



SBK

# KONTAKT

2010:1

Södertälje båtklubbs medlemsblad



Ett nytt decennium,  
med tidlösa linjer  
och formspråk?

Förebild &  
Inspirationskälla!



Resultat!



Resultat!

# Innehåll

Ordföranden har ordet.....	3
Årsmötet .....	4
Arbetsklimatet vid genomförandet av projektet ”Målning avbåtskjul 2009” ...	5
Kallelse till Extra Årsmöte ...	5
Advent- och Luciakaffe.....	6
Nya tider .....	6
Jubileumsårets klubbkappseglingar.....	8
Resultat 2009.....	9
Kamp på främmande banor jubileumsåret 2009.....	9
Så kan det gå... ..	10
Vad månede bliva 2010? .....	11
Samtal med Knapen.....	12

Sänd in dina bidrag till Henn Avasalu.  
Digitala bilder och text kan även mailas direkt till  
editören på e-mail:  
malin.holmvall@gmail.com  
Papperskopior av foton och text skickas till:  
Malin Holmvall, Olof skötkonungs väg 2,  
126 49 HÄGERSTEN  
Copyright: SBK KONTAKT. Överträdelser  
beivras. Adress till hemsidan: [www.sodertaljebk.net](http://www.sodertaljebk.net)

Henn Avasalu  
Floraborgsvägen 62  
152 51 Södertälje  
Email: [henn.avasalu@comhem.se](mailto:henn.avasalu@comhem.se)  
Telefon: 550 188 64

klubbslag. Jag valde att inte bemöta kritiken då revisorerna självklart har all rätt.

# Ordföranden har ordet

Järna feb, 2010

**Vintern håller ett gastkramande grepp över hela omgivningen inkl. SBK och mer snö är att vänta. Några tecken på att våren skulle vara i antågande har jag inte märkt annat än en och annan talgoxe som ljudligt signalerar från buskarna att nu får det vara nog.**

Den myckna snön ställer ju till det för många båtägare och även kommunens förvaltning för väghållning tycks ha problem med snöröjningen. I vårt avtal med kommunen står det klart och tydligt att de har ansvar för vägunderhållet. På tidigt stadium tog jag kontakt med de ansvariga på kommunen som omgående lovade att plogning skulle utföras. Då jag några veckor senare konstaterade att ingen plogning hade blivit utförd tog jag förnyad kontakt och undrade om vägunderhållet endast gällde sommartid. Jag fick ett beklagande till svar och löfte om att plogningen skulle ske relativt omgående.

Jag har full förståelse att Södertälje båtklubb inte står först på den prioriterade listan på vägunderhåll men efter flera veckors väntan kunde man väl skicka in en maskin den lilla bit det handlar om. Vi har ju trots allt millionvärden stående på en av kommunen arrenderad mark samt en fastighet som dagligen används, Tänk om räddningsfordon skulle behöva ta sig in på området. Vem tar då ansvaret om brandkår eller ambulans inte kommer fram. Frågan är berättigad.

Så har då årsmötet avhandlats. För styrelsen blev det ingen dramatik förutom att revisorerna tyckte att upphandlingen och val av leverantör skulle ha föregåtts av

Om det finns någon fråga inom klubben som blivit så omsorgsfullt redovisad så är det väl den nya flytbryggan. Finansiering, val av plats, antal båtar, storlek på bommar, möjlig leveranstid m.m. När det var dags för upphandling arbetade tekniska nämnden och jag med olika leverantörer och plötsligt fick vi ett pris som vi kunde acceptera och vi skrev omedelbart ett avtal med denna. Jag informerade styrelsen i efterhand att affären var klar men den blev olyckligtvis inte protokollförd vilket jag beklagar. Vi kanske skulle avvaktat ett styrelsemöte med påföljden att priset blivit avsevärt högre.

Att göra en omorganisation av arbetsplikten är nu på förslag. I enkäten "Bra och Dåligt" prioriterades den frågan särskilt. Jag lägger nu fram ett förslag till styrelsen, där vi på medlemsmötet i april hoppas kunna presentera ett förslag till lösning. Det går ut på att dela upp arbetspliktiga medlemmar i lag på 10 personer. I varje lag bör det finnas en arbetsledare som åtar sig att kalla ihop folk när det blir aktuellt med en insats. Lagledaren får räkna av sin arbetsplikt som kompensation för sitt engagemang att kalla folk. Fördelarna med denna lösning är att medlemmarna då har möjlighet att byta med varandra om man har förhinder. Själv har jag fått åka upp till Åkersberga och infinna mig för min sons räkning då han haft förhinder då följderna annars blivit att dryga böter hade debiterats honom. Den ansvarige arbetsledaren för projektet måste veta hur många medlemmar som kommer att inställa sig och man skall även kunna ta in flera lag om det anses behövas. För klubbens framtid måste denna fråga få sin lösning. Gång på gång detta verksamhetsår har det visat sig att nuvarande system inte fungerat.

