SBK

KONTAKT

2012:2 Södertälje båtklubbs medlemsblad

Midsommarfirande på Slandö Kalv

Vi gratulerar Stefan Fagerlund till SM Silver i Finnjolle

I skymundan av de svenska framgångarna vid OS-seglingarna i Weymouth säkrade Stefan Fagerlund från Södertälje Båtklubb ett SM-silver i Finnjolle under första veckan i augusti.

Den tre dagar och nio race långa tävlingen, som avgjordes i Nynäshamn, var Stefans comeback i klassen. En mycket lyckad sådan. Suveräne segraren Björn Allansson gick inte att göra mycket åt

Sänd in dina bidrag till Per Hanö. Skriv texten i Word eller anteckningar och skicka med bilderna separat.

Per Hanö
Gabrielsvägen 21B
152 50 Södertälje
Email: per.hano@okq8.se
Telefon: 070-624 76 70

Copyright: SBK KONTAKT. Överträdelser beivras.

Innehåll

Grattis Stefan Fagerlund! 2

Ordförande har ordet 3

Innan torrsättning 4

Samtal med Knapen 5

Mälsarödistansen 6

Klubbmästerskap 7

Tävlingsresultat 8

Hemresan med Thetys 9

Föränderliga tider 14

Redaktören har ordet 15

Sommarens bild 16

Ordförande har ordet

Lite fundringar. (ej felstavat)

Dagarna blir allt kortare"den del av sommaren de svage kallar höst" (Karl von Linné) men många fina dagar återstår för bland annat tysta lugna seglingsturer i Mälaren och Saltsjön. Många har vittnat om en ostadig och regnig sommar. Vi hade tur visade sig det när vi som ofta seglade i Ålands och Åbolands skärgårdar. Det blev endast en halv dag med regn under 14 sommardagar.

Midsommarfirande förlöpte enligt tradition på sedvanligt sätt med dans kring majstången och efterföljande tårtkalas. Allt möjliggjordes av frivilliga krafter som grep in när det behövdes. Varmt tack till flera men framför allt till Monica, Elisabeth och Tuula. Att det ska vara så svårt att få tillstånd en festkommitté? Att fullgöra sin arbetsplikt i samband med midsommarfirandet borde väl vara lockande? Eller?

Benny Nilsson, Urban Gradén m fl. har gjort flera tappra försök under sensommaren för att fullfölja arbetet med att avveckla Kanalholmen. Med beklagande måste vi konstatera att det är väldig svårt att mobilisera medlemmar för att utföra det nödvändiga arbetet. Under senaste årsmöte restes frågan om vi skulle avskaffa arbetsplikten, höja medlemsavgiften och köpa de tjänster som måste utföras. Svaret från medlemmarna blev ett rungande nej!! "Den ideella föreningen ska väl inte förändras till en marina??" " Det sociala värdet med att arbeta tillsammans försvinner" var några synpunkter från medlemmar på mötet. Med tanke på kommande arbetsuppgifter under höst och vinter kanske vi med facit i hand måste resa frågan igen.

Styrelsen planerar för att steg för steg byta flytbryggor på Mälarbadet och vi börjar med "mellanbryggan". Vi behöver ett stabilt arbetslag som är villiga att ta itu med ar betet. Vi bildar arbetslaget i god tid i förväg och gör en tidplan för arbetet. Vi inhandlar en byggsats (Ikea variant) och monterar bryggan i befintliga bojstenar. Klarar vi detta sparar vi mycket pengar. På Slandö Kalv vill vi bygga en ny bostad för hamnvärden, ett grillhus och renovera dansbanan från 1932. Elstolpar från Kanalholmen ger fler eluttag på Kalven. När och hur gör vi allt detta? Arbetsplikt?

Södertälje båtklubb är en ideell förening där verksamheten är beroende av ideellt arbete för att vi ska kunna idka båtliv utan att det ska kosta mycket pengar. Regelrätta marinor etableras i landet och då har man möjlighet att betala för alla tjänster och minimera arbetsinsatsen för sitt båtägande. Det passar tydligen bra för många. Passar det för dig?

Ordningsreglerna för SBK har reviderats och publiceras snarast. Vem läser ordningsregler? Sedan "urminnes tider" har vi haft regeln om att upptagningslistor för torrsättning av båtarna anslås i verkstaden 1 aug och tas ned 31 aug. Om man inte antecknar sig tolkas det som man inte vill ha någon torrsättning. När listorna togs ned 4 sept .fattades ca 50 namn?? Hur ska man kunna planera torrsättningarna under sådana förhållanden??

Hemsidan har efter ett allvarligt virusangrepp omarbetats och fått ett nytt utseende. Snälla !!! Ta för vana att minst en gång i veckan besöka hemsidan för att uppdatera dig om vad som sker i klubben. Har du ej internetuppkoppling kan man få viktig information i klubbhus och på grindarnas anslagstavlor.

