

# OSTPRICKEN

Nummer 2 • 2013

*Sommar, sommar, sommar!*

**SJÖOLYCKORNA färre**

**LIVET på seglarläger**

**FAKTA om diesel**

**NIO båtliv**



Svenska Kryssarklubben  
Stockholmskretsen

## OSTPRICKEN

Nr 2 2013 Årgång 5 (29)

Redaktör  
Carina Lernhagen Matz  
ostpricken@sxk.se

Ansvarig utgivare  
Johan Söderberg  
soderberg.jb@gmail.com

Stockholmskretsens kansli  
www.sxk.se/stockholmskretsen  
stockholmskretsen@sxk.se  
Hanna Lindvall  
Box 1158, 131 26 Nacka Strand  
Besöksadress  
Augustendalsvägen 54  
Telefon 08-716 22 50

Foto (där inget annat anges)  
Carina Lernhagen Matz

Grafisk form  
Maja Lehman

Repro och tryck  
Tellogruppen, Söderköping

Annonser  
Mediamäklarna Hadar Svanström AB  
Regnbågsgatan 8 B  
417 55 Göteborg  
tel 031-707 95 50  
hadar@mmab.nu

Skicka gärna in egna texter skrivna i  
Word och endast Times 12 p. Bilder  
300 dpi. Märk material med namn och  
adress om du vill ha det i retur.

Innehåll  
Ny hamnkapten på Malma, sid 6  
Ledare på seglarläger, sid 10  
Analys av sjöolyckor, sid 14  
Så växer bakterier i dieseln, sid 20

Omslag  
Linjett 32 är poppis i Kryssarklubben.  
Över hundra är registrerade och nära  
hälften bara i Stockholmskretsen. Mer  
om Rosättra varv i en ny bok, sid 18!



TRYCKSAK 341 363

L ägg ut och logga ut! Smarta telefoner och datorer ombord i all ära. Men du behöver inte vara uppkopplad hela tiden. Vilken sorts kontroll är det att vara uppkopplad jämt? Och hur påverkar det båtlivet? Konsten idag är inte att ständigt vara nåbar. Konsten är att kunna stänga av. Logga ut.

Vem har inte frenetiskt sökt täckning högst upp på ett berg eller på olika ställen ombord i båten? Vem har inte knappat in långa omständiga inloggningsuppgifter på datorn och så plötsligt räcker strömmen ändå inte till? Vem har inte svurit över trilskande dataprogram eller komplicerade koder? Vi är många.

Fråga dig själv: Behöver jag koppla upp mig precis i denna stund? Måste jag kolla mailen just nu? Kan jag vänta lite och njuta av den vackra kvällen, den goda maten eller av trevligt sällskap?

Jag har en känsla av att tekniken kan få oss ur det sunda förnuftets balans. Teknik ska användas när den behövs. Tekniken hjälper och underlättar och den är många gånger fantastisk. Ibland helt oundgänglig.

Det är förträffligt att kunna skicka bilder och texter, en hälsning till barn, barnbarn eller gamla föräldrar därhemma.

En mobiltelefon ombord är numera en självklarhet. Och en viktig del av säkerhetsutrustningen. Om det kan du läsa mer i Ostprickens artikel med början på sidan 14. Jonas Ekblad är analytiker på Transportstyrelsen och ger intressanta kommentarer till det glädjande faktum att de allvarliga sjöolyckorna minskar i antal. Just användningen av mobiltelefon är förmodligen en viktig faktor, säger Jonas.

Den här gången är Ostpricken ännu lite mer innehållsrik -- vi har gjort en tidning med några fler sidor än vanligt. Det tycker jag, som redaktör, är roligt och stimulerande. Så välkommen till ett sommarnummer av Ostpricken som du nu håller i din hand. Lite tjockare än vanligt och tack vare det mer läsning.

Men tillbaka till uppkopplingens värld. Hur lätt är det inte att samtidigt med koll av den aktuella väderprognosen också kolla jobbmailen - "när man ändå är uppkopplad"? Jag tror att det är en fälla.

Enligt mitt sätt att se är tekniken fantastisk och förförisk på samma gång. Den skapar behov vi inte visste fanns. Den skapar beroende vi inte hade räknat med. Behov som vi aldrig frågat efter och som vi inte behöver!

Att vara ombord i båt är en sällsynt fin plattform för umgänge och närvaro. Det ger också en möjlighet att vila från vårt idag ständigt uppkopplade liv.

Livet ombord ger en möjlighet att lyssna och koppla av. Mitt råd i sommar är därför:

Koppla ner! Och koppla av.



Carina Lernhagen Matz  
Redaktör

**S**tockholmskretsen är glad och stolt över alla aktiviteter och program som vi anordnat under våren och som vi anordnar under sommaren. Vi är också glada och stolta över vår tidning Ostpricken, som du nu håller i handen. Det här är ett sommarnummer med ännu lite fler sidor än vi haft tidigare. Jag tycker att vi går framåt med stormsteg. Det är roligt.

Under våren har vår verksamhet beskrivits både i tidningen Till Sjöss från Stockholm Radio och i tidningen Båtliv från Båtunionen. Som ordförande har jag lagt ner mycket arbete på att driva kretsen framåt. Men utan alla ideellt arbetande i styrelsen och alla funktionärer blir det förstås inget. Det är människor som lägger ner stora delar av sin fritid på det här engagemanget.

Men det finns plats för fler! Vi söker efter fler eskaderledare och fler som vill engagera sig i kretsarbetet. Kanske har du någon föreläsare som du gärna vill lyssna till - kom då med ditt tips inför kommande program! Kanske saknar du en kurs i vårt utbildningsprogram? Delge oss ditt förslag!

Ute på Malma Kvarn sjuder det av liv och förberedelse inför sommarens seglarskoleverksamhet. Det är mycket som ska hinna bli färdigt ifråga om husunderhåll, jolleramper

och annat. Det är det materiella. Alla våra ungdomar som jobbar på lägren har också förkovrat sig med olika typer av nautiska och ledarutbildningar under våren. Allt för att stå väl rustade inför sitt arbete i sommar.

Stockholm stad har utrett sin policy för stadens fritidsbåtliv som man säger sig värna. Då skaver det att Trafikkontoret stängt av Danviksbron hela sommaren, se artikel på sid 9. Ändå slår utredningen fast:

”Stockholm ska vara en stad att bo i, men också att leva i och en stad att få utveckla ett fritidsintresse i. Båtlivet är viktigt för många och staden bör se till att uppmuntra detta fritidsintresse.”

Det vill vi se mer av!

Johan Söderberg  
Ordförande i  
Stockholmskretsen





Som medlem i Kryssarklubben har du rabatt på gästhamnsavgiften på Malma Kvarn.  
 Pris inom parentes för icke medlem.  
 Dygnsavgift för båtbredd upp till 2 meter 130 kr (150 kr)  
 Dygnsavgift för båtbredd upp till 3 meter 140 kr (175 kr)  
 Dygnsavgift för båtbredd över 3 meter 160 kr (200 kr)  
 El 50 kr  
 Dagavgift 65 kr (75 kr)



Seglarlägrets hus till vänster, den gamla mjölnarbostaden till höger.  
 Här på gräset hålls midsommarfirande varje år.



# Gillar Malma skarpt

**Claes Nylander är ny hamnkaptén på Malma Kvarn.  
 ”Välkommen till en hamn med stort gemyt”, säger han.**

## Berätta om ditt båtliv!

Jag lärde mig att segla i GKSS-eka på Stora Kornö, Västkusten i slutet av 60-talet. Genom en seglarkompis på lägret började jag kappsegla jolle i Hässelby därefter. Klubbens ordförande var samtidigt ordförande i Stockholmskretsen vilket banade väg för några års sommarjobb som instruktör på seglarlägren, Malma Kvarn.

Samtidigt var jag sekreterare i Stockholmskretsen ett par år. Från slutet av 70-talet och en hel del år framöver hade jag glädjen att få arbeta med seglar- och navigationskurser i Båtgarskolans regi. Under 80-talet var jag en av ganska många som kappseglade Scampi.

## Vilken är din relation till Malma Kvarn?

Den började för länge sen! Det var 1974 som jag jobbade som instruktör på lägren där. Mina föräldrar och jag köpte en Scampi och fick båtplats på Malma. Sedan dess har jag haft båt på Malma.