En nyhet för detta år är att det nya kontrollmärke som medlemmarna beslutat om skall börja lämnas ut på medlemsmötet den 24 april. Märket är ett bevis på Erat medlemskap och att alla avgifter är erlagda. Märket skall vara väl synligt monterat på mast eller vindruta och är från detta år det enda giltiga beviset på att Ni är medlemmar. Det hjälper inte hur många SBK vimplar Ni har liggande i båten.

## Märket gäller.

Glöm inte detta speciellt då Ni besöker "Kalven". Vi kommer att informera mer om detta på hemsidan och på grindarna.

# Ordföranden har ordet

(fortsättning från sidan 3)

På årsmötet avgick Bernt Magnusson som ordföranden för valberedningen. Jag vill härmed passa på att framföra ett stort och varmt tack från hela SBK för dina insatser för klubben som engagerat dig under många år.

## Årsmötet

**Årsmötet har ägt rum. Ett mycket välbesatt klubbhus den 2 februari 2010 hade samlats för att granska verksamhet, ekonomi och i övrigt följa de formalia som ett årsmöte bjuder.**

Under ordförandeskap av Stephan Larsson (även känd som en av jubileumsårets festfixare) betades dagordningen av. Det befanns att:

En myckenhet arbeten och investeringar gjorts under 2009;

Ny pontonbrygga vid Mälärbadet

Tre nya pontonbryggor, nu på plats vid Slandö Kalv, där även 94 träd fällts. Där har vi haft besök av gästbåtar till ett antal av 1300.

Vid Mälärbadet har skjul målats, plan dränerats, jolle-skjul rivits m m.

Vid Karlberga har försök med Y-bommar slagit väl ut.

SBK mönstrar för drygt 400 medlemmar, vilka bemanar 245 farkoster. Ca hälften motorbåtar, hälften segelbåtar.

Det var med stor glädje jag fick utnämna dig till hedersmedlem som Du så väl förtjänar. Tack även till juryn för årets "Ledfyr" som tilldelades mig. Jag tar emot den med ödmjuk tacksamhet och ser utmärkelsen som en bekräftelse på de idéer och förslag på åtgärder som kommit till under min tid som ordförande. Det hade troligtvis inte blivit så mycket av det hela om inte jag haft en sådan fantastisk stab av styrelse och funktionärer som ställt upp. Nu tar vi nya tag till förbättringar och underhåll av allt som vi äger och förvaltar och ser framtiden an, inte minst gäller det sjösättningar och kommande båtsäsong. Hoppas den blir lyckad för oss alla.

Urban Gradén

Till ordförande omvaldes Urban Gradén, och till övriga befattningar skedde omval över hela linjen, vilket rimligen måste betyda, att man alljämt trivs tillsammans och med sina arbetsuppgifter.

Ekonomi befanns i god ordning och styrelsen beviljades ansvarsfrihet för det gångna verksamhetsåret. Styrelsens budgetförslag antogs, ävenså förslag om oförändrade avgifter för 2010.



Från valberedningen avgår nu Bernt Magnusson efter många år. Han ersätts med Lars Cidh, och Göran Eriksson blir sammanställande.

Som hedersmedlem utsåg Årsmötet :  
Bernt Magnusson.  
Därtill tilldelade årsmötet Förtjänstecken till:

Göran Andersson,  
Leif Andersson,  
L-O Englund,  
L T Forsberg,  
Jonas Magnusson,  
Håkans Svensson,  
Christer Westman och  
Torgny Holmvall.

Till sist. Årets "Ledfyr" tilldelades Urban Gradén –under stående ovationer.  
/ red



# Arbetsklimatet vid genomförandet av projektet ”Målning av båtskjul 2009”

**Trots besvärligheter för medlemmarna att utföra arbetsplikten på kvällar och helger på grund av olika anledningar har det varit mycket trevligt och gemytligt när de har varit på plats vid rustning och målning av båtskjulen. Alla närvarande som har ställt upp har försökt göra det bästa och så fort som möjligt. Det är trots allt 4000 m2 plåtytor som justerats, kompletterats med ny skruv högtryckstvättats och målats.**

Man lär känna klubbkamraterna med båtintresse på ett annat sätt än då man ses, i de flesta fall vid sjösättning och upptagning av båtarna och kan ha mycket trevligt tillsammans. Dessutom går arbetet mycket fortare när fler medverkar. Allt som görs oavsett vad det gäller för arbeten vid båtklubben så är dessa till gagn och trevnad för samtliga medlemmar. Det gäller också att hålla nere kostnaderna för den enskilde medlemmen vid båtklubben.

