

Bränningen

Nr 3 oktober 2004
Medlemsblad för Söderhamns Kust- och Skärgårdsförening.



Svartsundsrännan

Vid Kust & Skärgårdsföreningens årsmöte i våras, kom ett förslag att försöka än en gång med restaurering av Svartsundsrännan. Styrelsen tillsatte en arbetsgrupp som i vår har på plats beskådat och diskuterat rännans framtid.

Historiskt är Svartsundsrännan ett av de äldsta bevarade minnesmärkena i Söderhamnsområdet. Redan 1374 nämns rännan i officiella skrifter.

forts. sid 2

forts. från sid 1

Under mitten av 1800-talet restaurerades rännan flera gånger. 1845 t ex uppgick arbetskostnaderna till 915 riksdaler och 22 shilling, 1875 till 320 riksdaler. Ansenliga summor på den tiden.

Under 1900-talet har endast en restaurering skett och det var 1928.

Nu finns det egentligen bara 2 alternativ. Skall Svartsundsrännan bevaras måste en upprustning ske nu. Idag kan endast väldigt grundgående farkoster passera i normalvattenstånd.

Gör man inte något idag så blir det som Per-Gösta Wanselius uttryckte sig vid en inspektion av Svartsundsrännan. i sept. *"Händer det inget nu, kommer Skatan att vid nästa uppgradering av sjökort och kartor, vara en udde och här finns istället ett kantigt R."*

Arbetet pågår just nu med att hitta lösningar på hur projektet skall kunna

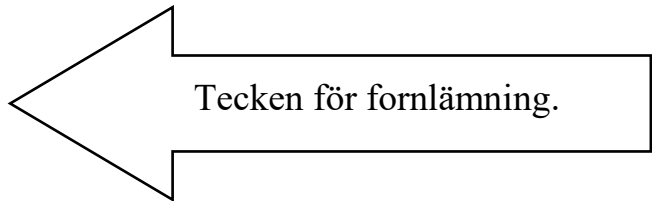
genomföras, tillsammans med tekniker, myndighetspersoner, entreprenörer, politiker och intresserade organisationer.

Under november hoppas arbetsgruppen att var färdig med en förstudie som under våren skall kunna vara underlag för beslut om bidragsansökningar, beslutsfattande i olika myndigheter och förhoppningsvis klartecken för igångsättande med arbetet.

Vill du få information om projektets framåtskridande ? Skicka då ett mail till

lennart.andersson@soderhamn.com . Märk med Svartsundsrännan. Första informationsmailet kommer i slutet på oktober.

Lennart Andersson
Sammankallande i arbetsgruppen.



En apa kom in på en bar, den beställde en öl. Kyparen serverade ölen och apan betalade med en hundralapp. Då tänkte kyparen att han skulle skoja med apan och lämnade bara tillbaka en femma. Men apan reagerade inte utan stoppade femman i pälsen och smuttade vidare på sin öl.

Kyparen skruvade på sig och sa:

"Det är inte ofta vi har apor här.

"Nähe, det är ju inte så konstigt när ni tar 95 spänn för en öl!"

Sotarafton

På Kvarnen lockade närmare 60 st deltagare. Söderhamn Catering serverade mycket goda sotare.



Sotaraftnar blir allt populärare inslag i verksamheten, nästa gång får vi söka en större lokal.

Skärgårdsträff på Orn



Ovan: Linda Styf samt Per Syden. Linda, en lysande Dan Andersson-tolkare har en bred repertoar där även egna visor ingår. Linda berättade lite om både Dan Andersson och sig själv i samband med att hon presenterade låtarna.

Skärgårdsträffen på Orn lockade ca 75 båtar, bryggor och stränder var mer än fullbelagda. Arrangemanget genomfördes i samarbete med SMS och Söderhamn Turism.



”Säkra kort”

Ovan: Barbro Olsson visar repslagning

Vänster: Torsten o Tage med sina dragspel.



