SJÖRÄDDAREN
Lisa tog naturligt steg

BÅTENS HISTORIA
Säkrare i Halland med ny båt

SJÖSÄKERHETSSKOLAN
Säker hund på båten i sommar

INTERVJUN
När ska man ringa läkare?

TROSSEN

Nº 3 2022

SJÖRÄDDNINGS SÄLLSKAPET

Framtidens räddningsbåt (snart) här

Torben överlevde hamndramat
| Sidan 18

Bli en god båtgranne
| Sidan 52

TEXT: Karin Wallén **FOTO:** Fredrik Jalhed, Mats Ryde och arkivbilder

BANBRYTANDE. Den nya båtklass som Sjöräddningssällskapet tar fram är ett samarbete mellan de bästa i branschen. Båtdesignern Birger Kullmann jobbar nära både norska kollegan Odd Marius Rosvold, som tagit fram en avancerad kompositkonstruktion, och Johan Berggren på Marine Composite Concept Sweden. Vid Trossens besök på Ö-varvet på Öckerö fanns en modell av styrhytten på plats.

Här föds en ny generation räddningsbåtar

Säkrare, snabbare och *smidigare* – med hjälp av de bästa i branschen tar Sjöräddningssällskapet fram tre nya båtklasser som ska ta sjöräddning till en ny nivå. Trossen hängde med till Öckerö för att ta reda på hemligheten.

ETT LÅGMÄLT SORL av röster bryts tillfälligt av ett taktfast bankande i Ö-hallen på Öckerö. Bakom en tunn vägg pågår reparationsarbete på en av Sjöräddningssällskapets båtar som har några år på nacken. Men på den här sidan väggen ligger fokus helt och hållet på framtiden. Här ska en ny generation räddningsbåtar födas, men det enda som hittills syns är en fullskalig modell av en styrhytt gjord av spånskivor, och några personer som står och studerar den i en stunds eftertanke.

Jonas Carlsson, ansvarig för nybyggnation på Sjöräddningssällskapet, lutar sig fram över sin laptop, som han placerat på en enkel lagerhylla. Intill honom står båtdesignern **Birger Kullmann**, som rest hit från Oslo över dagen. Hans gråvita hår är samlat i en hästsvans där bak. Han kallar den för *corona-sveisen*, coronafrisyren. Eftersom projektet med att ta fram de nya båtarna inleddes i samma veva som pandemin har de flesta i arbetsgruppen lärt känna varandra via skärmar. I dag är första gången måndagsmötet hålls på det här viset, med alla på samma plats.

– Det är ett väldigt fint gäng att jobba ihop med och alla är otroligt entusiastiska. Man kan väl säga att ingen här jobbar vanliga arbetstimmar, säger Birger Kullmann.

Bakom den båt som snart ska börja byggas ihop ligger ett minutiöst förberedande arbete. Varje detalj i design, material och teknik har föregåtts av metodiska beräkningar, tester och diskussioner. Allt för att skapa ännu bättre förutsättningar för det som är Sjöräddningssällskapets uppgift: att rädda liv till sjöss.

Till hösten ska den första båtklassen, en 12-metersbåt som går under arbetsnamnet K12, vara klar. Strax därefter ska en 9-metersbåt byggas, följd av en 14-meters.

– De räddningsbåtar som finns i dag är bra. De har utvecklats av Sjöräddningssällskapet under lång tid, och med konstant utveckling. Men någonstans kommer man till en punkt där tekniken är så pass föråldrad att det inte är motiverat att bygga om de gamla båtarna, utan dags att satsa på något helt nytt, säger Jonas Carlsson.

GANSKA SNART LANDADE styrelsen i att de nya båtarna skulle byggas från grunden – och helt utifrån Sjöräddningssällskapets kravspecifikation. Genom att äga alla steg i produktionen kan man säkra att båtarna kommer att möta precis de ut-

JONAS CARLSSON, ansvarig för nybyggnation på Sjöräddningssällskapet.

BIRGER KULLMANN, båtdesigner.

NY GENERATION. Den kommande 12-metersbåten är specialdesignad för Sjöräddningssällskapets verksamhet. Bland annat ska den gå mjukare och snabbare när det är sjö.

maningar de frivilliga sjöräddarna har. Och det innebär allt ifrån att skapa en så säker och bekväm arbetsmiljö som möjligt, till att bygga en båt med högre toppfart än man tidigare haft.