I framtiden är det önskvärt att fler medlemmar i SBK ställer upp och genomför arbetsplikten i stället för att

betala 1.500:- eller göra en extra vakthållning på natten. Styrelsen bör vara mycket restriktiv när det gäller att ersätta arbetsplikten med en extra vakthållning på natten. Detta bör tillämpas endast vid särskilt ömmande fall och skall tillämpas från fall till fall.

Alternativet blir annars till slut att man får leja arbeten och då kan kostnaden bli flera gånger mer än 1.500:- per medlem. Ca 98 % av medlemmarna kan inte alltid vara upptagna med annat då det gäller arbetsplikten. Att ersätta arbetsplikten med en extra vakthållning på natten kan inte jämföras. I så fall skulle nattvakthållningen vara minst 7 – 8 gånger, eller att man betalar mer för arbetsplikten, ca 5.000:-, så att man kan leja externa vakter.

Jag hoppas att samtliga medlemmar i SBK läser detta och riktigt tänker efter om man ändock är solidarisk och ställer upp när det gäller arbeten vid båtklubben. Med så många arbetsföra medlemmar i SBK går allt arbete mycket fortare.

Sven-Olof Hjorth

## KALLELSE till EXTRA ÅRSMÖTE den 24 april kl 1200 i Kompassen.

**Ärende: Behandling av inlämnad motion rörande val av funktionärer.**

**Därpå följer sedvanligt MEDLEMSMÖTE kl 1215**

**Bland ärendena förmärks styrelsens förslag till avtal mellan SBK och medlem.**

**Dessutom styrelsens förslag till indelning i arbetslag för utförande av nödv.arbeten/arbetsplikt. P g a frågornas vikt är det av betydelse att så många medlemmar som möjligt sluter upp på mötena.**

**/Styrelsen**

# Advent- och luciakaffe

Sedan gammalt är det en tradition att när året är som mörkast samlas SBK:are till gemensamt adventskaffe. Den 13 december 2009 var det dags igen, men nu utökat med Lucia som dagen ju kräver.



Hebbegymnasiet, och som klassen har speciell musikinriktning bjöds de traditionella julsångerna i skön stämsång!

Uppskattningen var stor och allmän av applåderna att döma och alla var ense om att en bättre

Mången SBK:are kom tillstädes för att njuta av kaffe med dopp och glögg, samt kanske dryfta den säsong som var och den som skall komma.

Därtill fick den fullbesatta KOMPASSEN njuta av ett riktigt Luciatåg från Årsklass 3, Wendela

träff i Advents och Lucia tecken knappast kunde tänkas.

Och våra damer, som med sedvanlig energi och finess ordnat det lekamliga skall ha ett stort tack!

/red

## Nya tider

Det senaste halvsekle har sett en exemplös tillväxt av fritidsbåtlivet och en ökning av vad Åke Janhem, välkänd kolumnist i gamla "Till Rors" kallade hälsoflottan. Detta har givetvis eldats på av starkt ökande välstånd, ökande fritid med mera. Och det är främst genom tillkomsten av den glasfiberarmerade polyestern som marknaden kunnat förse med flytetyg av alla de slag.

Men, att framställa båtar ("bygga" kanske inte längre är korrekt terminologi?) har alltid varit ett högriskprojekt. Av de företags- och märkesnamn vi var vana vid för några decennier sedan återstår i dag endast ett fåtal, och de är inte ens i samma ägo mer alla gånger. Vi kan då peka ett

anklagande finger åt alla "ups and downs" som över tid påverkat ekonomin i stort men det finns också en rad andra skäl. Utan tvekan ett är, att båtar i glasfiber, till skillnad från tex bilar och TV-apparater tycks ha en, åtminstone för tillverkaren, besvärande lång livslängd. Och faktum är, att den absoluta merparten av alla båtar, tillkomna från sent sextiotal och framåt, existerar än i dag. Träbåtar, i varje fall enklare byggen har under tiden efterhand sakta återvänt till moder natur...

Resultatet av detta blir då att andrahandsmarknaden blivit stor, och ökar. Med pressade priser som oundviklig följd. Visserligen försökte "Allt För Sjön" så sent som 2006 i mässtidningen göra gällande att en båt för -säg- 700.000:- kunde förefalla kostsam, men att den kunde -kanske- säljas för 900.000:- efter några år?