Onsdagskväll i Segelvik



Linda Styf och Per Sydén för kvällen i Segelvik förstärkt med basisten Gina Lius



TVå medlemmar i dansgruppen Liqvido



Hälsingeblecket i Segelvik

Onsdagskvällen i Segelvik hade på dagen föregåtts av "busväder" vilket kanske gjorde att det blev lite glesst med besökare. Linda Styf avslutade kvällen som blev lite kylig på slutet. De besökare (ett hundratal) som var där var dock mycket nöjda. Onsdagskvällen genomfördes i samarbete med SÖSS och Söderhamn Turism.

Följande reportage är hämtat ur Sjöfartsverkets tidning Sjörapporten Nr 9 2001, och återges med tillstånd av Sjöfartsverket. Reportaget i sin helhet med bilder kan hämtas på Sjöfartsverkets hemsida, där kan också kostnadsfri prenumeration på tidningen "Sjörapporten" beställas.

LJUSNE-IGGESUND

– Vi är mer än arbetskamrater. Vi är rädda om varandra. Orden kommer från Gunnar Larsson, båtman i Bottenhavet sedan snart 40 år när vi är på väg ut mot Storjungfruns fyr för att fylla på batterivatten. Sjörapporten följer med ett dygn i båtmännens liv på en liten lotsplats. Det blir ett dygn där många beslut måste tas och där också många beslut måste ändras.



I ett rött hus vid vägs ände ligger lotsstationen. Söderhamns lotsstation kallas det officiellt, men den ligger i Ljusne, tolv kilometer från Söderhamn. Det går inte att ta miste på att jag har kommit rätt eftersom jag också ser två lotsbåtar. Det här är basen för åtta båtmän. Dygnet runt, vardag som helgdag, ska de se till att lotsarna kommer till och från fartygen. Det är alltid två båtmän i tjänst. Förutom att borda fartyg har de ansvar för 16 fyrar och nästan 100 prickar. Samt naturligtvis för sjöräddning, lotsbåtarna och annan materiel som kräver service och underhåll. Det är tidig eftermiddag. Ett uppdrag är just avslutat. Gunnar Larsson och Anders Fagerlund slår sig ned vid bordet i köket med var sin kopp kaffe. Nu finns inga lotsningar förrän till kvällen. Men det finns ju annat att göra. Det var länge sedan man var ute vid Storjungfrun. Med en dunk destillerat vatten åker vi ut i 733:an – snabbåten som gör 20 knop. Anders Fagerlund, som har huvudansvaret för båten önskar en ny. – Den är visserligen bra som lotsbåt, men den börjar bli väldigt sliten. Nyligen gick en av propelleraxlarna av under en bordning på grund av utmattning. Båten har ju varit med i 24 år och det blir mycket körtid i det här stora området. Det skulle inte sitta illa med ett nybygge – en större båt, helst vattenjet. Det är inte ovanligt att vi har tre lotsar ombord samtidigt och då blir det väldigt trångt ombord. Vi har ju ett stort område med tio hamnar och är ofta hänvisade till båten. Jag får inget intryck av att Anders klagat, men han önskar en ny båt för att arbetet ska flyta bättre och för att få en bättre arbetsmiljö.

SOLPANELER PÅ FYREN Snart är vi framme vid Storjungfrun. Sommarstugorna står tomma och fyren, som är från 1838, är imponerande stor. Den var från början stenkolseldad. I dag avslöjar några solpaneler utanför lanterninen att vi lever i en annan tid. På vägen från hamnen till fyren turas Anders Fagerlund och Gunnar Larsson om att bära vattendunken. Det visar sig att det är hög tid för att fylla på vatten i batterierna. Anders går också upp i lanterninen för att kontrollera att fyren fungerar som den ska. Servicen är avklarad och vi är snart tillbaka i Ljusne igen. Tjänstebåten byts ut till tjänstebilen. Vi åker till bensinmacken för att hyra en trailer.