– En stor utmaning har varit att jaga vikt. Det kan handla om vilken typ av batteri vi ska ha, där litium med ökad brandrisk får vägas mot mindre vikt och mervärde i en förbättrad el-installation. Eller små detaljer som målarfärg. Man tänker att färg inte väger så mycket, men bara genom att inte måla alla ytor som inte syns och slits och ha lite färre trädetaljer kan vi få ner många kilo, säger Jonas Carlsson.

När det gäller materialet till skrovet har det varit viktigt att hitta en kompositsammansättning som är robust, men ändå lätt. Lösningen blev ett sandwich-laminat med glasfiber på utsidan, där det slits mest, och kolfiber (som är lättare) på insidan. På det sättet sparar man cirka 450 kilo, som också bidrar till att öka medelfarten, minska insatstiderna och spara bränsle.

– I teorin ger alla viktoptimeringar, tillsammans med den kompositsammansättning vi valt, en bränslebesparing på 30–35 procent jämfört med dagens Victoriaklass, säger Jonas Carlsson.

ALL UTRUSTNING SPECIFICERAS för att kunna dokumentera exakt var tyngdpunkten ska vara. Det finns 3D-underlag på allt, och för att testa teorin i verkligheten har man gjort försök med en modell (skala 1:5) på SSPA (ursprungligen Statens Skeppsprovningsanstalt) i Göteborg. På det viset har man kunnat testa båtens stabilitet i sjögång redan innan den byggts på riktigt.

– Så har vi inte jobbat förut, det är ganska *cutting edge* att få testa det som designern har räknat fram. Och testerna har gett bra resultat, konstaterar Jonas Carlsson.

Men den nya räddningsbåten ska inte bara vara lätt viktmässigt – den ska även vara lätt att köra, manövrera och jobba i. Det kan handla om ljudvolym och ergonomi, men också om tekniken och hur båten hanteras. Arbetsgruppen har därför haft ett nära utbyte med en referensgrupp bestående av frivilliga sjöräddare, alltså de som ska använda båten när den är klar.

HANS ANDERSSON, frivillig sjöräddare på RS Skärhamn.

PER-EGON PERSSON, före detta ansvarig för nybyggnation på Sjöräddningssällskapet.

HANS ANDERSSON ÄR frivillig på RS Skärhamn på Tjörn och en av dem som fått tycka till om allt från placering av bogserkrok till höjden på stolarna.

– Det ska vara användarvänligt och säkert. Man ska inte snubbla, kan inte ha allt på däck. Det är många praktiska saker att ta hänsyn till, konstaterar han.

Styrhytten kommer att vara gummiupphängd för att minimera ljud och buller, god ventilation ska ge ett bra klimat ombord, och tekniken kommer att vara mer avancerad än någonsin. Men det betyder inte att den som kör båten alltid har behov av att se all information som finns tillgänglig. Tvärtom. Skärmarna i styrhytten ska ha olika lägen för vardagsdrift och larm. När det är bråttom ska displayen bara visa det absolut nödvändiga. En annan välkommen teknisk förändring är den automatiserade omställningen från dags- till nattläge, för att skona mörkerseendet.

– Den räddningsbåt jag använder i dag har sex eller sju instrument som jag måste ändra inställning på manuellt. Det är ett stressmoment vi slipper nu, säger Hans Andersson.

Den allra första båten som byggs kommer att placeras på hans station i Skärhamn. Det är ett välkommet nytillskott, som dock kommer att kräva lite förberedelser och övningar, eftersom Hans och hans kollegor inte har kört inombordare med vattenjet förut.

– När det väl sitter kommer det att bli jättebra. Det blir ett annat sätt att köra, men det är mycket mer effektivt, säger Hans Andersson.

Ö-VARVET. Här, på Öckerö, sätts båten ihop efter att bitarna i komposit har tillverkats på Tjörn, där Johan Berggren har sin verksamhet.

» Det ska vara användarvänligt och säkert. Man ska inte snubbla, kan inte ha allt på däck. Det är många praktiska saker att ta hänsyn till.«

Hans Andersson, frivillig på RS Skärhamn.

IKON I BRANSCHEN. Norrmannen Birger Kullmann har designat båtar sedan 1980-talet och har lång erfarenhet av just sjöräddningsbåtar.