Tack, tack, tack till den lilla stab av medlemmar som långt utöver sin arbetsplikt sliter så att allt ändå fungerar relativt hyfsat. Ingen nämnd ingen glömd.

Torgny Holmvall

Styrelsen vill påminna om att
Lördagen den 20:e oktober är det bomupptagning
på flytbryggorna kl. 10.00 och därefter
medlemsmöte i Kompassen kl. 12.00.

Inför torrsättningen

- **Lite grann att tänka på så här inför upptagning och torrsättning.**

- **Giltig försäkring skall medtagas och visas för hamnkommittén vid upptagning.**

- **Kontrollera i god tid pallutrustning. Ta till rejäla dimensioner, inget ”plocke pin” utan spika ihop virket till rejäla klossar med några bitar att finjustera med. Ta till lite i längd och bredd tänk på att underlaget är inte det bästa över allt.** ***OBS! Om du tar upp med vagnen gäller maxbredd 50 cm på pallvirket***

- **Använder du stöttor så sätt plyfabitar under så att de inte sjunker genom asfalten. Kom ihåg spännband och kätting mellan stöttorna så att de inte kan glida i sidled.**

- **Alla uppställda båtar skall vara tydligt märkta med namn och telefonnummer så att man kan nå vederbörande båtägare i händelse av olycka.**

- **I mastskjulen förvarar vi master, inte bommar, det är ganska trångt idag och bommar kan förvaras ombord eller tas hem. Långa master över 10 m förvaras i mastskjulet på sjösidan av B-skjulet. Korta master mindre än 10 m förvaras i mastskjulet på gaveln av A-skjulet. Alla master skall vara märkta med namn och telefonnummer. Omärkta master kommer att flyttas ut ur skjulen vid behov av plats.**

- **De som har plats i skjulen ansvarar för att ”golvet” är väl avjämnat och bärigt för båtvagnen så att den inte fastnar.**

- **Eftersom mastkranen nu har motor är det extra viktigt att vi kommer ihåg att låsa den efter användning så att inga onödiga olyckor kan hända tex. att något barn börjar trycka på knapparna.**

SAMTAL MED KNAPEN

’Jag tog en vända ned till gästhamnen i dag för en liten titt’sade Knapen, då vi bänkat oss för en fika på uteserveringen.

’ Och alla där såg ut som nyss komna från en mannekänguppvisning i sina seglarjackor; jag kollade in några förresten i marinabutiken…..de kostade lika mycket som en släpjolle. Med motor. Alla hette någonting förresten; det är tydligen mycket viktigt med märket’ fnös Knapen – ’där fanns en ’Douglas –någonting, Musto, Henri Lloyd –det låter ju som en fransk kökschef – Alltså både för-och efternamn….’

’På min tid’sade Knapen ’bar man en rejäl olle under en oljerock –vet du vad det var ?’
Jo, ett regn- och vindplagg, kraftigt nog att motstå finkalibrig beskjutning. Tyvärr också kletigt –oljan- och du behövde inte hänga upp den. Du ställde den ifrån dig….’

Jag stirrade mållös på Knapen som nu förlorat sig i sina hågkomster.

’En kompis hade en gång en tröja som egentligen inte behövde något utanpå. Väl påtagen utgjorde den närmast ett slags sköldpaddsskal, dessutom extra armerat med rester av frukostgröt, vevhusolja, fernissa och något öl…’
’Regn bet inte på den, inte heller mal och termiter’ flinade Knapen.

’En gång ville en tjej jag kände’sade Knapen, - minsann rodnade han en smula, sticka en tröja åt mig. OK –hon fick hållas, men jag måtte ha stört henne några gånger så hon tappade räkningen. Tröjan blev stor…’

Sedan följde en period av tyranni. ’Du tänker väl inte gå ned till klubbvarvet och jobba med båten, klädd i tröjan ’? Eller: ’Du bär aldrig den där tröjan jag stickade åt dig nuförtiden…’

’Så råkade jag ändå smutsa ner ena ärmen på svänghjulet och tvättade den i smyg. Ut ur maskinen kom något som påminde om en liten ullig bläckfisk ! ’

’Och sedan jag fått det beröm jag förtjänade slog hon upp förlovningen’suckade Knapen.

Henn A

Bilden insänd av Ola Svensson

Under våren påbörjades avetableringen av hamnen på Kanalholmen, vilken nu torde vara avslutad.

Mälarödistansen,
Lördagen 26 maj

Lördagen bjöd härligt väder till de församlade seglarna. Strålande solsken och en stadig nordan som blåste lagom 5 m/sek. Prognosen sa N-NNO 3,5-5 m/sek upp till 7-8 i byarna.

Skepparmöte

De flesta anlände redan på fredagkvällen för att avnjuta lite gemensam grill i den fantastiska solnedgången. På lördagen dök det upp en båt från Torpa, Tomas & Anders i en Birdie 24 annars var det idel SBK båtar.

