstitutionsutskottet och justitieutskottet föreslog förbud mot förvanskningar av vår flagga och riksdagen gick på utskottens linje.

Bengt O. Hult, Lidingö

Samgående mellan SBU och SSF leder fel!

Utredningen av samgående mellan SBU och SSF bör avbrytas. Dels finns i det material och de inlägg i diskussionen som kommit fram tillräckligt underlag för att föreningar och klubbar inom SBU ska kunna bilda sig en uppfattning, dels visar materialet att ett samgående innebär en stor risk för SBU och den verksamhet som SBU står för.

Inom styrelsen för Föreningen Gottskärs Hamn, där jag är ordförande, har vi tagit del av och värderat inläggen för och emot sammanslagningen. Som resultat av det har vi kommit fram till att vi är emot en sammanslagning. De viktigaste skälen för det är att vi inte får några direkta fördelar av en sammanslagning samt följande punkter:

Vi vill att SBU inte ska slås ihop med SSF utan fortsätta att vara en fristående och ekonomiskt oberoende organisation som representerar och stödjer svenskt båtliv i bred bemärkelse. Men vi är för ett ökat samarbete mellan SBU och SSF och att då också Svenska Kryssarklubben är med som en part.

Vi emotsätter oss den inordning under Riksidrottsförbundet med dess bestämmelser och regler som skulle bli en följd av sammanslagningen. Vi sysslar inte alls med idrott.

Det finns problem av olika slag inom både SBU och SSF (vilket organisationerna först på senare tid tillstätt). Dessa problem hanteras bäst inom respektive organisation. En sammanslagning skulle flytta fokus till arbetet med sammanslagningsprocessen och förhindra arbete med problemen under flera år.

Sammanslagning framställs okritiskt som lösningen på alla problem.

Erfarenheter från förändringar i andra organisationer visar att en lösningsorienterad ansats är sämre och att det ofta leder till nya problem i det långa loppet, bland annat meningsskiljaktigheter på grund av de kulturskillnader som alltid finns och som är svåra att åtgärda. Ett annat skäl är att man inte kommer åt och får möjlighet att åtgärda kärnproblemen var för sig.

Genom sammanslagningen skulle en organisation med cirka 230 000 medlemmar kunna skapas. Detta menar man skulle ge en ökat tyngd som remissinstans och vid representation i olika samrådsorgan. Erfarenheter av medverkan i olika sammanhang har visat att det är bättre för båtlivet att representeras av flera olika organisationer som drar åt samma håll än av en enda. Var och en kan då delta i möten och skriva remisser vilket ger större inflytande. För samordning finns ändå Sjösportens Samarbets Delegation där SBU, SSF och SXX är med.

De elva förbund som är emot sammanslagningen kommer troligtvis att stanna utanför och eventuellt bilda en separat organisation. Många klubbar kommer troligen också att välja att stå utanför. Det skulle innebära ett så stort medlemstapp att den nya organisationens trovärdighet skulle allvarligt äventyras. SBU har inte "råd" med detta. En annan konsekvens är att SSF-delen skulle få en mycket starkare ställning till nackdel för möjligheterna att driva SBU-frågor i den nya organisationen.

De ekonomiska konsekvenserna av en sammanslagning är svåra att bedöma och styrgruppens redovisning är otillräcklig. Idag har SBU ca 100 000 enkelanslutna medlemmar som betalar 56 kr/år och SSF har 60 000 enkelanslutna som betalar 50 kr. Dessutom finns 70 000 dubbelanslutna medlemmar som betalar 51 kr till SBU och 48 kr till SSF. Efter en sammanslagning ska alla betala samma avgift och det innebär ett bortfall som behöver kompenseras med en höjning av medlemsavgiften till 67:50, dvs. med drygt ca 20 %, för att få in samma pengar. (Det kan nämnas att den ekonomiska situationen inom både SBU och SSF är sådan att det framdeles troligen ändå blir en höjning av avgiften per medlem.) Eventuellt bidrag från Riksidrottsförbundet för tillskottet av nya (icke kappseglande medlemmar) har inte beaktats eftersom det är osäkert hur det ska beräknas och fördelas. SBU har en årsomsättning på ca 9,5 Mkr medan SSF har 20 Mkr varav en stor del (9 Mkr) går till elitverksamhet. Det skulle ge SSF-delen en kraftig ekonomisk dominans i den nya organisationen. Sammanfattningsvis verkar det förenat med en betydande ekonomisk risk för SBU att gå ihop med SSF.

Utredarna säger att stora rationaliseringsvinster skulle kunna uppnås genom en sammanslagning. Vi tror att dessa är överdrivna och flera antaganden är hypotetiska.

Det är viktigt att man i klubbar och föreningar sätter sig in i frågan och tar ställning och talar om för respektive förbundsstyrelse vad man kommit fram till. Ta gärna kontakt personer i styrgruppen, som är för, och till exempel förbundsordförandena i de elva förbunden, som är emot.