Dagens verklighet visar, att så inte blivit fallet. Professionella båtmäklare, utan koppling till något särskilt märke avfärdar denna luftiga skrivning och konstaterar, att en ny båt nu regelmässigt tappar 15 - 20 % de första åren. Det massiva utbudet är orsaken vilket också påverkar

begagnatmarknaden, där begärda priser mycket sällan uppnås numera.

I dag är nyproduktionen till största delen i händerna på mycket stora företag, företrädesvis på kontinenten. Visserligen finns, fortfarande, tillverkare här hemma också men dessa måste i sammanhanget betraktas som nischföretag.

Allt detta innebär, att tillverkarna sakta får sin marknad att storkna, och en marknad som alltmer fylls på med begagnat. En viss påfyllning på toppen sker, men den minskar, och båtar livslängd, som nämnts, gör saken svårare efterhand. Båtarna tar alltså inte slut, slits inte ner, förbrukas, och måste ersättas av nya.

Så vad göra?

Marknadsföringen är, som bekant, väl förtrogen med människans natur. Och för att kittla den och locka till nyförvärv tillgrips då vad som redan på 90-talet kom att kallas ”planerad omodernitet”. Äldre tonnage utpekades visserligen inte direkt som ”out-of-date”, men ny design och extremt lyxiga inredningar framhålls redan som ”tidlösa”. Konstruktörer i gammal vedertagen bemärkelse finns inte mer. Erik Salander, på sin tid en av våra främsta linjemästare skrev en gång att båtkonstruktion är en underlig blandning av ingenjörskunnande, matematik och konstnärligt skapande. Allt synes komma fram från intrikata datorsystem, från ett fåtal globala aktörer. Som en direkt följd av detta har då alla, ALLA, tillverkare agerat som en skock får och allas produkter har likformats. Till förvillelse, även i fråga om undervattenslinjer, bredder, kölutförningar. Redan för åtskilliga år sedan skrev en båtjournalist efter ett mässbesök att sedan han synat 3 – 4 båtar gick det inte längre att avgöra i vilken båt man befann sig.

Uppenbarligen har också båtköpare in spe undergått en transformering. Några enkla frågor till försäljare på sistlidna storbåtmässa i Älvsjö hösten -09 gav entydiga besked. Ingen frågar efter seglings- och sjöegenskaper, biligningsförmåga. Ingen bryr sig om kölviktsprocent eller den stabilitetskurva, som visar var det positiva rätande momentet upphör och båten fortsätter till inverterat läge. ( Å andra sidan visste inte säljarna heller, men kunde tá reda på det, utifall... )

Ovanpå alltsammans konstaterar båtförsäkringsbolagen att de nya trendiga typerna visat sig påfallande dyra att reparera efter en ordentlig grundsmäll. Smala, djupa kölar i kombination med extremt flata bottensektioner bådard för att svårartade saker inträffar när kölen tvärstannar

mot urberget. Kravet på ekonomiska och rationella arbetsmetoder har vidare lett till att dessa båtar undantagslöst förses med en omfattande innerliner som då täcker kölinfästningspartiet, kölsvin saknas alldeles –och så får man något att fästa inredningen i.

Denna innerliner måste då forceras för att överhuvudtaget komma åt att reparera bottenskadorna. Komplicerat och dyrt.

Skador förresten. En av säljarna berättade faktiskt, att han i somras besökt ett varv i ett ärende och då blivit uppmanad av varvschefen att titta på en 40-fotare, som var torrsatt efter en grundkänning å det gruvligaste.

Han fick då se, att hela inredningen låg i en virkestrave mitt i båten, skott, kojor, hyllor, durkar- rubbet! Allt hade sopats bort från sina platser vid smällen, vilket underlätades i hög grad av att allt var i princip bara skruvat till webbar i basinredningen. Ingenting var fastplastat någonstans.

Trivs då den nyblivne båtägaren med sitt nyförvärv Det är möjligt; å andra sidan hade den stora sajten ”Scanboat.com” som täcker stora delar av nordvästra Europa utom England totalt 19.646 båtar salubjudna i början av december -09, varav 3.000 från de stora tyska och franska tillverkarna, och av senare årsmodeller. Dessutom hade antalet båtar, trots årstiden, ökat, räknat från sensommaren -09.

Den som lever får se, heter det. Om / när marknaden skulle komma att gå allt trögare framöver är det inte osannolikt att nya grepp i fråga om planerad omodernitet kommer att tas. Och alla kommer att prisa kejsarens nya kläder fast han är spritt naken.