Skepparmötet avhölls kl. 10.00. Där meddelade tävlingsledningen att starten skulle företas med såkallad familjestart, vilket betyder att man får starta inom ett 20 min. intervall, med start kl. 12.00 utanför bastu-udden.
Bansträckningen gick sedan norrut förbi Pingstgrund, runda N.Gåsholmen, ner söderut utmed Björkö för att sedan runda pricken vid Stora Leran och tillbaks mot bastun på Kalven igen, 2 varv.

Vinnaren

Ingen startavgift utkrävdes annat än att var och en skulle bidra med ett paket värt ca: 100 kr, till det gemensamma prisbordet. Tävlingsledningen, för dagen bestående av Jörgen Hedengren och Leif Andersson hade som vanligt lite bry med diskussioner om SRS-tal etc. Jörgen som försvarande mästare avstod gentilt årets segling för att ansvara för start och protokoll.

Jag är inte själv med och kappseglar med Relax men dagen till ära skulle jag gasta ombord på Stefan Liljeborgs IF båt. Stefan dök upp frampå morgonkvisten med nyriggad båt men hade dock inte hunnit få på seglen ännu däremot hade han hunnit ragga upp en gast ytterligare Sissela. Tillsammans fick vi på seglen och var ute på fjärden i god tid för att göra några slag innan start.

Vi prickade starten exakt men startern var 10 sek sen med skottet så vi fick göra ett litet slag innan startlinjen för att inte tjuva. Men kom ändå iväg som tredje båt. Hela första varvet låg vi strålande till och tom. bättre än så när flera konkurrenter (genom dålig planering) fastnade i stiltje utanför Björkö. Vi fick sedan spinnakern att bära hela vägen tillbaka till bastun. Andra benet började lite olyckligt med ett mindre lyckat kryssben upp mot N. Gåsholmen men sedan gick det fint hemåt igen med spinnaker.

Vår lilla IF korsade mållinjen som sista båt dock inte alltför långt efter övriga fältet. Men en hel timme efter Kjell Nilsson som i utklassningsstil gått i mål 6 min före tvåan. Efter handikapp beräkning slutade dock Kjell som 2:a, vinnare blev Leif Öhman i C40:n och själva slutade vi på en 14:e plats i det 18 båtar starka startfältet.

Starten

Klubbmästerskap
Lördagen 18:e aug

Starten

Klubbmästerskap med efterföljande kräftskiva hade denna gång lockat 14 deltagande båtar till Kalven. De flesta anlände redan på Fredagskvällen, förmodligen för att vara pigga och utvilade till Lördagens kraftmätning.

Vädret var varmt och behagligt på tävlingsdagens morgon, vindarna tämligen lätta 4-5 sm från väst. Skepparmöte kl. 10.00 där banan presenterades: Start utanför bastun åt NV runda gröna pricken Björkölera sedan SV runda gröna pricken vid Bergholmarna och som avslutning ett kryssben tillbaka till Slandökalv, 2 varv skulle banan seglas.

Starten skedde även denna gång med såkallad familjestart, vilket betyder att man har 20 min på sig att korsa mållinjen och inte behöver fajtas om startpositioner om man inte vill.

Då jag och hustru för första gången ställde upp med egen båt i kappsegling så tog vi det lite lugnt och var näst sista båt över startlinjen, en position som vi tyvärr inte lyckades hålla in i mål och därmed nog sagt om den egna prestationen (eller brist på).

Kjell och Ove, - det är ju inte så allvarligt det här…

Några som fajtades hårt ända in på mållinjen var däremot Kjell Nilsson med för dagen rorsman Göran Frick som krigade med Ove Nejdenstam ända in i mål, en duell där Kjell och Göran gick segrande med 3 min på seglad och knappt 1 minut på beräknad tid. Åke Rolander slutade på en hedrande 3:e plats blott 5 sek. före Jan-Erik Sandh på beräknad tid.En stund efter målgång hade tävlingskommittén med Leif Andersson i spetsen dukat upp med saftbål för vuxna, läsk för barnen och lite tilltugg, i avvaktan på att resultaten presenterades och segrarna hyllades. Då många hade familj och barn med så hade tävlingskommittén därefter anordnat en mycket uppskattad trekamp där xxx gick segrande ur tävlingen. Klockan 19.00 var det sedan återsamling i klubbhuset där kräftskiva stundade. Knytkalas där mer eller mindre tinade kräftor avnjöts med alla tillbehör och glada snapsvisor.

Det blev en del surr frampå kvällen och vi som var där var rörande överens om att det är synd att inte fler av klubbens medlemmar kunde vara med, samt att vi är i stort behov av en festkommitté. Arbetet i festkommittén behöver inte vara så betungande, denna gång hade ju trekamp och kräftkalas ordnats av seglingskommittén men de har ju en del annat att syssla med.