Det två livflottarna som tillhör tjänstebåt 31, före detta sjöräddningskryssaren Sigurd Golje, har varit på service och ska fraktas upp till 31:an i Iggesund i samband med en planerad lotsning där kommande natt. Samtidigt passar vi på att besöka den lokala ICAButiken för att skaffa litet mat. Läget är det att nästa fartyg med lotsplikt förväntas lämna hamnen vid midnatt. Vi ser fram mot en lugn kväll och en god middag.

Det blir Anders som ställer sig vid spisen i lotsstationens kök. Det blir fläskfilé. Vi äter och småpratar om livet som båtmän. Det går inte att ta miste på att Gunnar och Anders trivs med sitt yrkesval även om det innebär så oregelbundna arbetstider som man kan tänka sig. Fartygen ska ju ha lots oavsett tidpunkt på dygnet. – Det är klart att det är svårt att sova på beställning och ibland går det inte alls. Men vi rör oss själva och känner både frihet och ansvar, säger Gunnar.

EN DRÖM ATT KÖRA LOTSBÅT

Gunnar är son till en fiskare och var i sin ungdom mycket med sin pappa på fiskebåten. – Du förstår, för en fiskarpojke var det en dröm att få köra lotsbåt. Och det gick ju också utför för fisket. Jag fick ett tips om att de behövde vikarier på lotsstationen i Hölick och ringde och frågade. Men det blev nej direkt – det behövdes inga vikarier. Det är klart att jag blev besviken. Men besvikelsen lade sig redan dagen efter. – Då ringde överlots Herbert Holmgren och frågade när jag kunde börja. Det blev jobb på Lilljungfruns lotsplats, först som extra och sedan som extra ordinarie. – Vi fick ju gå hem på vintern när sjöfarten stängde, men på våren var jag välkommen tillbaka igen. Åren gick och när de stora isbrytarna kom på 1970-talet behövde inte Gunnar och hans kollegor gå hem när isen lade sig. 1972 upphörde också Lilljungfrun som lotsplats och det blev Ljusne i stället. Men det finns många minnen kvar från tio år på Lilljungfrun. – Då var jag ledig fem dagar i månaden och fick alltid jobba storhelger. Det var alltid den som var äldst i tjänst som fick bestämma sin ledighet först. Gunnar har mycket mer att berätta, men det är dags att dra sig tillbaka för litet vila. Det ser ut att bli en natt med små möjligheter till sammanhängande sömn. Det finns några sovhytter på lotsstationen, små men trevliga och med sköna sängar. Men innan det är dags att luta sig tillbaka några timmar blir det litet nyheter på TV:n. Men ingenting blir som tänkt.

VTS:en i Gävle meddelar att lotsningen som är beräknad till midnatt skjuts fram till klockan 3.00. Det var på ett sätt ett bra besked. Nu ökar möjligheten till sammanhängande sömn. Vi drar oss tillbaka och ställer väckarklockan på 2.30. Mitt i natten väcks vi. Efter några minuter kommer lotsen Eero Honkasalo. Han ska lotsa ett fartyg som ska upp till Stocka och som har legat ankrat eftersom det finns restriktioner för hamnen i Stocka att man bara får gå in när det är ljus. Men det är fyra timmars gångtid upp till Stocka och Eero sätts ombord redan klockan 3.00. En timme senare ska ytterligare ett fartyg ut. Då är det Anna Laurell som lotsar. I 733:an följer vi fartyget ut tills det får gå lotsfritt och Anna kan följa med tillbaka till lotsstationen. Nästa uppdrag är uppe i Iggesund. Klockan 9.00 har Blue Pearl beställt lots och det är Anna som ska lotsa. Gunnar, Anders och Anna bestämmer sig för att åka direkt upp till Iggesund med tjänstebilen och att använda lotsbåten som ligger där. Då kan man samtidigt passa på och skifta livflottarna som nu ligger på släpkärran. Det tar ungefär 40 minuter upp till Iggesund. Här är Sjöfartsverkets största lotsbåt, tjänstebåt 31, lokaliserad. Det är den före detta livräddningskryssaren Sigurd Golje som inköptes 1999 och som alldeles nyligen varit inne på varv och fräschats upp och nu också fått den riktiga orangea lotsbåtsfärgen och som det också står Pilot på. Gunnar är mycket nöjd med båten. – Eftersom vi så ofta är ombord är det skönt att ha utrymme. Här finns kojor och en byssa. 31:an är i första hand en vinterbåt. Hon väger 130 ton och tar sig fram bra i isen. – Det var nog inte alla som gillade det här köpet, men vi är mycket nöjda med båten, berättar Gunnar.