DET HAR FÖRSTÅS skett en naturlig och gradvis utveckling av Sjöräddningssällskapets flotta, från starten 1907 fram till i dag. Den allra första båt som från grunden ritades och byggdes på uppdrag av just Sjöräddningssällskapet var Victoriaklassen, som såg dagens ljus 1997. Även sedan dess har mycket hänt.

– När jag började fanns inga resurser till att bygga prototyper. Vi byggde en båt som skulle användas direkt. Nu finns helt andra förutsättningar och det är fantastiskt, säger **Per-Egon Persson**, som var chef för nybyggnation mellan 1994 och 2020.

Med Victoriaklassen höjdes sjöräddningsbåtarnas toppfart från 10-12 knop till 35 knop. K12-klassen kommer att ha en topphastighet på 45 knop.

– Men egentligen var det ännu större steg som togs förut, när man gick från tunga, långsamma räddningskryssare till lite snabbare båtar som

TIDLÖS. Form följer funktion när Birger Kullmann ritar båtar. Den nya sjöräddningsbåten är designad för att rädda liv i alla lägen, och den ska hålla länge. Därför kommer den också att få ett tidlöst utseende.

CIA SJÖSTEDT, vd på Sjöräddningssällskapet.

JOHAN BERGGREN, kompositttekniker.

– Det är en enorm kunskapsbank vi har samlad här. Att ha ett så här brett samarbete tillhör inte vanligheterna i båtbranschen, säger **Johan Berggren**, som för dagen är på plats på Ö-varvet på Öckerö tillsammans med övriga i gänget.

Han jobbar med att tillverka skrov, däck, styrhytt, instrumentpaneler, durk och luckor. Kort sagt alla bitar som är av komposit. Det är ett uppdrag som, trots många år i branschen, känns större än det mesta, menar Johan Berggren.

– Det är speciellt. Det känns fantastiskt att vara med och bygga en båt som ger de frivilliga bättre förutsättningar att göra sitt viktiga jobb.

FÖR ATT GÖRA formar till skrovet har man använt en portalfräs, som fräst fram komplexa fullskalemodeller. Formarna byggs sedan i en sorts kemisk harts som heter vinylester. Det är ett mer påkostat och slitstarkt material än vad som normalt används, vilket ger formarna en livslängd på 25 år.

– Det är dyrare till en början, men i längden lönar det sig. När formen väl är satt går det snabbt att göra delar till båten. Och med en sådan här form har man kapacitet att fortsätta tillverka båtar i många år, säger Johan Berggren och kastar en blick mot spånplattorna på Ö-varvet.

De ska snart bytas ut mot de riktiga bitarna i komposit. Följt av motorinstallationer, målning, elinstallationer... ja, allt som behövs för att göra båten redo för sjösättning i höst.

NÅGRA VÅNINGAR UPP i byggnaden intill sitter Örjan Backman, som representerar ägarfamiljen till Ö-borgen, där Ö-varvet ingår. Ö-varvet är huvudsakligen ett reparations- och modifieringsvarv. Normalt säger man nej till förfrågningar om att bygga nytt från grunden, eftersom det kräver så stora resurser.

– Men när Sjöräddningssällskapet hör av sig får man fundera både en och två gånger, säger Örjan Backman.

ändå var tåliga, konstaterar Jonas Carlsson, som alltså tagit över ansvaret för nybyggnation.

CIA SJÖSTEDT, VD på Sjöräddningssällskapet, ser en linje långt bak i historien.

– I grunden handlar det också om att våra tidigare donatorer hjälpt oss att skapa den flotta vi har, som den nya flottan i sin tur baseras på, säger hon. Alla som varit med från 1907 och framåt har möjliggjort den här utvecklingen.

Cia Sjöstedt tillägger:

– Det här är en satsning på framtiden. Med båtar som är förberedda för hybriddrivlina har vi dessutom säkrat en omställning till eldrift när det kan bli aktuellt.

TIDIGARE ERFARENHETER från sjöräddning är en oerhört viktig grund i arbetet med att ta fram de nya båtarna. Den samlade kompetensen i arbetsgruppen väger också tungt.

Räddningsbåtar genom åren

Det har alltid handlat om att rädda liv till sjöss. Men förutsättningarna har genom åren skiftat för Sjöräddningssällskapet och dess båtar. Häng med på en resa från åror till vattenjet.