/red





# Jubileumsårets klubbkappseglingar

**2009 års kappseglingsprogram har kunnat genomföras planenligt under ledning av vår idoga seglingsnämnd. Därmed uppehåller vi de traditioner som klubbens fäder grundlade med början 1919. Och härigenom har över tiden fostrats åtskilliga duktiga kappsegelare, varav flera vunnit framgångar på främmande banor, i större sammanhang. Mer om några av dem på annan plats.**

För övrigt är det trevligt att konstatera hur väl många rena familjebesättningar står sig i konkurrensen vilket i någon mening är precis vad det skall handla om; ut på banorna och ha kul tillsammans istället för att lämpa iland barn och blomma, mönstra några vansch-gorillor och tro, att man är bliven mer elitkappsegelare...

Tag t ex vår, vill det synas, outslitlige Rival 22-seglare Håkan Svensson, som i år, med hustrun ombord vann både Mälärödistansen och tvådagars ! Och segelstället är detsamma som använts sedan väl 20-talet år till såväl

tur- som kappsegling ! Men varför ändra ett vinnande koncept? Dessutom gjorde han en begåvad start och väntade sist ut, när banan och vindarna var fria. I sammanhanget skall nämnas, att mellan tvåan och trean på tvådagars skilde det bara 4 sekunder i beräknad tid!

Klubbmästerskapet togs av Stefan Fagerlund med sin Neptunkryssare. Stefan är tredje generationens kappsegelare, det var väl farfar Sivert som satte märket att följa. Sivert var på sin tid en framstående nepparseglare i sin egenhändig byggda S 99 "Ihla".

Sett mot bakgrunden av båtantalet i SBK kunde kanske deltagarna vara flera, hyggliga startfält blev det likafullt. Här intill presenteras de fullständiga resultatlistorna, och det är notabelt, hur båtmaterial bara på några få år vuxit i storlek. Endast en handfull båtar speglar den verklighet som var rådande för 5 -10 år sedan. Men måttalen är då istället desto gynnsammare, och t ex Stefan Lillieborgs tredjeplats på Mälärödistansen med sin IF-båt är värd en eloge.

/red

## 2009-09-23 Segling: MäläröDistansen

**Hej seglarvänner här kommer resultatet från MäläröDistansen. Vi beklagar vi gjorde ett misstag när vi matade in tiderna. Det var att vi skrev in 12.00.23 på Håkan Svensson det skall vara 12.07.23. Så den rätta resultat listan ser ut så här.**

**Mvh Leffe och Jörgen**

Plats	Skeppare	Båttyp	Lys	Starttid	Målgång	Seglad tid	Beräknad tid	Grundlys
1	Håkan Svensson	Rival 22 [36]	1,09	12:07:23	14:19:42	02:15:48	02:24:14	1,12
2	Leif Öhman	C40 [14]	1,16	12:03:54	14:12:36	02:08:42	02:29:18	1,16
3	Stefan Lillieborg	IF [1161]	0,99	12:05:57	14:37:48	02:31:51	02:30:20	1,02
4	Göran Frick	606	1,03	12:00:05	14:26:05	02:26:00	02:30:23	1,03
5	Stefan Larsson	Maxi 77	1,00	12:03:10	14:36:19	02:33:09	02:33:09	1,03
6	Leif Andersson	Scampi 433	1,06	12:02:33	14:28:15	02:25:42	02:34:27	1,09
7	Bo Andersson	Nova 59	1,15	12:00:27	14:15:56	02:15:29	02:35:48	1,15
8	Åke Rolander	Dufour 40 [81]	1,28	12:04:36	14:08:28	02:03:52	02:38:33	1,31
9	Lars Sidh	Defour 34 [42]	1,19	12:04:55	14:20:37	02:15:42	02:41:29	1,22
10	Urban Sandh	Comfortina 35 [213]	1,19	12:00:55	14:16:39	02:15:44	02:41:31	1,22
11	Roger Thunqvist	Hanse 400 4	1,29	12:02:05	14:10:16	02:08:11	02:45:21	1,32



# Resultat 2009

Samtliga seglingar  
utgående från Slandö Kalv

## TVÅDAGARS

1	Håkan Svensson	Rival 22
2	Stefan Fagerlund	Neptunkryssare
3	Leif Öhman	C 40
4	Jörgen Hedengren	Contrast 36
5	Owe Nejdenstam	Diva 39
6	Urban Sandh	Comfortina 35
7	Bo Andersson	Nova
8	Ulf Vinteg	Sun Odysseé
9	Centh Ahlstam	RJ 85
10	Åke Rolander	Dufour 40
11	Björn Angsell	Alfa
12	Lars Cidh	Dufour 34
13	Kjell / Frick team	First 36,7
14	Christer Jonerholm	Comfort 32
15	Stefan Lillieborg	IF
16	Bo Andersson	Sun Odysseé
17	Malin Holmvall	Rival 22