Saftkalas

Kräftans vänner

Tävlingsresultat

Resultat Tvådagars dag 1

Plac.	Skeppare	Båt	Lys (Seglad)	Starttid (TT:MM:SS)	Målgång (TT:MM:SS)	Seglad tid (TT:MM:SS)	Beräknad tid (TT:MM:SS)	Grund -lys
1	Lasse Graden	IF	1,017	12:02:57	15:57:18	03:54:21	03:58:20	
2	Leif Öhman	C40	1,148	12:01:52	15:34:56	03:33:04	04:04:36	
3	Bosse Andersson	Nova	1,156	12:02:07	15:38:02	03:35:55	04:09:36	1,150
4	Jan-Erik Sandh	Wasa 34	1,146	12:00:30	15:42:16	03:41:46	04:14:09	1,200
5	Jan Johansson	Wasa 410	1,269	12:03:41	15:24:25	03:20:44	04:14:44	1,269
6	Stefan Lillieborg	IF	1,017	12:02:37	16:15:09	04:12:32	04:16:50	1,020
7	Björn Angsell	Alfa sepc	1,060	12:06:45	16:11:57	04:05:12	04:19:55	1,070
8	Urban Sandh	Corfortina 35	1,192	12:00:20	15:38:34	03:38:14	04:20:08	
9	Ulf Vinteg	S Odyseey 42	1,193	12:03:42	15:42:41	03:38:59	04:21:15	1,092
10	Åke Rolander	Dufour 40	1,256	12:00:16	15:28:21	03:28:05	04:21:21	1,260
11	Roger Thunquist	Hanse 400	1,259	12:07:05	15:36:08	03:29:03	04:23:12	
12	Stefan Fagrelund	First 35	1,295	12:02:38	15:27:05	03:24:27	04:24:46	1,295
13	Björne		1,210	12:00:35	15:39:35	03:39:00	04:24:59	1,200
14	Bo Andersson 2	S Odyseey 42	1,170	12:08:01	15:55:35	03:47:34	04:26:15	1,200
15	Ola Olander	Scampi	1,061	12:08:18	16:21:29	04:13:11	04:28:38	1,097
16	Jan Johansson	Hanse 370	1,226	12:04:24	15:44:10	03:39:46	04:29:26	
17	Torgny Holmvall	Scanmar 33	1,120	12:04:35	16:27:41	04:23:06	04:54:40	1,147

Resultat Tvådagars dag 2

Plac.	Skeppare	Båt	Lys (Seglad)	Starttid (TT:MM:SS)	Målgång (TT:MM:SS)	Seglad tid (TT:MM:SS)	Beräknad tid (TT:MM:SS)	Grund -lys
1	Bosse Andersson	Nova	1,156	11:00:53	14:22:11	03:21:18	03:52:42	1,150
2	Björn Angsell	Alfa sepc	1,060	11:00:30	14:42:57	03:42:27	03:55:48	1,070
3	Jan Johansson	Wasa 410	1,269	11:15:08	14:25:13	03:10:05	04:01:13	1,269
4	Jan-Erik Sandh	Wasa 34	1,146	11:17:54	14:49:17	03:31:23	04:02:15	1,200
5	Leif Öhman	C40	1,148	11:06:50	14:41:40	03:34:50	04:06:38	
6	Åke Rolander	Dufour 40	1,256	11:10:48	14:32:26	03:21:38	04:13:15	1,260
7	Urban Sandh	Corfortina 35	1,192	11:01:31	14:37:36	03:36:05	04:17:34	
8	Stefan Fagrelund	First 35	1,295	11:11:35	14:31:29	03:19:54	04:18:52	1,295
9	Roger Thunquist	Hanse 400	1,259	11:08:08	14:40:35	03:32:27	04:27:28	
10	Björne		1,210	11:05:52	14:51:02	03:45:10	04:32:27	1,200
11	Stefan Lillieborg	IF	1,017	11:00:43	15:30:44	04:30:01	04:34:36	1,020
12	Ola Olander	Scampi	1,061	11:03:09	15:35:04	04:31:55	04:48:30	1,097
13	Jan Johanssom	Hanse 370	1,226	11:00:35	15:00:46	04:00:11	04:54:28	
14	Bo Andersson 2	S Odyseey 42	1,170	11:10:29	15:30:03	04:19:34	05:03:42	1,200
15	Torgny Holmvall	Scanmar 33	1,120	11:02:09	15:39:51	04:37:42	05:11:01	1,147
16	Ulf Vinteg	S Odyseey 42	1,193	11:04:27	15:32:19	04:27:52	05:19:34	1,092