RODDLIVBÅTAR

1907, när Sjöräddningsssällskapet bildats, sjösattes den allra första sjöräddningsbåten, Anna Wallenberg, i Stafsinge. Det var en roddlivbåt i ek med ett utombordsbälte av kork. Det krävdes ett dussintal personer att manövrera båten. Nästa roddlivbåt fick namnet Hjälparen, på förslag av kung Oscar II innan han dog i december 1907.

1900 — 1910 — 1920 — 1930

DE FÖRSTA MOTORLIVBÅTARNA

Redan **1912** stationerades den första motorlivbåten, RW Garberg, i Fågelsundet utanför Gävle. De nya motorlivbåtarna var väldigt stabila och hade en maxfart på åtta knop. Bland de första motorlivbåtarna fanns Louis de Geer, som under åren 1912–1956 räddade 51 människoliv.

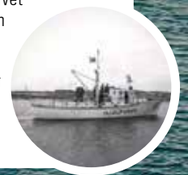
SEGLANDE LIVRÄDDNINGSBÅTAR

1920 gjorde de seglande livräddningsbåtarna, av Colin Archer-typ, entré. I början patrullerade de fasta sträckor på Käringön och Rörö så fort vinden bjöd upp till kuling eller mer. I båtarna kunde undsatta få skydd under däck. Under andra världskriget ryckte båtarna vid flera tillfällen ut när fartyg, oavsett flagg, blivit sänkta.

LÄTTA SNABBGÅENDE METALLBÅTAR

Redan **1960** sjösattes Fritz Scheel, Sjöräddningssällskapets första lätta metallbåt. Den mest uppmärksammade i det här segmentet är Elsa Golje, som i augusti 1979 undsatte passagerarfärjan Winston Churchill sedan denna gått på grund utanför Vinga.

1960 — 1950 — 1940



SNABBGÅENDE MOTORLIVBÅTAR

Den snabbgående Hjälparen var en av världens mest avancerade livbåtar när den byggdes **1954** vid Djurgårdsvarvet i Stockholm. Den kunde göra 17 knop, men var fortfarande stor och tung, och krävde därför mycket bränsle.

STÅLKRYSSARE

Under **1940-talet** utvecklades stålbåtar som tålde tufft väder och bröt sig genom is på ett helt annat sätt än sina föregångare. Sjöräddningssällskapets första stålkryssare stationerades 1943 vid Hoburgen på Gotland och fick namnet Bror Ulrich, efter Sveriges siste guvernör på S:t Barthélemy.

1970

ESCORTKLASSEN

Sedan **1980-talet** handlar sjöräddning oftare om att undsätta fritidsbåtar än fartyg. Mellan 1986 och 1991 byggdes ett flertal glasfiberbåtar i Escortklassen. De hade dubbla motorer med drev, var utrustade med heltäckande fendrar och hade en maxfart på 25 knop. Denna båtklass ledde vägen in i den moderna eran.

1980 — 1990 — 2000

VICTORIA OCH GUNNEL LARSON

När Estoniaolyckan inträffade 1994 fanns inga räddningsbåtar som tillräckligt snabbt kunde nå så långt ut till havs. Det var dags för ett skifte. **1997** skapades Victoria-klassen, som var utrustad med bland annat vattenjet. Detta innebar ökad fart och manövrerbarhet – och ger bättre uthållighet i dåligt väder.

DONERA EN RÄDDNINGSBÅT – SÅ GÅR DET TILL

Varje ny båt som byggs åt Sjöräddningssällskapet räddar liv - men för att vi ska kunna bygga behövs donatorer. Så här ser vägen till en färdig sjöräddningsbåt ut.

1 BEHOV

Varje ny räddningsbåt är fullfinansierad innan den börjar byggas. Inga medel tas från medlemsavgifterna, utan det krävs specifika gåvor för att båtar ska bli till. Det kan handla om en enda donator (en person eller ett företag) eller flera donatorer som bidrar tillsammans. Sedan matchas donationen med en station där det finns behov av en ny räddningsbåt.

2 BÅTEN BYGGS

Från det att gåvobrevet eller samarbetsavtalet skrivits under till att båten är färdig att sjösättas tar det ungefär ett år. Under tiden kan donatorn få uppdateringar om hur bygget går. När allt väl är klart har det skapats en båt som kommer att hålla i åratal; en investering som kommer att rädda många liv.