Roland Örtengren

Ordförande i Föreningen Gottskärs Hamn

Medlem i styrelsen för Väst kustens BF

Medlem i SBU:s Miljökommitté

Hjertmans



Julkampanj - till den 13 januari 2013



Eberspächer D4+

Nr 4953-4001 (15990.-)

14 390.-



Raymarine ST60+ Logg, lod och vindpaket, tre givare

12 990.-

Nr 5366-5 (18590.-)



6 890.-

7" pekskärm
Hög upplösning!

GARMIN Nr 5627-4527

Garmin GPSMAP 720

Lägg order nu och få leverans under februari - 2013



irotherm

Kylskåp 49L H525x B380xD470mm (6490.-) Nr 4791-48

5 990.-

Kylskåp 65L H530x B450xD500mm (7290.-) Nr 4791-65

6 690.-



Raymarine A50

Plotter med inbyggt sjökort Navionics Basic Europa

3 990.-



VC17m International Väst kust
Originalt tillbaka!

359.-

Nr 4526-5 (398.-)



2 990.-

Laddat med 100.- på kontantkortet

Båtlarm redKnows

Minifinder Larm, Nr 5368-810 (3990.-) **2 990.-**

LIVE, som minifinder men till dig som vill följa din båt via internet. (4290.-) Nr 5368-820 **3 390.-**

Sensor, som minifinder men med möjlighet till IR-sensor mm (4190.-) Nr 5368-830 **3 590.-**



890.- Nr 5512-45 (1290.-)

Solcellspanel 45W
835x510mm



Inkl 12V-kabel, blinkar i vattnet. Flyter!

1 795.-

Nr 5631-23 (2390.-)

VHF ICOM M23

Flyter, inkl Li-Jon-batteri och 12/230V-laddare



Cobra MARINE

1 090.-

Nr 5631-325 (1390.-)

Bärbar VHF HH325

Inkl NiMH-batteri och 12/230V-laddare



Inkl separat Bluetooth-microfon!

1 890.-

Nr 5631-475 (2390.-)

VHF HH475

Flyter, inkl NiMH-batteri och laddare



Nr 5632-75 (1890.-)

1 490.-

VHF Cobra 75

Fast vhf, stor display, trippelvakt, Sveriges mest sålda VHF, inklusive VHF/FM-splitter värde 395kr!

VHF - Årets julklapp!

Vi bjuder på ett rim - När du ensam sitter i din snipa och hamnar i knipa, anropa då någon som hjälper innan båten din välter, med denna apparat du kan stämma träff använd nu din nya ...

Nu kommer snart julrealistan i brevlådan, eller ladda ner från www.hjertmans.se

Sundsvall • Göteborg • Helsingborg • Västerås • Stockholm • Karlstad • Uppsala
www.hjertmans.se • 060-64 17 00 • info@hjertmans.se

Längre akter och om



1. Stor skillnad mellan uttunnande och ännu inte åtgärdade spant.



3. Påbyggt spant som tunnas ut.



2. Påbyggt men ännu inte uttunnat spant.

En av den skicklige strategens viktigaste ledstjärnor är principen "två steg framåt och ett tillbaka". För till exempel politiker, militärer och till och med boxare handlar det om att en trängd motståndare måste ges andrum, annars kommer denne att kämpa i förtvivlans mod och då kanske vinna kampen. För en båtrenoverare som arbetar utan ritningar betyder det snarare att en del redan utfört arbete måste ändras.

Text: Björn Peter Behrens Foto: Bertil Norberg & Björn Peter Behrens

I min bok "Vårda din träbåt" konstaterade jag att det ibland vore både enklare och billigare att bygga en ny båt än att renovera en gammal, och det visar sig att det definitivt vore oerhört mycket enklare att bygga en ny båt med akteröverhäng från ritningarna än att bygga ett sådant överhäng på en båt med "kapad akter" och utanpåliggande roder som i fallet Visun.

Skälen är flera:

- När man bygger en ny båt börjar man, lite förenklat uttryckt, med att från utslaget (förstoringen av ritningarna till full skala) göra exakta byggmallar som man ställer upp i en gigg. På dessa kan man antingen bygga spant som man sedan bordlägger på eller lägga bordläggningen direkt för senare spantning – då får man automa-

tiskt fram inte bara de ganska måttligt böjda linjerna utan även de mer komplexa.

- Om man skärskådar linjeritningarna till Arvid Laurins kryssare finner man att de ser ut att egentligen vara "kapade kostrar". Detta gör att linjerna i stor utsträckning, speciellt i sektionerna i anslutning till vattenlinjen, är kraftigt insnörpta.

- Den mallningsmetod jag beskrev i den tredje artikeln i denna serie var mycket noggrann, men den gjorde det inte möjligt att få fram den slutliga exakta form som de nya spanten behöver ha för att akterförlängningen skall tura perfekt. Därför måste jag, sedan spanten fått sin ungefärliga form, med hjälp av förnyad uppmallning, få fram deras slutliga rundning. Detta arbete ställde stora krav på noggrannhet och var en mycket tidskrävande uppgift nästan helt

baserad på ögonmått.