Resultat Klubbmästerskap

Plac.	Skeppare	Båt	Lys (Seglad)	Starttid (TT:MM:SS)	Målgång (TT:MM:SS)	Seglad tid (TT:MM:SS)	Beräknad tid (TT:MM:SS)
1	K Nilsson/G Frick	First 36,7	1,237	12:00:20	14:31:28	02:31:08	03:06:57
2	Ove Nejdenstam	Diva 39	1,215	12:00:24	14:35:03	02:34:39	03:07:54
3	Åke Rolander	Dufour 40	1,256	12:12:08	14:48:56	02:36:48	03:16:56
4	JanErik Sandh	Wasa 34	1,146	12:01:07	14:53:02	02:51:55	03:17:01
5	Bosse Andersson	Nova	1,106	12:00:08	15:02:53	03:02:45	03:22:07
6	Björn Angsell	Alfa sepc	1,060	12:04:22	15:15:34	03:11:12	03:22:40
7	Christer Jonerholm	Comfort 32	1,084	12:03:18	15:10:47	03:07:29	03:23:14
8	Stefan Fagrelund	First 35	1,246	12:01:01	14:45:05	02:44:04	03:24:26
9	Kejo	Monark 700	0,976	12:02:16	15:34:36	03:32:20	03:27:14
10	Stefan Lillieborg	IF	0,993	12:02:44	15:36:30	03:33:46	03:32:16
11	Bo Andersson 2	S Odyseey 42	1,170	12:08:11	15:14:01	03:05:50	03:37:26
12	Björne		1,210	12:02:03	15:05:30	03:03:27	03:41:58
13	Pär Hanö		1,230	12:11:04	15:38:36	03:27:32	04:15:16
DNF	Centh A			12:07:54		###########	00:00:00

Resultat Mälarödistansen

Plac.	Skeppare	Båttyp	Lys (Seglad)	Starttid (TT:MM:SS)	Målgång (TT:MM:SS)	Seglad tid (DD:TT:MM:SS)	Beräknad tid (TT:MM:SS)
1	Leif Öhman	C40	1,148	12:01:06	14:37:49	00 02:36:43	00 02:59:55
2	Kjell Nilsson	First 36,7	1,267	12:00:32	14:27:07	00 02:26:35	00 03:05:43
3	Ove Neiderstam	Diva 39	1,215	12:00:42	14:33:41	00 02:32:59	00 03:05:52
4	Bo Andersson	Nova	1,106	12:00:11	14:50:24	00 02:50:13	00 03:08:16
5	Urban Sandh	Comfortina 35	1,192	12:01:17	14:40:38	00 02:39:21	00 03:09:57
6	Björn Ångström	Dufour 405	1,180	12:02:26	14:52:11	00 02:49:45	00 03:20:18
7	Roger Thunholm	Hanse 400	1,259	12:04:57	14:47:29	00 02:42:32	00 03:24:38
8	Tomas & Anders	Birdie 24	1,024	12:01:56	15:21:50	00 03:19:54	00 03:24:42
9	Åke Rolander	Dufour 40	1,256	12:03:41	14:47:19	00 02:43:38	00 03:25:31
10	Leif Andersson	Scampi	1,061	12:02:07	15:16:27	00 03:14:20	00 03:26:11
11	Björn Angsell	Albin Alfa mod	1,060	12:00:04	15:14:41	00 03:14:37	00 03:26:18
12	Håkan Svensson	Rival 22	1,121	12:06:49	15:14:32	00 03:07:43	00 03:30:26
13	Centh Ahlstam	W30	1,051	12:04:02	15:25:27	00 03:21:25	00 03:31:41
14	Stefan Lillieborg	IF	1,020	12:00:24	15:29:20	00 03:28:56	00 03:33:07
15	Lars Sidh	Dufour 34 LR	1,193	12:05:39	15:08:00	00 03:02:21	00 03:37:33
16	Stefan Fagerlund	Hanse 320	1,147	12:01:29	15:15:32	00 03:14:03	00 03:42:35
17	Fredrik Hedin	Rival 22	1,121	12:06:09	15:25:37	00 03:19:28	00 03:43:36
18	Bo Andersson	Sun Od 42	1,170	12:01:29	15:14:29	00 03:13:00	00 03:45:49
			1,050	12:00:00	19:32:00	00 07:32:00	00 07:54:36

Hemresan med Thetys

Text &foto: Tomas Ekström

lDet var full av förväntan som jag åkte ned med hustru Christina och två kamrater till Wallhamns marina på Tjörn för att segla hem vår nya (för oss ny, tillverkad 1990) Malö 38 till Södertälje. Ytterligare en kamrat skulle plockas upp i Göteborg och Christina skulle köra hem bilen. Vi var således fyra glada gossar som skulle ta hem nyförvärvet på uppskattningsvis 5 dagar. En skulle dock mönstra av redan i Kalmar på grund av en Kinaresa. Jag återkommer snart till detta.