Under en period var jag sommarstugeägare på Nämjö och då var det motorbåt som gällde. Idag har jag en Accent liggande på Malma Kvarn sommartid. Under de senare åren har jag varit verksam i Stockholmskretsens Malma Kvarn-kommitté.

## Vad står Malma Kvarn för i dina ögon?

Gemyt!!! Som gästhamn betraktat är Malma Kvarn den lilla perfekta gästhamnen. Barnen fiskar på bryggan och vuxna njuter av lugnet i hamnen. Samtidigt finns mycket fin natur

kring hamnen med insjön, Kvarnsjön, som en stor möjlighet till bad i klart vatten och badbar temperatur. Det är för övrigt från sjön vi tar vårt dricksvatten. För den som vill jogga finns en vacker omgivning med lugna grusvägar. Ibland kan det vara lite livligt från seglarlägret, men det är samtidigt roligt med den aktiviteten.

Malma Kvarn är basen för en verksamhet som jag tycker är oerhört viktig för Stockholmskretsen och Kryssarklubben, nämligen ungdomsverksamheten.

Vi har bra beläggning på juniorlägren och nu hoppas jag att vi även kommer att få fler vuxna som vill komma ut i båt och lära sig segla. Det blir på för- och eftersäsong då skolorna startat.

Kan vi få Malma Kvarn mer använt som Kryssarklubben naturliga samlingspunkt i den här delen av skärgården vore det roligt. Vi har en fantastisk hamn och byggnader för aktiviteter med övernattnings som kan nyttjas året runt.

## Händer något nytt på Malma Kvarn i år?

Malma Kvarn är en liten och ganska välskyddad hamn. För den som kommer första gången kan det se väldigt trångt ut. Många tror att det är fullt.

Men jag har som ambition att tydligt anvisa plats för den som söker. Det är klart att väldigt stora båtar som kommer in hamn sent kan bli svåra att få in.

Vi har inget bokningssystem men man är alltid välkommen att ringa hamnkapténen för att höra sig för om hur det ser ut. Telefonnumret är 08-571 430 74.



# STÄNGD!

## **Klaffen är stängd på Danviksbron och det kommer den att vara hela sommaren.**

Körbanan på klaffen, ett asfalterat ståldäck, var så rostigt att det behövde bytas. Men varför under sommaren då vi båtfarare med mast vill gå igenom och få broöppning? Kunde man inte bara skjuta på det hela några månader? Är inte båtorganisationerna tillfrågade?

Frågorna är många och båtägarna i Mälaren som vill ut i Saltsjön är upprörda och besvikna och vice versa. Allt verkar ha gått på tok för snabbt med både remissrunda och beslut. Det hela känns överrumplande och illa skött.

Saltsjön-Mälarens Båtförbund, SMBF, har varit den enda organisation som företrätt fritidbåtsägarna i denna fråga. Svenska Kryssarklubben/Stockholmskretsen har inte blivit tillfrågad, inte heller Svenska Seglarförbundet. Vad svarade SMBF?

Ordföranden Thore Hanson säger att "SMBF har protesterat!" Ostpricken har tagit del av SMBF:s remissvar 2013-01-24: "SMBF kan inte acceptera att bron inte kan öppnas under tiden juni-augusti." Klart och tydligt.

Andra remissinstanser som Blidö-sundsbolaget, Teaterskeppet, Strömma Turism och Sjöfart AB samt Skär-gårdsskepparna begärde att Sjöfarts-

verket skulle avstyrka en avstängning. Samtidigt protesterade Stockholms Dockförening, Båthistoriska Riksförbundet, Gaff Yacht Society samt Sveriges Segelfartygsförening i en skrivelse till Stockholm stad med kopia till Sjöfartsverket.

"Jag är arg över att man aldrig gjorde en konsekvensutredning", säger Thore Hanson. "Det var väldigt bråttom allting."

Så här informerar Trafikkontoret på Stockholms stad om avstängningen: "Arbetet med reoveringen av Södra Danviksbron kommer att äga rum under tiden 4 mars 2013 till och med 27 september 2013. Under den tiden kan klaffen inte öppnas. Den segelfria höjden kommer att vara som den är idag 10,8 m under hela reoveringen dock med viss inskränkning av farledsbredden. Farleden kommer att vara total avstängd ett fåtal nätter på grund av tunga lyft. Trafikkontoret kommer att hålla med en mastkran på vardera sida om bron, en är belägen på Långholmen hos Göta Segelsällskap. Den andra finns vid Hunduddens Varvsförening."

Projektledaren Roland Kolmodin skrattar när jag frågar om Stockholm stad struntar i båtfolket. "Vad ska jag säga?", säger han. Han är själv båtägare och säger sig ha förståelse för att avstängningen upplevs som besvärlig och

i fel tid. "Men tyvärr", säger han, "nu har vi tecknat ett avtal och arbetet är påbörjat."

Det forcerade beslutet är förstås en följd av andra beslut, det om Slussen och om att spränga i Katarinaberget för en ny bussterminal.

Roland Kolmodin bekräftar att för att tung trafik ska kunna gå över bron så måste den repareras. Och för att störa kollektivtrafiken minimalt så ska reparationen ske under sommaren. "Det är ett val av bil eller båt", säger han. Men varför i all världen behöver så tung trafik gå över lilla Danviksbron, där det redan ofta är bilkö och kaos? "För att det ska sprängas i Katarinaberget", bekräftar Roland Kolmodin. "Massor med ton berg ska fraktas bort. Vi hade först tänkt att det kunde lastas på en pråm och fraktas bort sjövägen. Men det finns inga lastplatser."

Någonting klingar fel i allt detta. Någonting som är fel från början. Det handlar om ett i många Stockholmares ögon uselt Slussenprojekt. Det handlar om 360 000 ton Katarinaberget som ska forslas över lilla Danviksbron.

Det handlar om ett bussgarage som inte behövs den dag tunnelbana går från Nacka.

Det verkar vara ett väldigt dyrt och onödigt hål. Och som alltså nu indirekt täpper till vägen in och ut i Saltsjön för båtar högre än tio meter.



# Det gäller att vara taggad

**Fredrik Berggren ser fram emot sommaren och jobbet som instruktör på Malma Kvarns seglarläger.**

**”Som elev kommer man till lägret så’n man vill vara. I slutet är man den man är.”**

Fredrik Berggren 20 år ska nu jobba sin tredje säsong som ledare på Stockholmskretsens seglarläger på Malma Kvarn. Det ser han fram emot.

”Det är sommar för mig”, säger han, ”och roligt att få vara så mycket på sjön”. Men vad är det egentligen som krävs av en ledare på Malma?

”Det är nog att vara pigg på att jobba! Vi får ju inte så jättemycket i lön, så man gör det inte för pengarna. Man gör det för att det är givande och kul. Det är alltid mycket att göra! Så det gäller att vara taggad.”

En vanlig dag under ett seglarläger för nybörjare ser instruktörsjobbet ut så här: Först väcks alla barnen, eller pären som de kallas, med musik vald som ”veckans låt”. Fredrik berättar: ”Då blir det alle mans morgondopp i Kvarnsjön, sedan städning och sen frukost på glasverandan. Sen gör sig alla seglingsklara och därefter blir det genomgång av vad vi ska göra och hur vi ska segla.” Sen sticker alla båtarna, det finns tjugo Tvåkronor på Malma, ut och seglar antingen en bana eller övar ett visst moment.

Så är det dags för lunch. Det blir på någon ö i närheten.

Sen blir det ett likadant seglingspass och sedan in i hamn och rigga av och svabba båtar. Då blir det ”lite allmänt bra häng” som Fredrik säger, kanske lite bollkickande på gräset. Han fortsätter: ”Alla ser fram emot middagen, köket fixar alltid något fint att äta.”

På kvällen efter middagen är det teoripass, lekar eller annan samvaro. ”Bad blir det om man lekt riktigt seriöst!” Efter det är det läggdags och varje rum har sin ledare som är ansvarig.

”Själv brukar jag sätta mig ner och snacka igenom dagen. Ibland tänder jag ett ljus och läser ur



en bok”, säger Fredrik. ”Men jag tycker det är bra att få höra lite hur barnen upplever dagarna, ur deras perspektiv. De brukar vara ganska blyga till en början. Sen pratar alla. Det är när de känner sig trygga.”