Roligt arbete

Då ställer sig läsaren förstås frågan varför jag gör detta – det hade ju varit mycket mer praktiskt, och dessutom antagligen billigare, att istället köpa en båt med de former jag vill ha. Alldeles rätt, men samtidigt illustrerar denna paradox vad amatörbåtrenovering bör handla om: det är roligt, kanske till och med roligare ju svårare uppgiften är!

Om utgångspunkten istället vore att det mer handlar om arbete skulle problemen snart bli övermäktiga och hela projektet en belastning istället för ett nöje.

Alltså fortsätter "arbetet" på den inslagna vägen, och de två aktuella momenten är båda verkliga utmaningar: akterförlängningen och anpassningen till den nya, större motorn. Det senare innebär inte bara att motorbåd-

byggd sittbrunnslåda



den måste byggas om med millimeterprecision; dessutom förutsätter den nya maskinens storlek stora ingrepp i sittbrunnslådans utformning. Låt oss ta det i tur och ordning:

Akterförlängningen

Den första mallningen gjordes med hjälp av ribbor som fästes till spantens insidor och turades så gott det gick; detta gav spantens ungefärliga form. I de övre delarna av friborden kunde resultatet bli ganska korrekt, men ju längre ner mot ”sorgborden” (de kraftigt insnörpta borden under vattenlinjen) jag kom, desto större blev felet. Som framgår av bildserien blev det därför nödvändigt att bygga på spanten inåt för att sedan tunna ut dem utåt.

Bild 1: Ribban visar stor skillnad i form mellan de redan uttunnade och de ännu inte korrigerade spanten.

Bild 2: Spant som byggts på inåt (de mörkare delarna) men ännu inte tunnats ut utåt.

Bild 3: Spant som både byggts på och tunnats ut.

Vid denna förnyade uppmallning fäste jag horisontella ribbor på den befintliga bordläggningen utsida. Efter att dessa turats och turningen kontrollerats och finjusterats med hjälp av vertikala ribbor (*Bild 4*) kunde jag vid varje längsgående ribba, efter att ha lagt till bordläggningens tjocklek, markera på spantens förliga och akter sidor hur mycket material som skulle tas bort.

Dessa punkter kunde jag sedan förbinda genom en krökt linje uppritad på spantens båda sidor med hjälp av en böjlig ribba (”interpolering med ri”). Efter den linjen tunnades därefter spanten ut och spunningen i den nya kölplankan hyvlades fram för att så småningom, efter



4. Horisontella och vertikala ribbor visar att turningen stämmer.



5. Det förstörade durkhålet med avrinning.



6. Den nya durkluckan med sitt inbyggda trappsteg.

finishering, ta emot bordläggningen i en harmonisk och väl-turad linje

Sittbrunnslådan

Den nya maskinen kräver såväl breddad som sänkt motorbädd, dessutom räcker det befintliga utrymmet under sittbrunnslådan i glasfiber inte riktigt till.

Anpassningen av motorbädden är inte påbörjad, men för att lösa behovet av ökad höjd slog jag två flugor i en smäll. Jag hade tyckt att steget från sittbrunnsturken upp på bridgedäck var lite i högsta laget för mina inte längre helt lätttröliga ben (proteser i båda höfterna).

Därför tog jag upp en stor öppning som från den liggande delen i durken övergår i en stående del i lådans förliga sarg. Den nya luckan har sedan fått formen av en durklucka som övergår i ett trappsteg (*Bild 5 och*

6) med noggrant konstruerade tätnings- och avrinningsanordningar för att förhindra läckage från den självläsande brunnen. Självklart kommer denna träkonstruktion att fuktskyddas med vitpigmenterad epoxy såväl ut- som invändigt – men detta sker inte förrän hela sittbrunnslådan fräschas upp.

Hör av er!

Alla kommentarer, positiva som negativa, välkomnas till mejladressen peter.behrens@batliv.se eller med ”snigelpost” till Peter Behrens, c/o Båtlivs redaktion.



TEXT: PETER BEHRENS
peter.behrens@batliv.se

Reningsverk tvättar dieseln ombord

Varje båtägare med en dieselmotor ombord har under senare år fått ett nytt bekymmer att grubbla över. Det handlar om de nya, mera miljövänliga tillsatserna i dieseloljan. Den stora nackdelen med dessa är som bekant dess benägenhet att effektivt bidra till präk-tiga bakterieodlingar i bränsletanken.

Text & foto: Lasse Bengtsson Teknisk assistans: Vang Christensen

Om sådan gegg sedan sugns in i bränslesystemet är katastrofen snart ett faktum. Bränsleflödet till motorn upphör och motorn stannar – oftast i öppen sjö då sjöhävning s a s hjälper till att virvla upp smörjan.

Men nu finns det hjälpmedel. På Båtlivs redaktionsbåt har Vang Christensen och jag installerat den senaste tekniken i form av ett behändigt dieselreningsverk med kapacitet att rena 300 liter dieselolja i timmen.