FRUKOST OMBORD

Klockan är cirka 6.00 när vi är ombord. Vi kan sprida ut oss på olika sovplatser för att få litet mer vila. Det är inte dags att gå ut och möte Blue Pearl ännu på ett par timmar. Vid 7.30-tiden hör jag att det slamrar i byssan. Gunnar är uppe och gör i ordning frukost. Det blir fil och flingor, smörgås och kaffe. Anders och Gunnar äter snabbt. Före avfärd ska livflottarna bytas. Bytet går lätt med hjälp av kranen ombord.

– Nu är det dags att dra igång, säger Gunnar som den här morgonen är maskinist. Jag följer ned i maskinrummet och tar med hörselskydd. Gunnar tar fram oljekannan och fyller på olja i smörjkopparna i den sjucylindriga June-Munktel-motorn på 840 hästkrafter.

Han kontrollerar oljenivåerna och trycker luft i motorn för att kontrollera att det inte är något läckage. Och snart dundrar motorn igång. – Vi turas om att sköta maskin och köra, berättar Gunnar. Det är bäst så. Då blir det rätt. Ut till första pricken går det mycket lugnt. – Vi värmer upp motorn först, berättar Anders. Men 31:an är ingen snabbåt. Den är byggd för att klara vintern och är en mycket stabil båt. Den är nästan 24 meter lång och 6,8 meter bred med ett djupgående på 3,20. Marschfarten är tio knop. Det tar ungefär en timme att komma ut till ordningsplatsen. Anna Laurell kommer upp i styrhytten när vi kommit en bit på väg. Hon har med sig en kopp kaffe och en smörgås. Snart är det dags för nästa lotsning. Anna och båtmännen småpratar med varandra. För även om ljudnivån är förhållandevis hög i 31:an så är styrhytten bra isolerad och det är riktigt trivsamt. Blue Pearl hör av sig på VHFradion och tiden justeras något. Strax efter klockan 10 är det dags. Gunnar följer med Anna ut på däck och assisterar vid bordningen. Anpassningen från sjöräddningskryssare till lotsbåt har skett genom att man byggt på bordningsplattformar och lotsbåtsfendrar. – 31:an är alldeles utmärkt att borda med, säger Gunnar, sedan Anna ännu en gång har gått ombord på Blue Pearl.



Gunnar Larsson och Anders Fagerlund framför lotshuset i Ljusne.



På väg till nästa uppdrag. Lotsen Anna Laurell i 31:ans styrhytt tillsammans med båtsman Anders Fagerlund

bogpropellrar som kan förtöja utan något bogserbåtsstöd. – Det är egentligen inte vår uppgift att också fungera som bogserbåt. Vi ska inte konkurrera med hamnens bogserbåt, säger Gunnar. Men i dag fungerade det ju utmärkt. Och det blir ju en liten extra inkomst för Sjöfartsverket. Vi är framme vid lunchtid dag 2. Det är dags att åka tillbaka till Ljusne för Anders och Anna. Gunnar åker hem över natten. De utbytta livflottarna är med på släpkärran. Halvvägs till Ljusne ringer VTS:en i Gävle till Anders och berättar att båten Medelpad i Stocka ska ut klockan 15.30 – innan det blir mörkt. Det blir svårt att klara. Från Ljusne till Stocka är det 45 sjömil. Med 733:an tar det drygt två timmar. Det är inte ofta det är några lotsningar till och från Stocka. Men nu kör det ihop sig. Hur som helst. Anders ringer till sin båtmanskollega Olle Andersson, som gått på i Ljusne och ber honom att bunkra 733:an.