Fredrik själv har varit på tre läger inklusive konfirmationslägret som elev innan han började jobba som instruktör. Det är en bra erfarenhet och grund, något som han delar med de allra flesta andra ledarna. Han tycker det känns bra att veta: ”Jag kan något som någon annan vill lära sig”. Utmaningen är att hitta rätt sätt att göra det på.

En annan utmaning är när en

elev är ledsen, längtar hem eller är rädd – för det händer förstås också. ”Då får man försöka hålla lugnet och lösa det på bästa sätt.

Det är inte alltid helt lätt. Men det brukar lösa sig.” Rädslan kan komma till exempel i samband med kapsejsövningen, som är obligatorisk för alla.

När det blåser mycket kan det bli jobbigt för både elever och instruktörer. Även där talar Fredrik om vikten av att behålla sitt lugn. ”Seglar man med någon som är rädd brukar det faktiskt hjälpa att sjunga en sång. Ibland är det inte svårare än så.”

**Blir du också sugen på seglarläger i sommar? Än finns några platser kvar! På konfirmationslägret finns endast ett fåtal platser, på seglarlägret på Malma finns några och på dagseglarlägret Kryssis på Djurgården likaså. Kolla uppdaterad info [www.sxk.se/stockholmskretsen](http://www.sxk.se/stockholmskretsen)**





Ett 70-talsminne. Foto Eva Forsgren

### Sommarminne

Vårt bästa foto sitter inom glas och ram hemma i sovrummet. Det föreställer en morgon då vi seglade från Söderöra in i Husaröleden. Dimma i bankar. Grannbåten hade hakat på för att få hjälp att hitta. Inne i leden lättade dimman och låg kvar som ett dis över skären.

I akterluckan sitter våra söner, fyra och sex år. I förgrunden rorsmans hand om rorkulten. I bakgrunden skymtar grannbåten bortom flaggan. Det råder en god stämning ombord. Bilden väcker sådana minnen att vi satt upp en kopia på sommarstället också.

Christer Forsgren

### Fjällvandringen som slutade på havet

Ryggsäcken vägde minst 30 kilo. Hur skulle jag klara fjällvandringen? Måste visa att jag fixar detta trots att jag inte vill! Min blivande hustru måste man ju visa sig duktig för. Det var hon som ville fjällvandrade, men jag ville vara på sjön.

Vi började färden upp genom granskogen men utan den tunga ryggsäcken. Den blev kvar i bilen och ett par mackor i handen var vår proviant! Plötsligt säger den blivande hustrun: ”Oj, här luktar det björn! Vi måste gå tillbaka!”

Fjällvandring byttes nästa år mot lugn seglats i Stockholms skärgård. Där finns garanterat inga björnar! (Och jag är fortfarande gift med Anita, som numera inte alls vill fjällvandrade!)

Göran Nilsson

### Fjällflicka möter båtpojke

Flicka född vid fjällets fot, möter en båtfrälst Stockholmare. Jag hade aldrig suttit i en båt när vi hyr-

de en. Instruktionerna är noggranna om hur vi ska lägga till utan skador på båten.

Vi närmar oss sakta en ö i Stockholms södra skärgård och ska lägga till. Femtio meter från land ropar gossen: Hoppa för fan! Vad gör jag som står på fören? Hoppa – och sjunker som en sten i det djupa vattnet. Kommer sedan upp, blöt från topp till tå! Trots malören är båtar kryddan i mitt liv.

Anita Nilsson

### Dröm som blev verklig

Och årets vinnare är... Man kunde nästan ta på spänningen som låg i luften, den ljumma augustikvällen i Nynäshamn. Vem hade vunnit den lilla bilen som var första pris i 2012 års upplaga av Hyundai Cup?

Jag och min man Anders har deltagit i kappseglingen flera gånger och ofta har också våra barn seglat med som gastar.

Bertil Söderberg på scenen höll oss alla på sträckbänken men förde sakta mikrofonen till munnen. ”Årets vinnare i Hyundai cup är X-332:an Trixie med skeppare Anders Ekholm!”

Det var vi! Det var vi som hade vunnit!

Anneli Ekholm

### Tur med kulingvarning

Intill oss på vackra Ängsö låg Vindhäxan. Hon var också inbläst, midsommarhelg till råga på allt. Så vi fikade tillsammans. Och pratade. ”Vi funderar på att sälja vår båt”, sa plötsligt Vindhäxans ägare Werner och Gertrud. ”Då köper jag den!”, svarade jag lite på skoj. Vilken båt ska jag egentligen ha? Tankarna gick runt, runt under sommaren. Vindhäxan, den HR26 som legat bredvid oss på Ängsö, verkade perfekt ur många aspekter, det kunde jag läsa i en båttidning som råkade finnas ombord på den båt som jag bara hyrt. I augusti blev det klart. Vindhäxan blev min.

Inger Callemo

### Sällskapet som blev tyst

Jag låg i Bergkvara gästhamn, långsides förtöjd bredvid en tysk båt med många personer ombord. Det var stoj och glam och ganska högljutt. Men plötsligt blev det alldeles tyst bland tyskarna. De hade fått besök och blivit stumma av förvåning.

Det var min dåvarande skeppskatt Mia som helt sonika klivit ombord och sällat sig till sällskapet.

Katter är nyfikna, särskilt om de hör ett främmande språk!

Erik Nyström

### Dramatik på bräda

Det var en sommar för lite mer än tjugo år sedan. Vi låg med segelbåten i en mysig vik i Stockholms skärgård. Det var eftermiddag och snart dags att laga middag.

Sonen, som då var tolv år, kom springande: ”Mamma! Nu kommer pappa på surfingbrädan och han har bandage runt huvudet!”

Stor dramatik i viken. En båtgranne hade, turligt nog, en mobiltelefon med sig. Det var inte så vanligt då. Han ringde och läkarbåten kom. Doktorn ombord sydde ihop det stora jacket i pannan på min man och stoppade därmed blodflödet. Tack och lov för läkarbåten!

Kate Farkas

### Plums

Det hade regnat hela dagen. I luften bara tretton grader, fast det var augusti. Vi kom äntligen i hamn på Rödlöga. Såg en bra långsträckt klippa att lägga till vid. Karin hoppade iland, drog linorna i fin vinkel, fast runt två träd, hade just lärt sig knoparna. Det satt som berget och jag sträckte upp.

Sen skulle hon tillbaka ombord. Men nej, inte på det svarta vid vattenbrynet! Där hängde hon, som en sängångare upp och ner i ena linan och kom varken upp eller ner, iland eller ombord. Hur det gick? Hon halkade i vattnet, blev blöt till midjan, lyckades så småningom kravla sig ombord med min hjälp. Sur som ättika. Inga egna extrakläder, värmaren trasig. Men hon fick en filt om sig och lite whisky i sig, sen fick hon låna lite kläder av mig. Och hon är fortfarande min bästa vän.

Jan Carlson

### Säkerheten först

Natt, dimma, läns och 12 m/s. Dessutom magnetiskt störningsområde. Och så – krasch, bom, rakt upp på land! Hur kunde detta hända?

Idag, i GPS:ernas tid, hade det antagligen inte inträffat. Men då, 1972, var navigationen helt annorlunda. Det här hände under en kappsegling där alla var fokuserade på att komma först. Vi tänkte mindre på säkerheten.

Ingen ombord skadade sig men båten blev skrot. Händelsen sitter kvar för livet och gav en stor erfarenhet: Tänk alltid på säkerheten i första hand vare sig det gäller kappsegling eller cruising.

Leif Hedman



Christer Forsgren



Göran Nilsson



Anita Nilsson



Anneli Ekholm



Inger Callemo



Erik Nyström



Kate Farkas



Jan Carlson



Leif Hedman

”Att skriva och plåta” var rubriken på ett föredrag i april i Stockholmskretsen med Ostprickens redaktör Carina Lernhagen Matz.

Deltagarna fick kännedom om några enkla skrivregler och tips att tänka på vid fotografering ombord i båt.

Föredraget avslutades med en 10-minuters frivillig skrivövning. Så här:

- Skriv en berättelse om båt
- Skriv kort, ungefär tio rader
- Gå direkt på ämnet
- Avsluta gärna med en ”twist”

Här är några av alla fina resultat!

# Dödsolyckor i båt har minskat drastiskt

Förra året omkom 23 personer, de flesta i insjöar, i samband med olyckor med fritidsbåtar. Det är nästan en halvering jämfört med året innan. Och ett glädjande rekord. Aldrig har så få omkommit på sjön.