Enheten fick fint plats vid sidan av de båda bränsletankarna ombord. Den består av en serie olika typer av filter som vart och ett tar hand om olika föroreningar. Hela aggregatet styrs av en timer.

Tre olika filter

Reningen går till så att dieseloljan sugns upp från botten av bränsletanken in i reningsverket.

Där processas den, befrias från vatten och andra föroreningar och pumpas sedan tillbaka i toppen av tanken. Systemet innebär att all olja får sig ett reningsbad och därmed elimineras risken för oönskade bränslestopp.

De olika filtren är tre till antalet och består av ett litet grovfilter, ett magnetfilter och slutligen ett mikron 15-filter. Det senare suger upp det vatten som kan finnas i bränslet. Magnetfilter slår effektivt sönder de mikroorganismer som kan finnas. En tryckmätare varnar för om något av filtren blivit fullt och då är det bara att ta ut det och göra rent, en enkel procedur.

Timer sköter driften

Reningsverket är försett med en timer där man snabbt kan ställa in önskad drifttid. Verket stänger sedan av sig självt.

Ombord på Saltö 31:an finns



Reningsverket levereras komplett monterat i en enhet och är lätt att installera.

det två sexcylindriga Volvodieslar och dessa får sin olja från varsin 300 liters tank. Vår installation tar hand om en tank i taget – två tvåvägskranar fixar snabbt bytet från den ena tanken till den andra.

När båten nu ligger på torra land har vi kört reningsverket för båda tankarna. Det var faktiskt osäkert om det finns någon biodiesel i dem - ibland kan sådan "soppa" slinka med vid tankningarna.

Ingen jeepdunk

Vad vi inte gjort under sommaren är att handla diesel på någon vanlig vägmack – något som ibland hände förr med hjälp av en jeepdunk. Gör man så får man garanterat biodiesel "i lasten" med en rad bekymmer som ett brev på posten. Vi nu kört rening på båda tankarna och kan vara tryggt förvissade om att varken vatten eller mikroorganismer ställer till det under vintermånaderna.

Reningsverket vi installerat är inte någon direkt billig pryl men ser man till att driftsäkerhet och därmed sjösäkerheten ökar kan

det vara en bra investering.

Verket ifråga heter Algae-X Smart AL-FPS-DAD och priset är 19 900 kr.

Mer info:

www.thermoprodukter.se



Timer gör att man inte behöver passa aggregatet hela tiden.



De tre filtren med datstyrenheten smyger fint in i utrymmet vid bränsletankarna.



Motorer för alla behov - 16 till 272 hk



Samtliga motorer levereras med backslag och möjlighet till adaptersats för Volvo Penta segelbåtsdrev.

Mini - 17	53,100 kr	Mini - 44	78,800 kr
Mini - 29	61,600 kr	Mini - 55	89,800 kr
Mini - 33	68,400 kr	Mini - 62	93,500 kr

Diesel Power AB

tel: 031 - 748 62 00

www.dpower.se



IBLAND RÄCKER INTE TVÅL OCH VATTEN

När servade du ditt drev senast? Genom förebyggande underhåll varje år säkerställer du att du får ut det bästa av din Volvo Pentamotor och drev. Genom att noga rengöra drevet kan du tidigt upptäcka bubblor i färgen där eventuell korrosion kan ha bildats. Ett havererat drev är väldigt kostsamt att renovera.

Våra auktoriserade Volvo Pentaåterförsäljare är specialister på Volvo Pentamotorer och drev. Låt dom ta hand om din drevservice. Vissa kan även erbjuda vinterförvaring av ditt drev så att du får ut det bästa av nästa säsong också!



Ladda ner Volvo Penta-applikationen till din iPhone eller Android-telefon för att få snabb information om närmaste Volvo Pentaåterförsäljare.

TÖMNINGSPUMPAR

för septiktankar från LeeStrom,
Europas största tillverkare.



Återförsäljare i Sverige, Norge och Finland
EL-EFFEKT System Service AB
Snäckvägen 9A, 141 39 Huddinge
tel: +46 8 4495980
e-mail: info@el-effekt.se
hemsida: www.el-effekt.se



**VOLVO
PENTA**

www.volvopenta.se

Bimba Sjöholm första svenskan i Formel 1

Tänk dig att du fick chansen att köra ett F1-race. Du har aldrig testat tidigare. Självklart säger du ja, eller? För racingtalangen Bimba Sjöholm var svaret enkelt.

Text: Carl Falkbrandt

Hela livet har hon ägnat åt båtsport. Drömmen har alltid varit att nå den högsta serien. Nu är hon där.

I början av oktober 2012 skrevs tävlingshistoria då Bimba som första svenska kvinna deltog i ett Formel 1-lopp. Vid Grand Prix tävlingen i Liuzhou, Kina, satsade hon fullt och lade redan på tidsträningen ett helt gäng rutinerade förare bakom sig.