## KM

1	Stefan Fagerlund	Neptunkryssare
2	Leif Öhman	C 40
3	Owe Nejdenstam	Diva 39
4	Centh Ahlstam	RJ 85
5	Leif Andersson	Scampi
6	Bo Andersson	Nova
7	Leif Jangren	IF
8	Ulf Vinteg	Sun Odysseé
9	Malin Holmvall	Rival 22
10	Urban Sandh	Comfortina 35
11	Stefan Lillieborg	IF

## MÄLARÖDISTANSEN

1	Håkan Svensson	Rival 22
2	Leif Öhman	C 40
3	Stefan Lillieborg	IF
4	Göran Frick	606
5	Stephan Larsson	Maxi 77
6	Leif Andersson	Scampi
7	Bo Andersson	Nova
8	Åke Rolander	Dufour 40
9	Lars Cidh	Dufour 34
10	Urban Sandh	Comfortina 35
11	Roger Thunqvist	Hanse 400

# Kamp på främmande banor jubileumsåret 2009

**Utöver de, som tager ett nappatag på våra klubbkappseglingar finns även de, som frestar lyckan annorstädes i större sammanhang och sålunda visar SBK:s färger.**

Vid riksmästerskapen för Rival 22 deltog både Stefan Fagerlund och Håkan Svensson. Tävlingarna avhölls på fjärden Örsbaken i Södermanlands skärgård med Nyköpings SS klubbholme Broken som bas...

Femton båtar deltog, och Stefan tog hem totalsegern med serien 1-1-1-2-2-3, varav då trean kunde räknas bort.... Håkan för sin del belade en fin femteplats i denna klass, som tidigare hade SM-värdighet, vilket så småningom

somnade in, men nu verkar klassen har piggnat till igen. Stefan kom hem utan båt då den efter tävlingarna genast köptes av en Nyköpingsseglare. Båten, nr S 3 "Winny" byggdes på det tidiga 70-talet av pappa Benny och har en hel del framgångar under kölen. Stefan deltog också i SM för OK-jolle som ägde rum i Kalmar. Det blev en 25:e plats av 51 startande –allt i ett mycket varierande väder med allt från bleke till kulingbyar med åska.

Pappa Benny har för sin del ägnat mycket tid åt kvalificerad starbåtssegling; bankappseglingens formel I kan man tycka. Han blev bästa båt från Rasta Fleet och kvalificerade sig därför till en VM-start senare i Varberg. Dessförinnan seglades DM i Karlstad med en 11:e plats av 20 startande.

Så blev det också start i EM i Kiel. 95 båtar ställde upp till start, där tävlingarna präglades av hårda vindar och ett allmänt uselt väder. Starbåtsveteranen Sune Carlsson, bättre känd som ”Kalle Kula” fick äran att vara rorsman – dock drabbades man av en diskning för tjuvstart när svart flagga var hissad, och så brast storfallet i en annan segling – och så var den dagen förstörd när stormen rasade i däck! Resultatet blev därefter, någonstans runt 70:e plats...

En VM-start är, naturligt nog, en stor sak. Där samlas världseliten, där finns ett koppel av gamla VM- och OS-mästare. 92 båtar från 27 nationer kom till start i Varberg. Och är man tidigare VM-mästare är man automatiskt kvalificerad för att få ställa upp, så där fanns t ex Pelle Pettersson, Fredrik Lööf för att bara nämna några. Benny, med Stefan som gast berättar, att det var mycket

svårseglat på grund av skiftande strömförhållanden och dramatiska vindskiften. Många nationer hade coacher ute på banan, som med bojar och GPS fastställde strömmarnas riktning och styrka inför varje segling. Det var också långa banor, uppemot 1,5 sjömil per banben. Det blev en blygsam plats i kön på fältet – å andra sidan är det en stor sak att få ha varit med i ett sådant här sammanhang. Och glada amatörer i all ära, proffsen, ty det är fråga om ren professionalitet – kan mycket väl ha seglat sådär 50 dagar inför ett VM. Varje dag! Då sitter båtfarten i ryggmärgen.

Nästa starbåts-VM har, när detta läses redan seglats i januari i Brasilien.