Tomas

Det hela började faktiskt hösten 2011. Då hade vi haft vår Bavaria 34 i elva säsonger. Den köptes ny 2001 efter att vi i åratal, delvis p.g.a. brist på tid, saknat en riktig segelbåt. 2011 hade vi kommit fram till att vi vill ändra seglingskonceptet lite. Vi är ju mest utomskärs och Bavarian upplevdes lite ”jollelik”. Orustbåtarna har alltid varit lite av en dröm och vi började med att kika på två Fantasi 37:or. En kollega som hade en har talat sig varm om den. En sak var klar. Vi skulle ha en båt som kan kallas ”HON”. Fantasi 37 hör definitivt till dom. Christina och jag åkte ned till Göteborg och till Fantasi-båtarnas vagga Jacobssons varv och tittade på två båtar. Det kändes ”så där”. En stor fördel var nu att min kollega mer än gärna tog oss ut med sin båt som har hemmahamn Bullandö. Seglatsen fick oss bägge att känna att detta var inte vad vi vill ha. Malö då? Ja den har tillsammans med Hallberg Rassy och Najad varit en dröm. Då dök plötsligt en Malö 38 upp till salu i Wallhamn, Tjörn. Det blev bråttom eftersom (åtminstone enligt säljaren) en annan köpare var på G. Två dagar efter att vi läst annonsen var vi på Tjörn för att beskåda undret. En grundregel vid affärer är att aldrig blanda in känslor. För min del gjorde jag det misstaget redan när vi gick ut på bryggan där HON låg. Vi bestämde oss på 15 minuter. Nu var det höst och båten som snart fick namnet Thetys (havsgudinna av den första generationens grekiska gudar – Titanerna) skulle ligga kvar på Wallhamns marina över vintern. Vilken tur att marinan kunde göra bottenmålning och en del nya skrovinstallationer under tiden. Det blev framåtseende ekolod som vi haft tidigare, samt en ny logg som kan prata med det trådlösa vindinstrumentet. Vi planerade in en resa ner till Wallhamn i god tid före sjösättningen för att göra ytterligare

installationer, t.ex. AIS/transponder som följt med från den förra båten, Bavarian. Och en massa kabeldragningar för att koppla ihop allt.

Äntligen sjösättning den 2 maj. Ett halvår av planerande och tänkande och så är hon i vattnet. Trettonde maj satt vi då i bilen ner till Wallhamn. Resan var tänkt att börja den 14 maj. Den sommarens ostadighet visade dock sitt ansikte redan nu och en ovanligt gramse kuling från syd gjorde att vi sköt på avfärden. Vi kom överens om att en okänd båt i kuling på Kattegatt inte var förenligt med gott omdöme. Vi startade alltså från Wallhamn, Tjörn, dagen efter när havet var betydligt beskedligare.Hakefjorden var faktiskt nästan helt lugn.
Nu var hela idén att få hem båten snabbt, inte att ha en segelsemester. I synnerhet då vinden nu hade lagt sig att sova, körde vi alltså för motor. Vägen gick över ett dimmigt och sovande Marstrand, som ligger i slutet på Hakefjorden ca. 8 nm från Wallhamn, för att fylla tanken på Räkmacken vid öppningsdags kl. 8.00. Vi valde att gå inomskärs,först genom den mycket vackra Albrektssunds kanal och sedan ut på Snikefjorden. Vi det laget var det dags att ta den första koppen kaffe på resan. Det skulle bli rätt många fler. Vattnet låg just så plant man kan förvänta sig om inget finns som rör upp det. Färden gick förbi öar som vi Stockholmare har hört namnet på så många gånger, men kanske inte seglat förbi tidigare; Rörö, Stuvö, Öckerö, Hönö (är det där dom gör Hönökakan?), Brännö. Vinga såg vi på lite håll, eftersom färden gick rätt nära land. Trubaduren lite närmare. Men faktiskt, jag drar mig till minnes när jag i lumpen på minsvepare, typ fiske, passerade här några gånger. Det var över 35 år sedan... Men Styrsö minns jag tydligt. Det var också namnet på en kustminsvepare som såldes 1990 och nu ligger i Linasundet, mitt emot SBK.

Göteborg passerades oväntat snabbt och nu hade vinden vaknat lite. Ännu inte till det humör som väntade lite senare. Besättningen på Thetys var, kan jag nog säga, mycket sjövan. Jag hade varit noga med att be kamrater som hade mångårig erfarenhet av segling och sjöliv, men som också gick att stå ut med i kanske en vecka på ett trångt utrymme. Det var Gunnar, en kollega till mig, det var Håkan E, som är en vän sedan min doktorandtid på universitetet, och det var Håkan R, som egentligen är en kompis till Håkan E, men som jag träffat flera gånger tidigare. Alla kunniga, prestigelösa och trevliga att vara med. Tistlarna passerades nu. Välkänt för många.Arkipelagerna som vi nu lämnade hade inte varit vad man kanske mest förknippar med Bohuslän, de kala, slipade, ibland otroligt kuperade, vilda klipporna. De ligger norr om Orust och Tjörn. Vi passerade Nidingen, ett lustigt namn som för tankarna till något väsen som kanske varit ansvarigt för myckna skeppsbrott. Landskapet ändrar sig verkligen utmed denna kust. Vi hade nu hamnat rätt långt ut eftersom vi siktat på en rak linje till Kullen betydligt längre söderut. Nu märktes hur landskapet ändrar karaktär från det klippiga till det som snart ska bli grunda sandstränder. Håkan R undrade var ketchupen befann sig. Den kom faktiskt aldrig till rätta under denna resa. Christina hade gömt den väl...