Erbjudandet att köra F1 kom endast två veckor innan racet ifrån Team Sweden och hon valde då att ta chansen.

– Att köra Formel 1 har alltid varit en dröm. Nu fick jag äntligen förfrågan och mitt enda mål med detta race var att ta mig igenom racet och i mål. Men när man väl är mitt uppe i racet och

man ser en chans att ta en placering kan man inte hålla tillbaka. Så tyvärr fick jag bryta racet efter kraschen.

Med knappt 30 träningsvarv i den helt främmande F1 båten lyckades Bimba kvala in som tolv (av 19) inför starten i Grand Prix of China.

I det täta loppet avancerade Bimba placeringar, men på sjunde varvet hamnade hon i närkontakt med en motståndare. Båten dök och tvärstannade från närmare 200 km/h. Bimba skadades inte och båten var OK, men hon kunde inte fortsätta racet.

Arrangören var påtagligt imponerad av Bimbas premiärsats. Även fast hon fick åka hem utan någon placering i racet visade hon att hon platsar bland eli-



Stilstudie av Bimba Sjöholm i Formel 1.

Att köra båtsportens Formel 1 har alltid varit en dröm för Bimba Sjöholm.



ten. Som bevis på det fick hon direkt en inbjudan att delta i årets två sista F1-lopp i Abu Dhabi och Sharjah, Förenade Arabemiraten.

Bimba valde dock att avstå att köra dessa race och fokuserar nu helt på Formel 2 nästa säsong. Hon är däremot säker på att hennes race i Kina inte kommer att bli hennes enda F1 race. Hon har en målstege och en planering inför framtiden. Hon vet nu att hon platsar och har vad som

krävs för att köra i högsta eliten.

– Det var en otrolig vecka i Kina. På endast två dagar skaffade jag mig erfarenheter och självförtroende som fått mig att växa som förare. Allt är ovisst när man kommer till ett race där man aldrig suttit i båten, kört den klassen och dessutom mot främmande konkurrenter. Jag är nöjd med vad jag lyckades med och fick en enormt härlig feedback på det också.

Info: www.bimbaracing.com

Succé för första Dufourdagen

Den första dagen med segling för bara Dufourbåtar hölls 15 september. Det blev en succé med totalt 49 båtar.

Arrangör var Dufourimportören Beckerbåtar AB och Norberg Yachting. De bjöd in till seglingar i ett härligt höstväder.

– Jag seglade runt banan dagen innan och hoppades att prognoserna om bra väder skulle stämma. Då hade vi 18 m/sek mot oss, men som i ett trollslag blev vädret bättre på vägen ut efter start kl. 10.00, säger Pelle Norberg på Norberg Yachting.

Båtarna samlades på



Ett 50-tal båtar från olika platser i landet var med på Dufourdagen 15 september. En eloge till KSSS och hamnkaptenen Christoffer på Sandhamn hjälpte deltagarna att få ligga vid bryggorna närmaste KSSS klubbhus. Foto: Malcolm Hanes.

Restaurang J i Nacka Strand. 32 båtar kom till startlinjen med representanter från olika platser som till exempel Hudiksvall och Östergötland. Väl ute på Västra Saxarfjärden var flottan cirka 45 båtar och framme vid målet i Sandhamn i sommarsolsken

fanns 49 båtar med.

– Vi hade fått hjälp av KSSS med att reservera två bryggor som vi fick använda. Arrangemanget blev så trevligt som vi hade hoppats, säger Pelle Norberg.

– Vädret betyder väldigt mycket. Jag tycker att det är väl-

digt viktigt med den här typen av seglingar där man gör olika typer av aktiviteter som har en marknadskoppling för att stärka samhörighetskänslan mellan dem som har en viss typ av båtar eller tillhör en båtklubb. På den vägen kan vi skapa ett ännu större intresse för båtlivet.

– Väldigt många seglare som vill göra saker tillsammans, men de har varken tid eller lust att vara med på vanliga kappseglingar.

En överraskning på regattan var proffsseglaren Anders Lewander, som lottades ut som deltagare på en båt. Därmed kunde den båtens besättning få fina tips om hur de seglar snabbare.

Totalt finns cirka 300–400 Dufourbåtar i Sverige.

Joystick för utombordare från Yamaha

Yamaha lanserar ett nytt joystickkontrollerat styrsystem för sina toppmodeller. Systemet är utvecklat i samarbete med Volvo Penta.

Förutom att det blir mycket enklare att manövrera båtar med utombordsmotorer omfattar det nya styrsystemet även en rad funktioner som förbättrar båtägarens upplevelse.

Baserad på en ergonomisk joystick kontroll vid förarplatsen gör Joystick Control System det möjligt att manövrera båtar med dubbel- och trippelmontage mer precist genom att röra joysticken i den riktning man vill köra.