INTRYCKT I KAJEN

Vi följer Blue Pearl i dess kölvatten och hör snart ett anrop på radion från Rhapsody som beställt lots till klockan 11. Anders talar om att det kan bli litet svårt att hinna ut igen exakt på minuten och Rhapsodys befälhavare bekräftar genom att slå av litet på farten. För vi måste in till Iggesund och vända. Anna ska ju lotsa även Rhapsody. Väl inne i Iggesund går det litet trögt för Blue Pearl att komma till kaj. Hon saknar bogpropellrar och behöver litet hjälp. Bogserbåten i Iggesund är på varv. Men det här löser sig ändå. Anna kontakter Anders och ber honom att trycka på litet med 31:an en liten bit framför bryggan på styrbordssidan. 840 hästkrafter läggs an och snart är Blue Pearl förtöjd. Anna Laurell är snart ombord på 31:an igen och det bär ut mot möte med Rhapsody. Det är en betydligt modernare båt med



En del av vardagen på lotsstationen i Ljusne. Anders Fagerlund steker fläskfilé.



Gunnar Larsson övervakar att Anna Laurell kommer ombord på Blue Pearl.

För nu är det bråttom. Men det blir inte riktigt så hektiskt som det först verkat. Nautiska rådet i sjötrafikområdet har haft ett möte och bestämt att det inte behövs några restriktioner för Medelpad om att det måste vara ljust vid avgång. Så avgången kan skjutas fram någon timme och Anders hinner att pusta ut en stund på lotsstationen innan det är dags för nästa uppdrag.

TRIVS EFTER 40 ÅR I YRKET

Anders och Olle ger sig iväg och Sjörapportens rapporter får skjuts av Anna Laurell till tåget i Söderhamn. Vi pratar litet om tjusningen med jobbet, men också om hur länge man klarar av att jobba så här extremt oregelbundet. Gunnar har hållit på i snart 40 år och verkar fortfarande att trivas. Och vi kommer in litet på lotsningens framtid i förhållande till den navigationstekniska utvecklingen. Slutsatsen blir att det kommer att bli förändringar och förmodligen lotsning i mindre omfattning. Frågan är bara hur länge det dröjer.

Men det är nuet som gäller även när vi tänker framtid. Sjöfartsverkets uppgift är att verka för miljövänlig och säker sjöfart. Innan det är bevisat att transponderar och annan teknik kan ersätta människans omdöme och kunskap är lotsar och båtmän en nödvändighet för sjöfarten. [n](#)



Vattenskoter

Nya regler i år

Regeringen har beslutat om nya regler för användning av vattenskoter. Reglerna som träder i kraft den 15 juli 2004 kan läsas på Riksdagens webbplats. I korthet innebär reglerna att definitionen för vad som ska anses vara en vattenskoter ändras och att det blir tillåtet att köra vattenskoter i alla allmänna farleder.

Vad är en vattenskoter?

Definitionen av vattenskoter är en farkost som understiger fyra meter och som har en förbränningsmotor med ett vattenjetaggregat som främsta drivkälla och har utformats för att framföras av en eller flera personer som sitter eller står på farkosten, snarare än befinner sig i den.

Vad är en allmän farled?

Allmänna farleder är utmärkta i sjökorten. Markeringen av en farled visar var vattenvägen drar fram i förhållande till land och större öar, men visar inte farledens bredd.

Vad som skall anses vara en allmän farled beslutas av Sjöfartsverket och kungörs i Sjöfartsverkets författningssamling, Sjöfartsverkets kungörelse (SJÖFS 1988:5) med tillkännagivande av beslut om allmänna farleder och allmänna hamnar.