Torekovs hamn

Varberg och Falkenberg sågs på 7 nm avstånd. Kändes lite nostalgiskt att passera Falkenberg, där jag hade tillbringat en del tid på svärföräldrarnas sommarställe och fiskat med svärfar för många år sedan. Vi gick fortfarande med motor denna första dag och vädret började ta sig ton. Sjön var lite besvärlig. Thetys hade först glidit mjukt över vågorna och skurit genom vattnet på just det sätt jag förväntat mig. Nu började även stampet komma när vissa vågor blev ett par meter höga. Humöret var ändå på topp. Käk hade Håkan lyckats fixa ändå och vi började diskutera hur vakthållningen skulle se ut på natten. Alltså fortfarande motorgång eftersom vinden var rakt i nosen. Man såg inte mycket av kusten nu. Laholmsbukten gjorde ju en djup sväng in och ökade avståndet mellan land och vår kurslinje till 20 nm. Det började närma sig skymning denna första dag. Thetys hade gungat och stampat rejält i den ökande sjögången de senaste 2 timmarna. Vad var det? Motorvarvet gick ned lite

grand. Hade jag råkat komma åt gasreglaget med foten? Ja, så måste det vara eftersom jag satt på kanten med foten just vid reglaget. Död och pina. Nu hände det igen. Och igen. Motorn började sjunga som en val. Upp och ned, upp och ned. Stannade. Startade om. Gick någon minut igen och stannade. Det blev lite upprört ombord. Flera försök, men motorn var nu helt omedgörlig.

Tur att man har en segelbåt... Genuan (som alltid ska vara färdig att aktiveras) rullades ut en bit. Håkan och Håkan började undersöka motorn. Den mest sannolika förklaringen till stoppet var skit eller luft i systemet. Det började nu skymma ordentligt och alla insåg att vi måste ha någon form av hjälp. 11 nm utanför Hallands Väderö och Torekovs hamn. Vi anropade Sjöräddningen på VHFen och förklarade situationen. Inga problem, fotbollen på TV var över och de var klara att rycka ut till vår undsättning. Vilken tur att sjöräddningsstationen fanns tvärs vår kurs på närmast möjliga avstånd. Dessutom, fick vi höra, finns en Volvo Penta verkstad i Torekov. Det skulle ta nån timme för sjöräddningen att ta sig ut. Nu kom ett första SMS. Från Lasse Cidh i SBK. Han hade följt oss genom Marinetraffic.com. Lasse meddelade att SRS Gripen lagt ut och var på väg mot oss i 27 knop. Håkan E skötte kommunikationen och fick order att ordna en hanfot förankrad i bägge förliga knaparna. Vi kryssade lite långsamt framåt för att hålla båten på kurs. Det hade hunnit bli rejält mörkt när Gripen nådde fram. Lasse Cidh hade hållit modet uppe på Thetys med sina SMS. Det tog vid pass två och en halv timma att komma in till Torekov p.g.a. sjögången. Kändes rätt skönt att lägga till i den lugna hamnen och krypa till kojs efter att ha inspekterat Gripen från insidan. Jag är full av beundran för dessa eldsjälar som utan lön ställer upp och hjälper till. I vårt fall fanns ingen fara för liv och lem, men det hade varit mycket besvärligt att med endast segel ta sig in i Torekovs hamn. Också en eloge till de privatpersoner som sponsrar SSRS med fartyg och material. Staten gör inget här!

Klockan 09.00 stod två killar från verkstan redo att fixa vårt problem. En klassiker, sedan dieseln inte längre fick vara diesel. Växt i tanken hade satt igen bränsleledningen före första filtret. Skräpet blåstes ut med tryckluft, tanken öppnades vid bränslemätaren och diesel på lägsta punkten sögs ur. Ca. 10 liter av dieselblandad bakteriesörja, tills rent bränsle kom. Det finns en bakterieart för varje typ av substrat,den saken är klar... Två timmar senare tankade vi upp och kastade loss. Det var tur i oturen att incidenten hände med en sjövan besättning under ordnade förhållanden, utanför en sjöräddningsstation med en VP verkstad, inte vid ett kritiskt tillfälle såsom tilläggning eller motorgång i trång och grynnig skärgård under hårt väder. Fortsatt motorgång således. Håkan och Håkan var våra mesta kockar. Gunnar gjorde ett försök när han skulle laga till fiskbullar. Dvs. värma dem i en kastrull. Det är relativt klart vem som lagar mat hemma hos Gunnar, eller snarare, vem som inte gör det. Men vem är jag att ha åsikter. Jag ordnade nog bara mat en gång och då blev det”Varma koppen”.