Joystick Control System fungerar ungefär som Volvo Pentas IPS-system för inombordsmotorer. Med joystickfunktionen aktiv arbetar utombordsmotorerna på ett förbättrat varvtal. Sensorer känner av rörelser med joysticken och systemets kontrollenhet (ECU) justerar motoreffekt och styrriktning obero-



Yamaha lanserar ett nytt styrsystem med joystick för sina större utombordare.

ende av varandra för att ta båten i önskad riktning.

Dessutom lanserar Yamaha en ny, toppmonterad reglagebox, startpanel inklusive en automatisk trimfunktion och ett stölskyddssystem, möjligheten att styra motorerna och trimma med endast ett reglage och en styrfriktion som regleras bero-

de på båtens fart.

Trim Assist är ett system som automatiskt justerar trimvinkeln i förhållande till motorens varvtal. Det är dock möjligt att justera trimmet manuellt vid behov.

Anti stöld och enknapps start (Anti-theft & One-Touch Start) hanteras med en brytare på panelen vid förarplatsen som gör det möjligt för användaren att stänga av startskyddet via en kontaktlös RFID

nyckel.

Single Lever innebär att motorernas varvtal synkroniseras vid dubbel- och trippelmontage, vilket tillåter användaren att manövrera samtliga motorer med ett reglage.

Fartberoende styrningsfriktion ger användaren mer precis kontroll över styrningen.

Joystick Control System fungerar med dubbel och trippelinstallationer av Yamahas V6 (4,2 liter) på 225 till 300 hk och V8 350 hk utombordsmotorer.

www.yamaha-motor.se

Nya lättare motorer från Yamaha

Yamaha lanserar en helt ny och betydligt lättare utombordsmotor på 200 hk. Den nya lättvikts F200 har fått en rad nya och innovativa finesser.

Den senaste modellen är 18 procent lättare men har samma effekt och pålitlighet. Vikten är bara 227 kg, cirka 50 kg mindre än den tidigare versionen F200C. Den har en rak, fyrcylindrig motor med variabelt ställbara ventiltider (Variable Camshaft Timing, VCT).

Nya F200 finns tillgänglig i två versioner: F200F med mekanisk växel och gas samt F200G med en elektroniskt kontrollerad "drive-by-wire" växel och gas. F200F/G har också Yamahas senaste teknologiska utveckling, som till exempel Y-COP (Yamaha Customer Outboard Protection) stölskyddssystem och nydesignade Reliancepropeller med SDS (Shift Dampener System).

www.yamaha-motor.se



Mer "rumsren" tvåtakt

Det finns minst 200 000 tvåtaktsmotorer för båtar i drift i Sverige där problemet är att en stor mängd kolväten ger utsläpp i vatten och luft.

Transportstyrelsens alternativ till totalförbud för de äldre tvåtaktsmotorerna skulle kunna vara att ställa krav på att de drivs med alkylatbensin, vilket det fortfarande är ytterst få båtägare som använder på grund av att det är dyrt och otillgängligt.

En annan lösning är Triboron, som har utvecklat ett smörjmedel som fungerar lika bra med alkylatbensin som med vanlig bensin.

Triboron gör, enligt tillverkaren, att en tvåtaktsmotor kan få avgasvärden i klass med fyrtaktsmotorer. Dessutom är smörjförmågan överträffad både för luft- och vattenkylda motorer, vilket också ger mer effekt.

Triboron använder en helt ny formula i två varianter, där inga justeringar behöver göras på motorerna. Resultatet innebär en reducering av oljemängden med 90 % där resultatet blir bättre förbränning, renare avgaser och en rökfri motor.

www.teamwesterlundracing.se

Suzuki först med sju års motorgaranti

Hösten 2007 var Suzuki först med att införa fem års motorgaranti på sina utombordsmotorer. Nu tar de nästa steg och inför sju års motorgaranti.

Garantin gäller för Suzuki utombordsmotorer från DF2.5 till DF300 sålda från och med 18 oktober 2012. Garantin täcker ursprungliga tillverkningsfel och gäller privatägda motorer som används för fritidsbruk. Yrkesanvändare får utökad garanti från ett till två år. Garantin följer produkten, oavsett ägare.

www.suzukimarin.se



Komplett paket med autopilot

Jefas autopilot AP-1 är en fristående, lättanvänd och prisvärd autopilot. Fokus har lagts på att göra den 100 % vattentäta kontrollpanelen intuitiv och användarvänlig. Jefa AP-1 är designad för såväl rorkult som rattstyrda båtar och passar båtar upp till 45 fot. Pris 27 375 kr.

www.batsystem.se

Båttillbehör



wecamp

WeCamp tillbehör

Ett unikt sortiment av specialtillbehör. Finns endast hos din KAMA-handlare!



Handla tillbehör via KAMA Order To Store

Enklare kan det inte bli!
Se KAMAs hemsida för info.



Nordens ledande leverantör...

...med unikt sortiment av specialanpassade tillbehör för husvagn, husbil och båt. Tillbehören finns hos din KAMA-handlare där du även kan hämta 2013 års katalog!