En allmän farled kan ibland börja en bit ut i vattnet, skälet till att det är så är oftast att det ligger en hamn innanför. Enligt förordningen kan länsstyrelsen meddela föreskrifter om körning till och från allmän farled. Länsstyrelsen kan också meddela föreskrifter om avgränsning av allmänna farleder för användning av vattenskoter.

Kontakta länsstyrelsen i ditt län så får Du närmare information om var det är tillåtet att använda vattenskoter.

Den som kör vattenskoter utanför tillåtet område kan dömas till böter.

Regler för sjötrafiken

En vattenskoterförare måste, precis som övriga sjötrafikanter, följa de regler som finns. Det innebär att det ställs lika höga krav på en skoterförare som på en fritidsbåtsförare vad det gäller kunskaper om vilka regler som finns för det vatten man ska köra i.

Som förare av en vattenskoter i en farled bör du känna till sjövägsreglerna (SJÖFS 1989:15) och i övrigt använda ett gott omdöme hur du ska förhålla dig till annan sjötrafik.

Sjötrafikföreskrifter kan utfärdas av både Sjöfartsverket och Länsstyrelsen.



Denna bild togs av Lennart Andersson den 11 Maj 2004 när gruppen som jobbar för upprustning av Svartsundsrännan besökte denna. Svanarna sam allt vad de kunde för att hinna undan.

Söderhamns Kust & Skärgårdsförening
har nu en hemsida
www.skargardsforeningen.se

**Inom kort kommer uppdaterad information om
Svartsundsrännan att finnas på vår hemsida.**

ny mailadress:
info@skargardsforeningen.se

Arbetskvällarna har börjat !

Vi samlas i Fiskarbostaden på måndagskvällar från ca 17.00, det brukar bli kaffe innan vi går hem vid ca 20.00

Kom och hjälp oss, du kommer när Du vill och stannar så länge Du vill. inget krav komma alla måndagskvällar.

Bilder skall sorteras, föremål märkas, golv dammsugas, blommor vattnas kaffe skall kokas m.m. men mest blir det skärgårdsprat.



Var är Ni ?

Nya medlemmar

Hjälp oss skaffa nya medlemmar vi är snart 300 par medlemmar (de flesta är par) men vi vill gärna ha fler.

Enligt årsmötesbeslut blir årsavgiften f.o.m. 2005, 150:- för par och 100:- för enskild person.

Nya medlemmar som anmäler sig nu blir medlem resterande tid av 2004 utan kostnad.

pg 48 125 59 - 5

Höstträff

11 November Kl 19.00

SMS Klubblokal

Information om:

Nya o gamla namn på
öar/platser i skärgården
m.m.

Livet är som en burk

Stålnäs egen filosofie professor (han är flitig skribent i Paideia, för de oinvidga är det ett forum för Söderhamns kulturfilosofiska Sällskap) höll en kväll ett litet anförande för några Stålnäsbor som samlats på bryggan nere vid bastun, som Stålnäsbor oftast gör.

Han hade hittat en glasburk, ganska stor och hällde i stenar, ca 2 tum i diameter (ca 50 mm) tills glasburken var full. ”Är burken full nu?” frågade han de församlade. ”Ja” instämde alla, nästan i korus, eftersom det var ganska tidigt på kvällen ännu.

Sen tog han upp lite småsten från stranden och hällde i glasburken och de sipprade ner mellan de andra stenarna.



Nu frågade han åter gubbarna och gummorna om glasburken var full.” Ja”, de kunde konstatera att den var full (.Någon mumlade lite i bakgrunden. ”Det var märkligt”, men kunde inte annat än instämma, eftersom de andra redan hade instämt.

.Nu tog professorn upp lite sand som blivit över när Tobba och Yngve murade upp sockeln till badkaret och hällde det i glasburken. Naturligtvis rann sanden ner mellan stenarna. Han frågade återigen om glasburken var full. Stålnäsborna kunde inte annat än intyga att den var full.