Jonas Ekblad har arbetat under en lång tid med sjösäkerhet, tidigare som journalist och sedan 2011 som analytiker på Transportstyrelsen. Vilka tänkbara förklaringar kan finnas till den här minskningen?

Erling Matz frågar och Jonas Ekblad ger svar.

**År 2012 omkom 23 personer i samband med fritidsbåtar. År 2011 var det 40. Har du någon förklaring till minskningen?**

Ingen är säker men några tänkbara förklaringar är: Först och främst slumpen. Antalet omkomna varierar från år till år, men att vi har märkt en kraftig minskning är otvetydigt. Andra orsaker kan vara:

1. Dåligt båtväder. Sambandet mellan väder och omkomna skulle vi vilja ta reda på lite mer om och söker någon som är intresserad av att göra ett examensarbete som tittar på om det finns några samband.
2. Lågkonjunktur med färre personer på sjön. Vi ska försöka kolla hur många som rört sig på sjön genom att exempelvis ta reda på hur många som slussat i landets kanaler,

hur många nätter i gästhamnar och sjömackarnas försäljning.

3. Sjöfararna kan ha blivit försiktigare med alkoholen. Det verkar ha blivit vanligare att använda en "fyllechaffis". Det kan möjligen vara en effekt av den nya alkohollagen, men det är för tidigt att dra några säkra slutsatser.

**Det diagram som visar antalet omkomna 1971-2012 visar att antalet omkomna minskat från cirka 120 år 1971 till dagens drygt 20. Vad har åstadkommit denna enastående nedgång?**

- Bättre båtar (Blå skylten och numera CE-märkning)
- Kommunikation (mobil och VHF)
- Ändrade alkoholvanor (annan

spritkultur sedan 70-talet).

- Effektivare sjöräddning och räddningstjänst i insjöarna.
- Flytväst användning (propaganda, flytplagg, attraktiv design).
- GPS.
- Utbildning.
- Bättre väderprognoser.
- Bättre simkunskighet.
- Allmänt höjt säkerhetstänkande.

**17 av dödsolyckorna inträffade i små båtar och i insjöar. Är fortfarande öppen gylf en förklaring?**

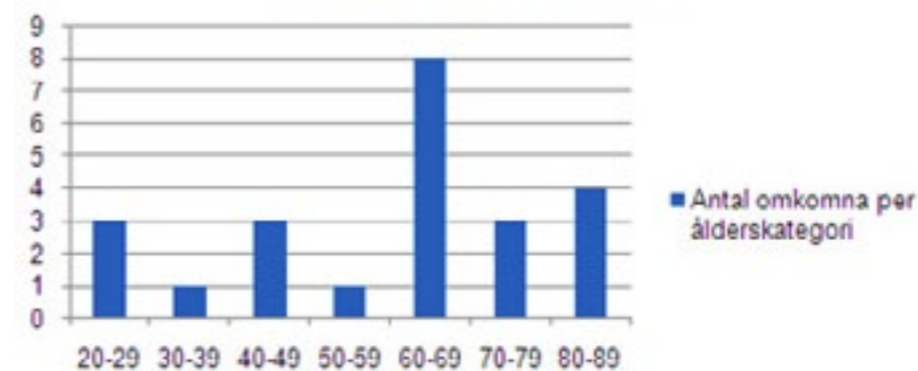
Öppen gylf är en väl spridd skröna. Egenskaper som är vanligt förekommande hos de omkomna är: Kön: Nio av tio är män. Ålder: Mer än hälften är över femtio. Antalet personer i båten: Mer än hälften av de omkomna har varit ensamma ombord. Alkohol: Troligen har minst 6 av 10 druckit alkohol. Sysselsättning: Fiske. Båttyp: Liten och öppen snurrebåt. Plats: Nära land. Mer än hälften på insjö. Flytväst: 19 av 23 hade inte flytväst.

**Ingenstans i statistiken redovisas om de omkomna varit påverkade av alkohol eller om de haft mer än gränsen 0,2 promille i blodet?**

Vi håller på att samla in de uppgifterna för 2012. 2011 var det 6 av 10 som hade druckit alkohol.

**Det finns en karta i anslutning**

## Antal omkomna per ålderskategori



Jonas Ekblad är analytiker på Transportstyrelsen med sjösäkerhet som specialitet. Statistik och diagram är framtagna av Transportstyrelsen. Mer fakta kan hämtas från Transportstyrelsens hemsida, sök fritidsbåtar och olycksstatistik.



**till redovisningen. Den visar att de flesta dödsolyckor inträffar i ett relativt litet område i Gästrikland, Hälsingland och Dalarna. Där omkommer dubbelt så många som i båtöta Stockholms skärgård (0 omkomna), Bohuslans skärgård (3) och på öppet hav (0). Varför?**

Att flera insjöolyckor inträffat just i det område du beskriver kommer sig nog av en slump. I stockholmsområdet brukar det hända lite mer. 2011 inträffade 4 dödsolyckor i stockholmsområdet. Det är, i och för sig, inte så många med tanke på antalet båtar som rör sig där. Här är det fråga om komplicerade samband. Där många båtar rör sig ökar riskerna samtidigt som chanserna till räddning också blir bättre. Till havs brukar få dödsolyckor inträffa. Det betyder inte att det är ofarligt till havs. Däremot är det avsevärt färre som ger sig ut till havs och de är antagligen ofta väl utrustade och kunniga.

**15 av de omkomna, alltså långt över hälften, var över 60 år gamla. Borde inte det synas i de kampanjer för sjösäkerhet som genomförs? Och hur skulle de kunna se ut?**

Genom annonser i stil med "Gemorfar en flytöverall i present" har Sjösäkerhetsrådet försökt nå denna kategori. Tidigare har

Sjösäkerhetsrådet jobbat enligt teorin att nå de äldre männen genom sina barnbarn. En drastisk variant vore att sprida kunskap om vad det innebär om en person drunknar och inte hittas. Det tar åtskilliga år att få en försvunnen person dödförklarad. Och under tiden går det inte att skifta arv, få ut på livförsäkringen, m.m.

**Politiker talar gärna om nollvisioner. Är det en rimlig och möjlig ambitionsnivå?**

Vi har som mål att år 2020 ska endast 25 personer omkomma räknat på ett glidande femårigt medelvärde. Lyckas det är vi väldigt nöjda. Det är inte bara politiker som talar om nollvisioner. Kryssarklubben har en nollvision för sina medlemmar. Biltillverkare har nollvisioner. Vem hade 1971 trott att vi skulle ha kommit så långt ner i olycksfallsstatistiken när det gäller fritidsbåtar? När man tittar på de enskilda olyckorna hade nästan alla kunnat undvikas ganska enkelt. Yrkesfartygen har praktiskt taget nått fram till en nollvision. Förra året dog en yrkesfiskare. Det var yrkessjöfartens enda dödsolycka det året.

**När olyckor och sjösäkerhet diskuteras, inte minst av politiker, polis, kustbevakning och sjöräddningssällskapet pekas muskelbåtar, vattenskotrar och hastighet ut som en stor fara. I år har inga dödsolyckor inträffat där dessa varit inblandade. Är det dags att ändra denna strategi?**

Nej! Även om vi inte haft några dödsolyckor i samband med kollisioner på ett par år och de högfartsrelaterade dödsolyckorna inte varit så många så har det skett olyckor som resulterat i allvarliga personskador. Kollisioner på sjön är särskilt oacceptabla. Allt annat kan man skydda sig mot genom egen försiktighet och rätt utrustning – till och med blixtnedslag. Men som skydd mot en snabbgående båt hjälper ibland ingenting.

Text Erling Matz / Atlantica







Odd Lindqvist, Stockholm. Hans MOB Rescue Line finns att köpa till rabatterat pris för medlemmar på SXX kansli i Nacka Strand samt i webshop sxx.se. Pris(Ordinarie pris --- kr)



## Bra odds för båtfolkets nya räddningslina

Idén är nygamal. Den gamla Hansa-linan är föregångare till den nya MOB Rescue Line.

Det var Odd Lindqvists pappa som uppfann Hansalinan och den har tillverkats och sålts i 250 000 exemplar.

Nu finns en vidareutvecklad variant för mer specifikt båtbruk, men fortfarande är det en sorts kastlina med tamp och påse som flyter.

MOB Rescue Line är tänkt att användas vid man-över-bord eller då man behöver få över en lina till en båt i nöd.