KAMA
FRITID

Följ oss på
Facebook



www.kamafritid.com
www.wecamp.se

Ny elektronik till ankarspel

Ankarspelstillverkaren Anchormatic har förbättrat tekniken i sina spel väsentligt på de senaste modellerna.

Bland annat är spelens kretskort nu helt integrerat i ankarspelet. Tidigare var det en stor elektronikbox som skulle anslutas. Spelen har också fått en så kallade OLED-display med möjlighet att styra inte bara ankarspel utan även andra funktioner i båten. OLED står för Organic light-emitting diode.

– De nya spelen kan köras helt utan kontaktorer. De tar mycket mindre plats än tidigare modeller och båtägaren kan själv kolla upp eventuella problem på displayen, säger Rolf Ingersjö på Anchormatic.

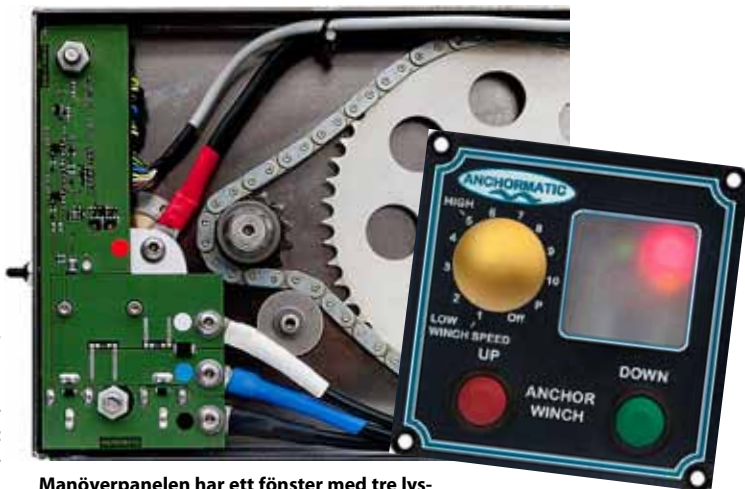
Den nya tekniken gör att ankarspelen har fem olika lägen för hastigheten att köra upp och ner anka-

ret med. Man kan styra två spel med den samma panel och även styra till exempel en bogpropeller och belysning med samma panel.

Spelen har som tidigare band i stället för lina och motorn är inbyggd i trumman.

www.anchor.se

Här syns hela kraftdelen till styrningen av Anchormatics ankarspel. Den gamla tekniken med kontaktorer är eliminerad och kraftdelen styrs via elektroniken. Spelens kretskort är helt integrerat i ankarspelet. I framkant på gaveln (till vänster på bilden) sitter en liten svart strömbrytare som är en switch för att kunna köra ankarspelet utan elektroniken.



Manöverpanelen har ett fönster med tre lysdioder: grön, gul och röd. Dessa ger signaler för olika händelseförlopp för ankarspelet. Det finns även en version med en Oled-display som räknar antalet meter band och en visare som visar hur mycket kraft som går åt för att dra ankaret plus att man ser vilket läge ankaret är i.



Scania levererar V8-motorer till landstigningsbåt

Scania har fått en order på 24 dieselmotorer för den finska marinens nya snabba landstigningsbåt som ska levereras mellan 2014 och 2016. Den finska marinens nya snabba landstigningsbåt av typen Watercat M18 AMC konstrueras och tillverkas av Marine Alutech. Den drivs av dubbla 16-liters V8-motorer från Scania, är 19,3 meter lång och har ett displacement på 29 ton. Båten kan användas till många olika marina uppgifter, exempelvis trupptransport, evakuering, landstigning och som sjöambulans.

De dubbla V8-motorerna från Scania ger vardera 900 hk (662 kW) vid 2300 r/min och driver via vattenjet. Båten har en marschfart på 35 knop, toppfart på över 40 knop och en aktionsradie på 200 sjömil. Ordern är på tolv båtar och 24 motorer.

Fler utombordare stjåls

Enligt Polisen och Larmtjänst är vinterförvaringen den period på året som det stjåls flest utombordare. De som sysslar med denna typ av verksamhet stjäl en motor på 250 kg på under 15 minuter, ofta i skydd av mörker och på ensliga platser.

– Med hjälp av våra tips hoppas vi att du skall slippa att hamna i denna statistik. Gör det så svårt som möjligt för tjuven att ta just din motor, säger Jan Litzen skadechef på Atlantica.

Tips för säkrare förvaring:

- Ta av motorn och förvara den inlåst så minskar du risken avsevärt.
- Det finns många firmor som förvarar din motor mot en mindre kostnad.
- Märk motorn med Securmark, det ger dig även 5 % rabatt på premien.
- Söksystem som sitter i motorn skall hållas »aktiva« även under vinterförvaring.
- Vid förvaring utomhus med motor på, bör du demontera växelhuset i samband med höstservicen och återmontera detta först på våren.
- Ta av kåpan och täck motorn på annat sätt.
- Måla kåpan på ett kraftigt avvikande sätt.
- Ta av växelhus/drev.
- Lås växelhus/drev med kodade låsmuttrar, finns i båtackhandeln.
- Lämna inte båt med motorn monterad oöversiktad vid sommarstuga eller båt-klubb.