Nu hämtade professorn 2 st öl ur Tobbas ölkällare och hällde det i glasburken, och ölen fyllde ut det tomma utrymmet mellan sand och stenar som var kvar. Nu kom det lite spridda skratt från Stålnäsborna. Vad håller han på med, vår professor.

NU, sa professorn, när skratten falnat av i sommarkvällen, och solen sakta sjunkit ner bakom Wikmans holme, *vill jag tala om för er att den här glasburken representerar era liv. De stora stenarna är de viktigaste sakerna i era liv - din familj, din partner, din hälsa, dina barn - saker som om allting annat skulle vara förlorat, så skulle era liv fortfarande vara fullt acceptabelt. De små stenarna representerar andra saker som ditt jobb, ditt hus, bilen. Sanden är allting annat. Semestern, nöjen etc, de små sakerna alltså.*

Om du skulle hälla sanden först i glasburken, skulle du inte få plats med de små stenarna och de stora. Samma sak händer med era liv. Om ni använder all energi på de små sakerna så skulle du aldrig ha tid och rum för de saker som är viktiga för dig.

Satsa på de stora sakerna som är viktiga för din lycka. Lek med barnen. Ta dig tid att hålla koll på hälsan. Det finns alltid tid för jobb, att städa huset, att ordna en fest. Ta hand om stenarna först. Prioritera. Resten är bara sand.

” Kloka ord sa Roland, men vad kommer ölen in i bilden ? Professorn log. *”Det var bra att du frågade Roland, Det vill visa att det spelar ingen roll hur fullt ditt liv är, det finns alltid plats för ett par öl.*

Det var Bellman som stod och hoppade på ett gatubrunnslock och sa 36, 36, 36, 36. Då kom en polis gående och frågade Bellman vad han gjorde. Sen frågade polisen om han fick prova. Polisen ställde sig på locket och började hoppa och sa 36, 36, 36, 36. Då drog Bellman undan locket så att polisen föll ner i brunnen. Sen ställde sig Bellman igen på locket och hoppade och sa 37, 37, 37.



4. KBV 309

KBV 309, ett sjöövervakningsfartyg stationerat i Hudiksvall.

Regeringen föreslår förnyad kustbevakningsflotta

Regeringen föreslår i budgetpropositionen förstärkta resurser till Kustbevakningen. En förnyad fartygsflotta skall ge Kustbevakningen större möjligheter att övervaka en alltmer ökande sjötrafik, stävja smuggling och begränsa konsekvenserna av oljeutsläpp.

Regeringen har tidigare redovisat att det inom Kustbevakningen finns ett stort behov av att ersätta delar av den befintliga fartygsflottan då flera fartyg tjänat ut, och föreslår därför i budgetpropositionen en plan för att ersätta de äldre fartygen. Enligt regeringen förväntas investeringen innebära en bibehållen och i vissa avseenden ökad förmåga att svara upp mot de förändringar som bl.a. ett ökat trafikflöde, en ökad privat införsel och en ökad risk för smuggling förväntas innebära till havs.

Regeringen föreslår vidare att Kustbevakningen bör få investera i två större kombinationsfartyg i syfte att möta den förändrade riskbilden avseende oljeutsläpp. Erfarenheterna från dessa två fartyg bör ligga till grund för en bedömning av om ytterligare fartyg bör införskaffas. Det bör därför, säger regeringen i propositionen, finnas möjlighet att senare införskaffa ytterligare fartyg



Renovering av uthuset på Gäddan har nu påbörjats. På bilden ovan: Bengt Bodell, Gunnar Karlsson, Bernt Hellström och Stefan Persson alla med erfarenhet av timmerhusrenovering.

Nedan: Det är mycket att riva innan timmerjobben kan påbörjas.



Adressetikett

B

Porto

~~Avs.
Söderhamns Kust & Skärgårdsförening
c/o Barbro Olsson
Gästrikevägen 9
826 39 SÖDERHAMN~~



ADVENTSKAFFE

1 Advent
i Fiskarbostaden
Kl 13.00-17.00
Försäljning av
Julkort och tavlor