/red

## Så kan det gå...

**När det handlar om att bedöma båtar är det ingenting som slår praktiska prov. Ut på sjön några timmar i dina drömmars båt! Några få timmar kan då antingen bekräfta dina önskningar -eller begrava dem...**

En engelsman, som på 70-talet var verksam i USA några år som yachtkonstruktör berättar, att han då blev sysselsatt med att rita en 50-fotare –one-off- på beställning av en oljemiljonär från Texas. Halvvägs klar med de preliminära linjerna ringde oljemannen och bad att projektet skulle läggas vilande tills vidare. Han hade nämligen på en båtmässa nyligen sett en ny mega-yacht, framtagen av en Floridafirma. Denna båt hade i hög grad vunnit hans intresse.

”Få se, vad för slags affär jag kan göra, med kontanter i handen” sade han.

”Men du ska väl provsegla först?”

”Ska det verkligen vara nödvändigt?”

Hursomhelst; resultatet blev att min oljemannan – och hans splittrerna flickvän – skulle flyga ut till en oljerigg i Mexikanska Gulven i hans helikopter och där sammanträffa med mega-yachtförsäljaren som skulle segla båten dit. Ett datum fastställdes.

Dessvärre fastställde ödet att samma datum skulle en särdeles elakartad kallfront dräsa ner norrifrån och ge dem rejält med smörj.

Varvets representant, besättningen, oljemannen och hans intet ont anande flickvän fingo alla en omfattande och mångsidig karusellresa, närmast jämförbar med sköljläget i en tvättmaskin, i en båt som nästintill upplöstes i sina beståndsdelar. Skott och mycket övrig inredning ramlade loss, ugnen kastades ur sina fästen och hoppade sedan omkring i salongen, svårt skadande den inredning som fanns kvar, och hålltanken tömde delvis sitt innehåll över resterna vid extrema krängningar. T o m medförd champagne, att fira den nya båten med, sköt iväg sina korkar med avsmak.

Självfallet blev det ingen affär. Och inte för vår engelsman heller, ty oljemannen, nu botad från all sjöromantik tog sina pengar och flickvännen och köpte i stället en ranch för kreatursuppfödning. Och hade lärt sig en värdefull läxa.

Så kan det gå....

/red.

# Vad månede bliva 2010?

**Så här på tröskeln till en ny säsong kan man ju fundera på ett och annat i vår verksamhet.**

## VÅRSTÄDNING PÅ SLANDÖ KALV

Bland det mer handfasta och praktiska har vi –som alltid- en säsongsöppning av tradition i form av vårstädning och iordningsställande på Slandö Kalv, Mälarens Pärla. Boka därför redan nu lördagen den 8 maj för ändamålet. Du får vara med om trivsamma jobb med att ställa holme och hamn i ordning inför seglationssäsongen, och du som är nyare medlem får en fin chans att lära känna folk –och så får veteranerna träffa dig ! Och så sillfrukosten förstås, allt som oftast på altanen i bästa väder och med Mälarens finaste utsikt ! Kom med !

## CRUISING

Med den drucknes envishet pläderar vi ständigt för långfärdsseglandets behag; långt eller kort -ut på sjön och se vad som finns bakom nästa udde (och nästa ). Under 2009 hade ingen inrapporterat någon resa över 300 distansminuter varför vi inte heller hade några nya långfärdstecken att dela ut. Men vi har världens finaste farvatten om hörnet! Ladda i sommar med proviant, dricka, sjökort, och ge dig iväg. Berätta sedan var du varit. Kanske skriver du ett resebrev i SBK-Kontakt?

## KAPPSEGLING

Utöver cruising är det också välbetänkt att deltaga i klubbens kappseglingar. Programmet har slagit väl ut senare år och många har velat pröva på, utöver de gamla habituéer som alltid är med. Men det finns plats för fler, så granska programmet och kom med, du också.

## Kanske kommer du att segla hela serien ?

Det börjar med Mälarödistansen den 29 maj, därpå följer KM den 5 eller den 12 juni –det är inte definitivt bestämt ännu. Säsong avslutning blir två-dagars den 28 -29 augusti. Boka dessa begivenheter i din kalender.

## K-MÄRKTA BÅTAR

Som bekant har vi en K-märkt båt i SBK. Det är Mikael Kyanders fina Iversen-ritade motorbåt som var bland de allra första att härom året att få denna hedersbetygelse. Nu har Statens Sjöhistoriska Museer fortsatt på den inslagna vägen genom att K-märka ytterligare 18 fritidsbåtar. Allt i syftet att vår båtkultur och historia skall bevaras, ty, som har sagts: ”glömmer vi vårt förflutna går vi vilse i framtiden”. Så, särskilt ni som har träbåtar; vårda dem ömt !