Det är inte bara större motorer som stjåls utan även många på 2–25 hk. Motorer under 40 hk skall tas av och inte vinterförvaras på båten.

www.atlantica.se/utombordarstolder



Nya, smarta laddare för säkra batterier

CTEK har presenterat tre nya instrument för alla båt- och fordonsägare som vill ha toppklass på sin utrustning. En kombinerad laddare/testare, en laddningsmätare samt en utvecklade version av förra vinterns succé, Polar-laddaren, anpassad för den verkliga hårda vinterkolden.

MXS 5.0 Test & Charge bygger på laddaren MXS 5. men med en funktion som testar batteri och generator. Den har bland annat tre testprogram för batteriets laddningsgrad, startstyrka samt generatorns prestanda. 12V Battery Analyzer är en laddningsmätare av professionell kvalitet som med hög precision analyserar hur 12V blysyrbatterier mår. MXS 5.0 Polar är en laddare för alla som kör i extremt klimat, från -30°C till +50°C.

www.ctek.se

BåtAccenten



Boka upp din Garmin 720i redan idag eller ge bort ett presentkort för leverans i februari 2013! Prisar garanti* tom 15/3-2013

6990:-

JUL-REÅ så långt lagret räcker

GARMIN LOWRANCE HUMMINBIRD NEXUS Raymarine SIMRAD MASTERVOLT ADVANCE PARTS advanSea ICOM redKnoX



Julklapstips på hemsidan

Behöver du julklapstips? Kika in på vår hemsida och ladda ner "julklapstips till båtägaren" www.bataccenten.se



Räddningsväst SIGMA

Helautomatisk röd räddningsväst SIGMA. CE-godkänd, 150N. Har även visselpipa samt extra blåsmunstycke. Vi utför även service samt ompackning.

(839:-) 062016/18 **599:-**



Solpanel 75W

Högeffektiv monokristallteknik med 36 celler. Anodiserad alu.ram med högtransparent glas. Mått: 1210x540mm, vikt 8,2kg

(3290:-) 050545 **1999:-**



Lodestar NSA260 LE

Grå/mörkblå gummibåt av högsta kvalitet. Aluminiumtoft, exklusiva dubbelledade åror och extra slitduk på pontonerna. Maxlast 500kg. Mått: 260x143cm, vikt 32kg.

(13250:-) 048825 **9999:-**



Hercules 270 Luftdurk 2012

Smidig gummibåt tillverkad i PVC. Kraftiga pontoner ø40cm. Max 360kg. Vikt 29kg, mått 270x142cm. Komplet med förvaringsbag, åror, repsats mm.

(5990:-) 048721-2012 **3999:-**



Webasto AT 2000S baspaket

Webasto Air-Top 2000ST endast värmarenheten 12V och bränslepump. Komplettera med grundsats eller lösa delar som dykrör, termostatreglage, fäste.

(9990:-) 058310 **9490:-**

Slangsats på köpet värde: 1750:-



Batteritankmätare BM-1,12V

Nasa BM-1 som visar strömförbrukning/laddning och spänning samtidigt med digitala siffror och visuell "tankmätare" hur mycket ström som finns kvar. Max 100A

(1795:-) 055205 **1399:-**



Ankerspel Quick Fri Fall 800W

Quick Genius frifallspel för blyad lina 14-16mm/kätting. Tillverkad i extra kraftig anodiserad aluminium. Komplet med säkring och kontrollpanel. Båtar mellan 7-12m

(10995:-) **6999:-**

ReservdelsDepå

Båtbranschens NYA reservdelsdepå för originaldelar



ElektronikCenter, riggverkstad, motorverkstad, reservdelsdepå, livflotteloft, över 20000 unika artiklar på lager
Svarvarvägen 8b 142 50 Skogås / Läns kommun telefon 08-777 52 00 fax 08-777 52 10 info@bataccenten.se www.bataccenten.se

Annonsen gäller tom 22/12 2012 eller så långt lagret räcker.

*Prisgarantin gäller endast denna vara. Om du skulle hitta samma vara hos någon av våra svenska konkurrenter möter vi det priset direkt. Gäller endast mot uppvisande av annons eller tryckt prisblad. Gäller tom 15/3 2013

POSTTIDNING B

Retur: SBU
af Pontins väg 6
115 21 Stockholm



2 0 3 4 6 2 8 1



markilux®-maritime

www.markilux-maritime.com



Båtkapell- och dynvävar

- ✓ Optimalt UV- och väderresistent
- ✓ Smuts-, fett- och oljeavstötande
- ✓ Tillverkad i Tyskland

As the very first manufacturer of synthetic boat fabrics in Europe, markilux-maritime guarantee consistent quality standards due to their decades of experience and flawless quality control systems

distributör:



ASPERÖ HANDELS AB
KVALITET SEDAN 1927

Telefon: 031 - 29 91 90

www.aspero.se