3 NAMNGIVNING

Den största donatorn får namnge båten. *Rescue Alexandra* var till exempel en 80-årspresent till en kär hustru, *Rescue Casque* är ett namn som donatorn Bengt Hjelm själv komponerat, medan Länsförsäkringar har namngett flera enheter efter sina lokala bolag. Hur namngivningsceremonin blir – liten eller stor, festlig eller anonym – bestämmer donatorn själv.

Vill du veta mer?
Ring oss på 077-579 00 90

SKROVFIX. För att göra skrovet styvt monteras ett balksystem, som gjuts fast med hjälp av vakuuminjicering.

Funderingarna landade i ett ”ja” och Ö-borgens framtida mål är nu att erbjuda marknaden nya fartyg i egen regi.

– Vi var nog lite smickrade. Men samtidigt skräckslagna, för det är ett stort åtagande. Men det är roligt också, och jag är väldigt imponerad över intresset och engagemanget som finns ner i minsta detalj. Hela vägen ut till den som ligger i vattnet.

LARS SAMUELSSON,
maritim ledare på Sjöräddningssällskapet.

Ö-BORGENS UPPDRAG HANDLAR om mer än själva byggandet och innefattar även ett helhetsgrepp på underhåll och service; ett långsiktigt partnerskap som ska innefatta alla Sjöräddningssällskapets båtar – var i landet de än finns. Ett antal personer från olika delar av Sverige ska utbildas på Öckerö, för att sedan finnas tillgängliga på ett särskilt nummer som sjöräddarna kan ringa när det kniper. Allt för att minska den tid som frivilliga sjöräddare lägger på annat än just att rädda liv till sjöss.

– Båtarna ska checkas och övervakas, det ger annat råg i ryggen om vågorna är fem meter höga och du ska hålla på i tolv timmar, säger Lars Samuelsson, maritim ledare på Sjöräddningssällskapet, som är på plats för ett möte med Örjan Backman.

Medan mötet fortsätter i rummet med utsikt över hamnen, båtarna och klipporna har resten av sällskapet i Ö-hallen kommit fram till några nya beslut i det fortskridande arbetet med K12 – och även om hur K9 ska börja ta form.

BIRGER KULLMANN STIGER upp på båtmodellen och pekar mot taket som skjuter ut en bit där bak.

– Vi har gjort en zon här utomhus som är lite skyddad, säger han.

Aktern är nedsänkt och fören är högre, både för att det ska gå att köra båten i sjögång utan att riskera att doppa nosen, och för att ha olika höjdnivåer att lägga till med. Lägre där bak, om sjöräddaren ska lägga till intill en kajak, högre där fram för att kunna jobba mot en hög motor- eller segelbåt.

Fönstren är lutade för att motverka reflexer i glasen, och varje liten vinkel på styrhytten är genomtänkt för hur sjöräddarna ska kunna röra sig säkert på däck.

– Men det som är speciellt är mina skrov, som har en väldigt ovanlig form. De är dubbelkrummande och går djupare. Med den formen får man bättre volymfördelning och på köpet får du styrka och styvhet. Det går att köra hur hårt som helst, båten går mjukare och du kan hålla högre hastighet i sjö, säger Birger Kullmann.

NORRMANNEN ÄR EN ikon inom båtbranschen på många sätt. Han har jobbat med skeppsdesign sedan 1981 och har sedan 1990-talet skapat flera moderna räddningsbåtar och fritt-fall-livbåtar. Att göra de nya båtarna åt Sjöräddningssällskapet ser han som en spännande utmaning.

– Annars hade jag inte gjort det. Ju värre utmaning desto bättre, säger han och ler.

> **» Det här är en ny generation. Den är radikalt annorlunda jämfört med det mesta man sett.«**
>
> **Birger Kullmann,**
> båtdesigner.

Hans teori är att form följer funktion. Är det någon detalj som inte har någon funktion så åker den ut. Samtidigt menar han att det han gör åt Sjöräddningssällskapet är något nytt.

– Det här är en ny generation. Den är radikalt annorlunda jämfört med det mesta man sett. Det är ingen annan som gör sådana här skrov. När det gäller resten av konceptet kan det finnas vissa som har något liknande, säger Birger Kullmann.

Han funderar i ett par sekunder.

– Men egentligen inte. Det finns nog inget annat som liknar det här. ■