## BIDRAG TILL SBK-KONTAKT

Emellanåt har vi propagerat för att medlemmarna måtte medverka i SBK-Kontakt med långfärdsskildringar, debattinlägg, synpunkter med mera. Sanningen att säga har det varit ganska tunnsått med sådant, men det kan ju bättra sig –välkomna med inlägg !

## OM BÅTFABRIKATION

Om man emellanåt läser t ex brittisk sjösportpress får man en hel del information. Ibland sådant som man aldrig finner i en svensk båttidning. Som nu senast när ”Yachting Monthly” testar Bavaria 32.an och berättar inledningsvis om verksamheten nere i sydtyskland. Man har 4 produktionslines och klämmer ut sex båtar om dagen. Detta är deras halva kapacitet, resterande sex går inte att sälja f n och produceras alltså inte. Företaget har på intet sätt varit immunt mot den globala finanskrisen. Företaget köptes 2007 av Bain Capital –ett private equity-företag, strax före raset, för ca 1,3 miljarder euro , men har nyligen, med skulder på ca 1 miljard euro sålts igen till ett par amerikanska investerare.

Engelska kustbevakningen har vässat sin verksamhet. Nu har man bl a snabba RIB-båtar som gör inspektioner även på nöjesbåtar. Detta har då lönat sig. När man tittade närmare i en 55-fotare fann man ett dubbelskott i båten. Bakom detta dolda utrymme fanns 250 kg kokain ! I en annan båt, bemannad av far och son hittades cannabis i mängd, pedofilvideor och ett avsågat hagelgevär.

Till sist. Från en 35-fotare, förtöjd på svajboj stals en del utrustning. Tjuvarna hade stulit bommen! Dessutom försvann storskotet, kicken, storsegelkapellet och vindgeneratoren. Polisen sade att man aldrig varit med om något liknande förut.

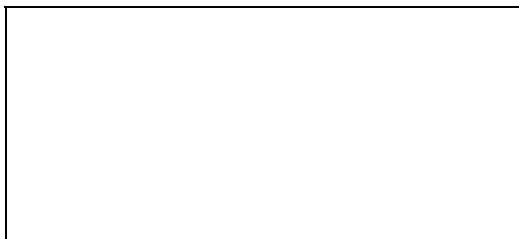
/red

**Avsändare:**

Södertälje Båtklubb  
C/o Laila Brännström  
Sätergårdsvägen 8  
152 51 Södertälje

**B - Föreningsbrev**

Porto  
betalt



# Samtal med Knapen

**Att Knapen fortfarande är så pigg och spänstig måste tillskrivas stavgången. Nu kom han där igen, glad i hågen och rosig om kinderna.**

”Läget?”, frågade Knapen, ”nu är väl jubileumsåret avklarat?”

”Jodå, allt gick enligt plan, och på själva jubileumsfesten var vi rekordmånga”

Knapen såg plötsligt lätt betryckt ut: ”Såg du, att vår överhet nu vill ha en promillegräns på 0,2 på sjön – samma som på land, vid bilkörning.”

”Jag hörde det, men det skulle väl gälla båtar över 15 knop eller 10 meters längd. En TV-kommentator gjorde gällande, att för övrigt gick det bra med högre promillevärden, bara man visste vad man sysslade med...”

”På min tid” sade Knapen ”höll man inte på att tramsa om sån´t här. Vi stack ofta till sjöss med en extra knapp i västen. Mot kyla och blåst” mindes Knapen, och minen ljusnade märkbart.

”Jag har nog hört talas en del om det” genmålde jag.

Knapen hade nu fått något drömskt i blicken. ”Jo,” sa Knapen, ”det kunde börja med en ”bryggsläppare” när vi kastat loss. Och i Linasundet skulle det vara en ”sundöppnare”, strax följd av en ”fyrsynare” redan vid Kiholm.”

”Jamen,” så jag, ”vid Kiholm finns ju ”Krögar´n” eller ”Gubben i Berget” på Kiholmen, under kraftledningen. Någon hade förresten för några år sedan målat näsan röd på honom, men det är borta nu... Missade ni honom?”

”Aldrig” sa Knapen, det vet ju alla att underlåtenhet att salutera Gubben i lämplig dryck ofelbart leder till

vådliga följder! Det är ju elementärt ! Så där kunde det bli två...”

”Räckte det med det här nu?” frågade jag.

”Nja, pricken vid Slandö Lera skulle helst också ihågkommas” svarade Knapen.

”Nej, det var väl inte att vänta sig att ni skulle missa det” sa jag med ett stänk sarkasm.

Knapen såg mäktigt drömmande ut vid det här laget. ”Och ni stackars jäklar, ni får väl nöja er med en lättöl hädanefter.”

”Exakt” sa jag.