Kastlinan med påsen innehåller också en slinga som den nödställda

kan trä armar och överkropp igenom. Detta för att bli säkrad och för att räddaren både ska kunna dra och hjälpa den nödställda ombord igen

Greppbanden, de dubbla banden i blått och rött, fungerar som hantag för att kunna dra och lyfta den nödställda. Själva kastlinan (orange) är trettio meter lång.

Allt förvaras i en påse som gör att materialet skyddas från saltvatten och solens ultravioletta strålar.

Det hela har en anordning på baksidan för att den ska gå att hänga upp på lämplig och lättåtkomlig plats ombord.

Vilket råd har Odd Lindqvist att ge vad gäller användningen av MOB Rescue Line?

”Tänk en sekund eller två innan du kastar. Det är viktigt att kasta med precision.”

Han vill också poängtera att det går att kasta linan i lovart mot vinden.

Värt att veta är också att i havskappsegling finns särskilda krav för kastlina ombord. MOB Rescue Line uppfyller dessa krav.



”Det finns bara ett problem. Jag har inte någon lista på vad som inte ska finnas ombord!”

## Skiftnycklar, spinnakergajar, sardeller – och så Bullens förstås

Båten sjunker av allt jag plockar ombord

Jag gör tabeller och listor över saker som ska med i båten. Jag känner mig som Dartanjang, Lorangas pappa och Mazarins farfar. Han som sitter i vedboden och ritat tabeller.

Jag plockar ombord saker inför sjösättning, riggning, första seglingsturen, första helgseglingen, 24-timmarsseglingen och semesteren.

När jag kliver in på Konsum på Möja har jag kryssat för på bunkringslistan vad som behöver kompletteras. Mer och mer saker

plockas ned i båten. Nu för tiden upptäcker jag sällan att jag glömt att ta med något viktigt under en segling.

Det finns spinnakergajar, skiftnycklar och sardeller i olja ombord. Bullens pilsnerkorv är given. 25 års seglande har närmast fulländat mina checklistor och inköpslista. Jag har fått rutin på rutinerna.

Det är praktiskt. När vi seglar hem kompisens nya båt från Tyskland tar jag fram bunkringslistan. En tur till storköpet och all mat är inköpt.

Stackars kassörska. Tyska hemmafruar köper en dags matförbruk-

ning åt gången. Här kommer två svenskar med fyra kundvagnar bratwurst, tändstickor och diskmedel.

Det finns bara ett problem med mina listor. Jag har inte någon lista på vad som inte ska finnas ombord. Jag fyller på och fyller på med saker. Vattenlinjen sjunker och sjunker.

På hösten ägnar jag dagar åt att tömma båten. Under vintern lever vi av sjörullade konserver som varit med om en, två eller tre seglingssäsonger.

Stefan Pettersson  
(som seglar en Scampi med extra djupgående)

## Havet talar sanning

Finlandsvenska Monika Fagerholm och svenske Martin Johnson har skrivit boken Havet – fyra lyriska essäer. Det är en ovanlig och inspirerande bok. Texterna bygger på fyra halvtimmeslånga program i P1 som duon gjorde för ett par år sedan. (De går gratis att lyssna på sr.se sök ”Havet”) Boken börjar med ett resonemang om att vi säger att vi lever på jorden. Men sanningen är att jorden består av sjuttio procent vatten. Så egentligen skulle väl vår jord heta Oceanen? ”Oceanen. Det är vår jord. Det är där vi är, egentligen. I havet. Föreställ dig det.” ”Havet är verkligheten” bekräftar Sven Lundin, eller Yrvind som han numera heter. 73 år fyller han i år och förbereder en ny jorden-runt-segling. Sven delger sin filosofi: ”Man kan inte lura havet. Havet hittar alla fel.” Andra kloka personer i boken är författaren Inger Alfvén, Tomas och Monica Tranströmer, filmaren och författaren Kristian Petri och mästarlotten på Landsort Björn Öberg. Men det här är ingen reportagebok. Snarare vänder den sig mot havet som en sinnebild hos människan, en symbol. Den handlar nog mest av allt om hemligheten, havets tystnad, kanske inte ens havet faktiskt. Utan något onåbart, onämbart.

**Titel Havet**  
**Författare Monika Fagerholm och Martin Johnson**  
**Förlag Albert Bonniers Förlag**  
**ISBN978-91-0-013033-6**

## Äldsta nöjesbåtsvarvet

Av svenska varv med rötter i 1800-talet är det nog bara ett som finns kvar: Rosättra varv vid Vätö kanal i Roslagen. På 50-talet blev Laurinkostrarna i trä varvets kännetecken. När plastbåtarna kom tänkte man nytt och började bygga Linjett – det blev succé. Genom åren har det kommit sju olika modeller och en helt ny lär vara på gång! Kvalitet och framtidstro har varit signum för varvet ända från början. Och det verkar vara en båt för Kryssarklubbare. Hela 350 Linjettbåtar är registrerade, varav 154 bara i Stockholmskretsen! Erik Jansson hette mannen som startade och året var 1886. Det var då man började vara på sjön för nöjes skull och det förstod Erik att förvalta. ”Mångårig praktik i yrket sätter mig i stånd att utföra noggrant och solidt arbete till möjligast billiga priser”, skrev Erik i en annons i Norrtelje Tidning. En årsomsättning på 3 000 kronor vid mitten av 1890-talet hade fyrdubblats ett decennium senare och varvet hade då ett tiotal anställda. Två söner tog över och varvet var kvar i den familjens ägo under sextio år. De byggde båtar varav många var ritade av kända båtkonstruktörer som Tore Holm, Jac M. Iversen och även en ung Knud H. Reimers. 1948 kom en ny familj in i bilden. Det var Fritjof och Göta Gustafsson och året var 1948. Deras söner Ola, Janne och Mats blev kvar på varvet och nu är det i sin tur deras söner som är verksamma här! Numera är det hela uppdelat på dels ett service- och dels ett produktionsvarv. Boken Linjett med vind i seglen berättar historien om Rosättra Båtvarv, Sveriges äldsta småbåtsvarv. Om entreprenörskap, generationsskiftet, svårigheter och glädjeämnen. Men det är också en historia om yrkesskicklighet och anpassning till skiftande krav. Om att våga tro på idén att bygga båtar för skärgården. Om att vara modern utan att hänga på trender. Boken är mycket läsvärd!

**Titel Linjett med vind i seglen. Tre sekler med Rosättra Båtvarv**  
**Författare C-H Segerfeldt (red) och Bengt Jörnstedt**  
**Förlag www.linjett.se**  
**ISBN 978-91-637-2325-4**

## Dalaröminnen

Det handlar om Dalarö på 1940- och 1950-talen. Det var en tid då Dalarö genomgick en stor förändring. Då försvann lots- och tullstationen liksom den mer fashionabla badortsepoken. Boken är illustrerad med bilder ur Dalarö Hembygdsförenings arkiv samt målningar utförda av författaren Bo Tilliander. Han är uppväxt och bosatt på Dalarö, men född på Prästön utanför Ornö. Det ger en närhet i berättandet, då han t ex kan berätta hur hans mor tog hand om flyktingar som kom över Östersjön från Estland. Många gånger var det i eländiga båtar, ”allt ifrån roddbåtar med sprisegel till bogserbåtar och tvåmastade skonare.” Den stora flyktingströmmen var i september 1944. En som klev iland just i Dalarö var Ilon Wikland, hon som gjorde odödliga illustrationerna till Astrid Lindgrens böcker Pippi Långstrump, Ronja rövardotter, Mio min Mio, Madicken och många fler. Om sin egen seglats på flykt över havet som fjortonåring har Ilon skrivit och illustrerat en egen bok. Bo Tilliander berättar om stort och smått, mycket är baserat på hans egna minnen och på historier han själv hört berättas. Här ett minne från 1940-talet då Bo och två kompisar dristade sig till att beställa en läsk och tre glas på Hotellet. När hovmästaren kom in med beställningen sa han irriterat: ”Det kostar inget. Drick bara upp och försvinn!” Det är brokigt och lite spretigt som hembygdsskildringar ofta kan vara. Tyvärr får läsaren aldrig följa en tanketråd lite längre – det hade varit givande. Samtidigt finns ett intressant bildmaterial som är givande att ta del av.

**Titel Dalarö – minnen från skärgården**  
**Författare Bo Tilliander**  
**Förlag Balkong**  
**ISBN 978-91-85581-63-4**

## Kulturgärning

Vad är en sumprunkare? Så kallades förr den som var satt att vicka på en båt med sump där den levande fisken förvarades. Genom att hålla båten i gungning höll sig fiskarna pigga tills dess det var dags för försäljning. Den som läst Per Anders Fogelströms Mina drömmars stad minns kanske Henning som hade just det jobbet nere vid fiskehamnen, vid nuvarande Stadsgården och Djurgårdsfärjans fäste. Lars G Soldéus i Saltsjöbaden har skrivit boken Fiskköpare, sumpskeppare och deras seglande sumpar. Det är en kulturgärning. Boken beskriver en verksamhet som pågick under tre sekler från början av 1600-talet till 1900-talets början. Innehållet är en pusselbit om den här hittills ganska okända seglation i Stockholms skärgård med omnejd, med utförliga litteratur- och källhänvisningar. Författaren har gjort en imponerande bildresearch. Segelsumpar var de båtar som både stadens fiskköpare och skärgårdens sumpskeppare hade. De levererade levande fisk till Stockholm invånare. Lars berättar: ”Jag bestämde mig för att undersöka vad historien kunde berätta om handeln med levande fisk. Under arbetet besökte jag museer, bibliotek och arkiv bl a i Stockholm, Mariehamn, Åbo och Helsingfors.” Den här seglationen verkar vara mer dokumenterad i just Finland och på Åland. Där har man till och med rekonstruerat och byggt nya seglande sumpar. ”En segelsump såg inte ut som andra seglande farkoster”, förklarar Lars. ”På avstånd verkade det för betraktaren som om segelsumpen saknade skrovet mellan rodret och sittbrunnen. Den delen, det så kallade fiskhället, låg i linje med vattenytan och var fyllt med vatten och fisk.” Den som besöker Skärgårdsmässan 24-26 maj vid Galärvarvet har möjlighet att se en. Har man tur kan man även köpa fisk från båten. Levande!

**Titel Fiskköpare, sumpskeppare och deras seglande sumpar**  
**Författare Lars G Soldéus**  
**Förlag Soldeko**  
**ISBN 978-91-637-1837-3**

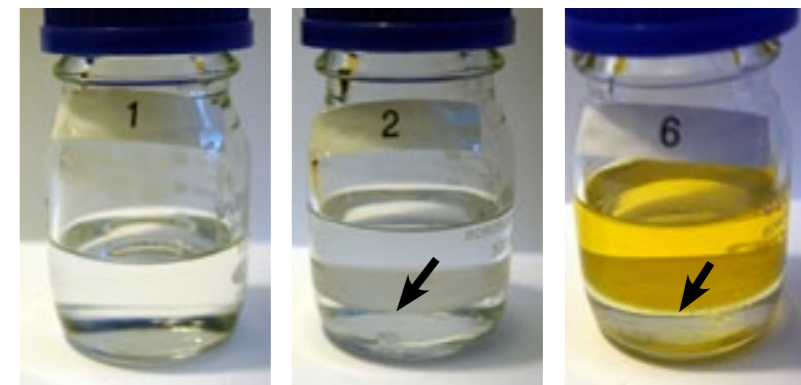
Personen på bilden har inget samband med Henrik Dembinskis artikel. Bilden är tagen på en sjömack. I sjömackarnas dieselbränsle är ingen s.k. RME inblandad.



- Se till att vatten inte kommer in i dieseltanken

- Om du ändå fått bakterietillväxt: Töm tanken och rengör nog

# Bakterier kan frodas i dieseln



Henrik Dembinski är doktorand vid KTH i Stockholm och ingår också i Stockholmskretsens tekniska kommitté. Han har testat hur vatten påverkar bakterietillväxt i diesel. Här är hans resultat.

Mikroorganismer i dieselbränsle kan ställa till problem för oss fritidsbåtsägare. Bränslet är sterilt när det kommer från tillverkningen, men kan bli kontaminerat (förorenat) av bakterier när det kommer i kontakt med luft eller vatten. Det krävs en mycket liten mängd för att en bakteriekoloni kan börja bildas. Bakterierna lever i gränsskiktet mellan bränsle och vatten.

Vattnet kan komma in genom läckande tanklock, genom kondens eller vid tankning. Bränslet du tankar kan även innehålla vatten från början beroende på hur det har lagrats på macken. När dieseln förvaras en längre tid i tanken utan att förbrukas, så ökar risken för att en bakteriekoloni börjar växa. När kolonin blir tillräckligt stor kan den skapa problem genom att sätta igen bränslefilter och tankpickupp (sugröret från tanken) med risk för motorstopp. Framförallt brukar detta uppstå vid sjögång då bränslet rörs runt i tanken.

Olika bränslen är olika känsliga för bakterietillväxt. Diesel hör till de känsligare bränslena. Diesel som säljs på land innehåller något som heter typiskt rapsmetylester och förkortas RME, med inblandning av cirka 5%. Inblandningen kan variera mellan olika bränsleleverantörer. RME är biodiesel framställd från förnyelsebara källor, t ex rapsolja och skall minska andelen växthusgaser (CO<sub>2</sub>). CO<sub>2</sub> från icke förnyelsebara källor (fossil diesel) påverkar den globala uppvärmningen och därför finns det intresse att införa en viss inblandning i allt dieselbränsle. RME har visat sig än mer känslig mot tillväxt än vanlig diesel samt att RME inte kan lagras lika länge.

Leverantörerna har på grund av detta enats om att inte leverera RME-inblandad diesel till sjömackar. Sjömackar står trots allt för en relativt liten del av den totala dieselförsäljningen i landet.

Bakterietillväxt kan uppkomma med kort varsel. På bilderna syns tre bränsleprover som stått orörda under tre månader. Provbüruk 1 är ett referensprov bestående av ren fossil diesel, utan vatten, där det inte finns några tecken på bakterietillväxt. I provbüruk 2 syns ren fossil diesel tillsammans med vatten. I gränsskiktet mellan vattnet och dieseln syns ett grumligt vitt lager, vilket alltså är bakterietillväxt. (Detta redan efter tre månader då vattnet tillsattes.) I provbüruk 6 är 10% RME inblandat i dieseln, därav den gula färgen. Även här ser man bakterietillväxt i gränsskiktet mellan vatten och diesel. RME provet gav bakterietillväxt något tidigare än det fossila dieselprovet samt att tillväxten är kraftigare.

Slutsatsen är här: Oavsett om det är RME eller inte i bränslet så får man bakterietillväxt på väldigt kort tid om det också ligger lite vatten i bränsletanken. RME inblandad diesel är något känsligare än ren fossil diesel.

För att komma åt problemet med bakterietillväxt finns olika saker att göra. Det bästa sättet är förstås att se till att vatten överhuvudtaget inte kommer in i tanken. Vidare att man ser till att förbruka bränslet, så att det inte blir stående en längre tid. (Detta kan kanske vara lättare sagt än gjort.)

På marknaden finns det olika produkter som påstås motverka tillväxten av dieselbakterier. Dessa medel som man håller i tanken kallas även bio-

cider. Men biocider löser inte grundproblemet, som är vattnet i bränslet. Vidare så kan bakterierna bilda resistans mot dessa biocider vid längre kontinuerlig användning. Medlets bakteriedödande verkan kan därmed upphöra helt.

Observera att biocider inte löser upp bakterierna så att de försvinner. De är visserligen döda, men de är ändå kvar i tanken. Man behöver därmed rengöra tanken noga från dessa bakterier.

En annan produkt som finns på marknaden är en reningsanläggning som man kopplar in på tanken. Denna är en lite dyrare lösning. Det går ut på att man cirkulerar allt bränsle i tanken med jämna mellanrum, exempelvis någon gång per månad eller kvartal, genom ett filterpaket. Detta paket består i allmänhet av ett förfilter som tar bort grövre föroreningar, vattenavskiljare, finfilter samt något som skapar ett magnetfält, vilket påstås ge en bakteriedödande effekt. Utan dessa magneter i filteranläggningen påverkas med största sannolikhet inte dess filtrerande funktion.

Bakterierna är tillräckligt stora för att fastna i finfiltret. Viktigaste av allt så blir man av med vattnet ifrån tanken i vattenavskiljaren vilket är själva källan till bakterietillväxt.

Slutligen kan man ha en dräneringskran ansluten till tanken på dess lägsta punkt och dränera tanken på eventuellt vatten med jämna mellanrum.

Men det bästa råd jag kan ge, trots allt, är att se till att vatten inte kan ta sig in i tanken över huvud taget.

Henrik Dembinski

## OSTPRICKENS BÄSTA

SJÖMANSBIFF

4 portioner

Klassisk pärla i båtköket! Se till att löken bara blir glansig - får inte bli bränd! Rejäl mat som mättar hungriga gästar.

400 g nötkött av innanlår eller rostbiff  
3 msk smör  
3 lagom stora gula lökar i skivor  
10 lagom stora råskalade potatisar i slantar  
1 liten morot i slantar  
1 flaska öl eller porter (33 cl)  
1 dl vatten  
1 köttbuljongtärning  
1 lagerblad, salt, svartpeppar och persilja

Stek löken på svag värme tills den är mjuk. Häll över i tjockbottnad kastrull. Bryn köttskivorna. Salt och peppar när de fått färg, sen till kastrullen. Häll vattnet i pannan och lös upp buljongtärningen - häll i kastrullen och varva med potatis, morot och lagerblad. Slå på öl eller porter och koka sakta i ca 1 tim. Perfekt mat att göra hemma och värma ombord.





1949-2013

# En sann seglarsjäl

Stockholmsgrabben och storseglaren Magnus "Mange" Olsson har avlidit 64 år gammal.

Magnus "Mange" Olsson var en sällsynt person som alltid gav energi, värme, humor och uppmärksamhet till människor omkring sig.

Han var en av de största inom seglingsvärlden och ett föredöme både i Sverige och internationellt. Bakom hans energiska entusiasm och glada garv döljdes en mycket stor seriositet och professionalism.

För många kryssarklubbare är han välkänd. Många har hört honom föreläsa och under många år var han krönikör i På Kryss. "Det är så 'na som ni", brukade han säga och menade oss fritidsseglare, "som är de verkliga seglarna."

Sedan mitten av 1960-talet levde Magnus Olsson med sin passion för segling. Från tonårens SM-regattor i 505 via America's Cup till dagens Volvo Ocean Race var han var han i projektens centrum. Det var en annan seg-

lingslegend, Pelle Petterson, som fick Mange att börja segla på heltid. I mitten av 1970-talet hade Magnus precis gått ut KTH och tänkte sig en ingenjörskarriär när Pelle ringde och övertalade honom att bli med i besättningen på båten Sverige i America's Cup. Det var 1976, Mange var 27 år och tvekade aldrig att hoppa på seglingen.

Mange föddes den 4 januari 1949 och växte upp i Bromma utanför Stockholm. Som åttaåring lärde han sig segla på Mälaren. Fyra år senare började han kappsegla i OK-jolle, Trapez och sedan 505. Det blev tre SM-titlar i 505.

Mange Olsson har deltagit i sex Whitbread/Volvo Ocean Race. Första gången var 1984-1985 ombord på Drum, 1989-1990 på The Card och 1993-1994 på Intrum Justitia. Han var med och vann tävlingen 1997-1998 ombord på EF Language med Paul Cayard som skeppare. Den segern

rankade Mange själv som sin största sportsliga framgång. Sista gången Mange seglade Volvo Ocean Race var 2008-2009. Då var han skeppare ombord på Ericsson 3 som slutade fyra. De vann också den längsta etappen i Volvo Ocean Race's historia, mellan Qingdao i norra Kina till Rio de Janeiro. Det var en sträcka på 12 300 nautiska mil som de seglade på drygt 40 dygn.

Mange fick en stroke mitt uppe i sitt engagemang som coach, tränare och mentor för den kvinnliga besättningen i Team SCA som just nu förbereder sig för att delta i Volvo Ocean Race 2014-2015.

Storseglaren Magnus var på havet under jorden-runt-kappsegling då båda hans söner föddes hemma i Stockholm. Det finaste han kunde åstadkomma, efter omständigheterna, var att ta med lite dopvatten från en våg vid Kap Horn.

CLM

## • PEJLING •



### Avstängt mot Karl Johan-slussen

Området mellan Riddarholmen och Söder Mälarstrand (markerat med rött på skissen) är avstängt för all båttrafik preliminärt under vecka 24 och 28. Då sänks tunneldelar på plats i projekt Citybanan. Sammanlagt är tunneln på 300 meter. För exakta tider: [www.trafikverket.se/citybanan](http://www.trafikverket.se/citybanan)



### Stjärnbåtsregatta

Det blir Stjärnbåtsregatta den 10 och 11 augusti på Baggensfjärden. Håll utkik och se hur det såg ut på 1950 och 60-talet då det anordnades "Skolungdomens seglingar" här. I år blir det förstås lite extra festligt eftersom Stjärnbåten fyller 100 år som konstruktion.

### Medlemsförmåner

Som medlem i Kryssarklubben har du rabatt hos följande företag: Batteriexpressen upp till 35%, Navigare yachting 20 % på båthyra, Pantaenius upp till 50% på självriskan, Pir 19 10% i butiken på Bullandö, Pro Marina 10% på gästhamnsavgift och 10 öre per liter drivmedel på Pro Marinas sjömackar, Sailon båtuthyrning 10 % på serviceavgiften och rabatt på kryssning med Tallink Silja Line. Mer info [www.sxk.se/medlemsformaner](http://www.sxk.se/medlemsformaner)

### Vem kan slå en pålstek snabbast?

Båtmässans knopslagartävling är avgjord och vinnaren är: Johan Holmqvist, Stockholm på 2,22 sekunder! Grattis! Du får en fin kryssarklubbssflytväst i pris!



### Midsommar på Malma

Petra Erikson som är ordförande i kommittén för Malma Kvarn seglarläger hälsar att "lägerledarna ställer upp med att fixa midsommarstång och korvgrillning (försäljning). Firandet blir på gräset framför lägerhuset och Mjölnergården kl 12-14."

### Kräftskiva i Norrviken

Anna Friis från klubbmästeriet hälsar: "Lördagen 10 augusti är det kräftskiva i Norrviken. Samling kl 16 då vi går en tipspromenad och minglar. Sen ställer vi i ordning borden så vi får ett långbord. Vid 19-tiden äter vi våra medhavda kräfter med tillbehör och sjunger snapsvisor. Efteråt får vi veta resultatet på tipspromenaden och prisutdelning. Sen sång, tag med ett musikinstrument. Det brukar bli ganska fullt i hamnen så kom i god tid."

## Tävling på Båtmässan

1. Var ligger Svenska Kryssarklubbens kansli?
  - 1 Nacka Strand
  - X Djursholm
2. Som medlem i SXX kan du få hjälp med:
  - 1 Teknisk rådgivning
  - X Bärgning
  - 2 Hyra båt
3. I sommar kommer På Kryss ungdomsreportrar segla en klassisk båt, vad är det för typ av båt och vem har ritat den ursprungliga modellen?"
  - 1 Tore Herlin och Koster
  - X Olle Enderlein och Indra
  - 2 Knud H. Reimers och Fingal
4. Vad heter Svenska Kryssarklubbens krets i Östergötland?
  - 1 Östra Götalandskretsen
  - X S:t Annakretsen
  - 2 Bråvikenkretsen
5. Till vilket land hör Korsika?
  - 1 Italien
  - X Frankrike
  - 2 Spanien
6. Vilken av följande skutor tillhör Svenska Kryssarklubbens Seglarskola?
  - 1 Atlantica
  - X Shamrock
  - 2 Sarpen
7. Vad heter knopen?
  - 1 Råbandsknop
  - X Pålstek
  - 2 Skotstek
8. Vad är maxvikten för båten för att få ligga vid Kryssarklubbens svajboj?
  - 1 8 ton
  - X 7 ton
  - 2 6 ton

Hur mycket väger bojstenen i montern?  
Rätta svaren är med fet stil och bojstenen vägde 92 kg.

Det var 1107 personer som deltog i tävlingen. 9 hade svarat rätt på bojstenens vikt. Av dessa 9 hade 6 rätt på de övriga frågorna. Av dess har vi dragit tre vinnare:  
1:a pris Agneta Haag  
2:a pris Rikard Lundberg  
3:e pris Joanna Kask  
Vinnarna är kontaktade!



### Börja segla skolfartyg!

Passa på - vi har några platser kvar på våra ungdomsseglingar för nybörjare. Oavsett tidigare erfarenhet från hav och båtar har du något att lära ombord på våra fartyg. Dessa seglingar är för dig som första gången vill uppleva ett traditionellt segelfartyg. Du lär dig det grundläggande inom skutsegling så som riggen, sjömanskap, navigation, säkerhet m.m. Du skall ha avslutat grundskolans årskurs sju och kunna simma 200 meter. Mer information, kursprogram och anmälan på [www.sxkseglarskola.se](http://www.sxkseglarskola.se) eller tel 031-29 35 05

## • PEJLING •



### "Around the Clock Race"

Välkommen att delta i Stockholmskretsens 24-timmarssegling som går av stapeln första helgen i juni. Det anordnas också 12-timmarssegling och 48-timmarssegling osv ja, ända upp till 120-timmarssegling! Alla som en gång prövat intygar att det är en alldeles speciell upplevelse. Den som är nyfiken att prova har all information på internetsidan:

[www.24-timmars.nu/Stockholm/Stockholm](http://www.24-timmars.nu/Stockholm/Stockholm)

Den 27 maj kl 18 är det Drop-in kafé på kansliet i Nacka Strand för och med 24-timmarsseglare.

### Gamla godingar

Skärgårdsmässan på Galärvarvet är för veteranbåtsälskarna vad Lidingö Runt är för kappseglarna och 24-timmars för distansseglarna: Början på båtsäsongen! På Skärgårdsmässan ligger mahognyglänsande sevärdheter på rad i Wasahamnen. Det blir också musik och hantverk från Stockholms, Ålands och Åbolands skärgårdar. Kom och njut 24-26 maj 2013!

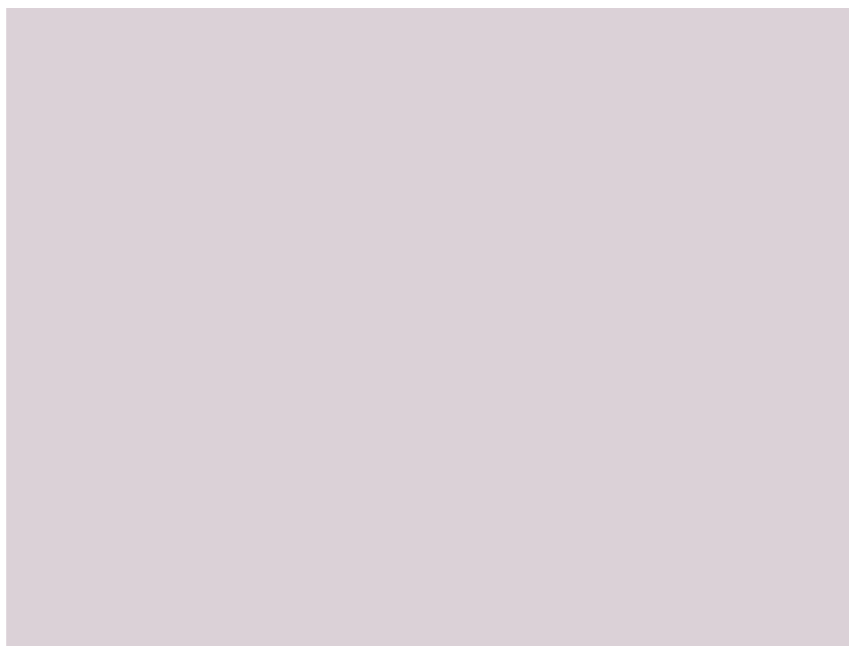


### Bli sponsor för ungdomsverksamheten

Nu finns chans för ditt företag att synas i en attraktiv och positiv miljö i ett sammanhang av hav, klippor och glada ungdomar? Välkommen att annonsera på våra jollar ute på Svenska Kryssarklubbens seglarläger Malma Kvarn.

Jollarna är av märket Tvåkrona och syns ute på sjön i stort sett varje dag under hela juni, juli och augusti. Sponsorpengarna går oavkortat till vår välkända ungdomsverksamhet.

Hur går det till? Ni skickar er logga till oss i form av en stripe eller dekal, vi monterar på jollens fribord. Avtalet gäller två år och kostnaden är 10 000 kronor per båt. Bokning och vidare information hos Hanna Lindvall på SXX Stockholmskretsen 08-716 22 50 eller maila: [stockholmskretsen@sxx.se](mailto:stockholmskretsen@sxx.se)



## • KALENDARIUM •

### Öppet kafé

Måndag 27 maj kl 18 på kansliet i Nacka Strand är det Drop-in Kafé för och med 24-timmarssegelare.

### 24-timmarssegling

1-2 juni Stockholmskretsens 24-timmarssegling i Stockholms skärgård. Även 12, 48, 72, 96, och 120-timmarssegling.

### Mälareeskader

5 juni - 15 juni Eskader "Mälaren - i västerled med Staffan Lindahl.

### Vuxen seglarskola

6 - 9 juni Seglarskola på Malma Kvarn i Tvåkrona för unga vuxna 18-25 år.

### Seglarläger

14 - 20 juni Seglarläger på Malma Kvarn för nybörjare yngre juniorer 10-12 år.

### Optimistsegling

15 juni - 19 juni Dageglarläger "Kryssis" i Optimist på Stora Hunduddens varvsförening, SXX Stockholmskrets.

### Midsommar på Malma

21 juni Midsommarfirande kl 12-14 med Malma Kvarn-ledarna. Midsommarstång, lekar och korvgrillning!

### Optimistsegling

24 juni - 28 juni Dageglarläger "Kryssis" i Optimist på Hunduddens varvsförening.

### Seglarläger

24 - 30 juni Seglarläger för juniorer 12 - 14 år, en grupp nybörjare och en grupp fortsättning.

### Höga kusten

27 juni - 14 juli Eskader Höga kusten med Erik Nyström.

### Kummel och fläck

30 juni - 9 juli Eskader i Stockholms skärgård med Jörgen Päres.

### Bottenhav och Bottenvik

30 juni - 26 juli Eskader "Ända upp - runt Bottenhavet och Bottenviken" med Björn och Gertrud Sjöström.

### Finska kusten

30 juni - 26 juli Eskader längs finska kusten med Kerstin Andersson.

### Optimistsegling

1 - 5 juli Dageglarläger "Kryssis" i Optimist på Stora Hunduddens varvsförening, SXX Stockholmskrets.

### Seglarläger

3 - 10 juli Seglarläger på Malma Kvarn för juniorer 11-14 år, blandade kunskapsnivåer.



### Barnens egen eskader

6 - 13 juli Eskader "Mellan sandstrand och glasskiosk" med Johan Sandstedt.

### Optimistsegling

8 - 12 juli Dageglarläger "Kryssis" i Optimist på Stora Hunduddens varvsförening, SXX Stockholmskrets.

### Konfirmationsläger

13 juli - 2 augusti Konfirmationsläger Malma Kvarn med segling.

### Seglarläger

5 - 18 augusti Seglarläger för ungdomar 14 - 17 år. Viss erfarenhet av jollesegling krävs. Fortsättningskurs.



### Kräftskiva

10 augusti Kräftskiva i Norrviken. Samling kl 16, kräftkalas med egna medhavda kräftor kl 19.

### Optimistsegling

12 - 16 augusti Dageglarläger "Kryssis" i Optimist på Stora Hunduddens varvsförening, SXX Stockholmskrets.

### Optimistsegling helg

17-18 augusti Dageglarläger "Kryssis" i Optimist på Stora Hunduddens varvsförening, SXX Stockholmskrets.

### Vuxen seglarskola

29 augusti (kl 18) - 1 september Seglarskola på Malma Kvarn i Tvåkrona för vuxna.

### 24-timmarssegling

31 augusti - 1 september Stockholmskretsens 24-timmarssegling i Stockholms skärgård. Även 12, 48, 72, 96, och 120-timmarssegling.

### Information

Kolla alltid hemsidan! Där finns mer information och aktuella uppdateringar:

[www.sxx.se/](http://www.sxx.se/)  
**stockholmskretsen**

**Han har flyt ...**



**Båten är nämligen försäkrad i Svenska Sjö.**

**Vill du också ha flyt?**  
Ring 08-541 717 50.  
Räkna ut din premie på [www.svenskasjo.se](http://www.svenskasjo.se)

  
Bätägarnas egen försäkring



## POSTTIDNING B

(Returadress: Box 1158, 131 26 Nacka Strand)

---