Resan fortsatte ganska händelselöst ner mot Öresund. Vi satte segel där eftersom vår kurs nu låg lite åt SO och vinden kom från SV. Skönt att slippa motorljudet en stund. Lasse Cidh hade tydligen förlagt sin dator eller telefon, eftersom inga SMS hade kommit på hela dagen. Nu var det rätt mycket trafik mellan Helsingborg och Helsingør. Färjor och privatbåtar. Färden gick vidare på fin kryss förbi Ven och så småningom danskarnas fasa Barsebäck. Tänk ändå om vi haft Barsebäck att hota med för 500 år sedan. Då kanske vi hade fått behålla Bornholm. Det är imponerande att se pylonerna på Öresundsbron växa större och större. Vi gick genom Flintrännan och ut i Östersjön. Inga problem med masthöjden där inte. Planen hade ursprungligen varit att gena genom Falsterbo kanal för att slippa segla runt de grunda ban-

karna mellan fastlandet och skogen av vindkraftverk ost om Flinträännans sydliga början. Nu var klockan runt 21 och därför kunde det inte bli så eftersom sista broöppningen i början av kanalen är kl. 22.00. Vi tog ned seglen strax före Öresundsbron eftersom kursen ånyo lades om mot SV. Vinden och sjön tilltog nu rejält. Väl ute på Östersjön mötte vi uppskattningsvis 2-3 m höga vågor och vindinstrumentet toppade på 20,5 m/s. Det hade börjat mörkna och vi beslöt att inte gå runt grundbankarna utan ändra kursen till Klagshamn med hopp om att finna en plats där för natten. Efter 5 minuter kom ett SMS. Denna gång från Åke Rolander som tydligen också följt oss. FEL KURS! ÄNDRA 180 GRADER! Vi avfärdade denna uppmaning med ett grin. Runt 22-tiden gick vi in i Klagshamn. Ni vet det där stället som uppger vattenstånd. Sjölä direkt efter rundningen av piren. Underbart. Men vinden höll i. Jag tackade vår lyckliga stjärna att motorstoppet inte hände här. Trångt, grunt och totalt okänd hamnarkitektur. Motorstopp här hade blivit mycket dyrt. Efter några minuters snurrande med snabba fram och back, samt bogpropeller, tog vi första bästa Y-bom så vi hamnade med fören mot vinden. Platsen var troligen privat, men ägaren har ännu inte hört av sig. Alla visste vad som behövde göras vid tilläggningen. Håkan och Håkan i fören, Gunnar i aktern för att fånga bommarna. Det är detta som är så skönt med en van besättning. Inga uppmaningar behövs. Natt två blev också oplanerat i hamn.

Det var trots förseningen ganska skönt att få sova några timmar. Vi fick väl ta igen det senare. Bron på norrsidan av Falsterbo kanal öppnade första gången för dagen kl. 07.00. Sedan varje timme utom kl. 08.00 och 17.00. Vi tyckte att vi skulle ta första öppningen, annars fick vi vänta till 09.00. Det är 6 nm mellan Klagshamn och bron. Enkel matematik gjorde klart att det skulle räcka att lägga ut från Klagshamn kl. 6 och gå med 6,5 knop. Sjön var fortfarande orolig när vi lämnade Klagshamn och det blåste en hel del. Nu är det väl 1 nm ut till rännan som löper mellan oräkneliga prickar fram till kanalen. Det hade vi inte räknat med. Klockan närmade sig 7. Bäst att ropa på bron med VHFen. -Kan du vänta 5 minuter med att öppna? Ingen annan mast var i sikte. Svaret kom på bred skånska. -Stou pau. Jag drog upp varvet lite till och vi gjorde goda 7 knop. Passerade en fantastisk hamn med långa trygga vågbrytare före bron. Det är Höllviken med uppenbara gästplatser. Hade vi vetat detta hade vi gått direkt dit kvällen före och inte till Klagshamn. Bron öppnades. 200 m kvar. Om han stänger innan vi kommit förbi så... Bron började stängas en sekund efter att masten passerat. Nu kom vi in i en annan värld. Från blåsten till ett totalt lugn i lä avden täta vegetationen runt kanalen. Det var otroligt vackert och lummigt och solen började dominera. Kanalen är en knapp sjömil och avslutas på sydsidan med en lika stor bågbrytare som på nordsidan, men med helt tomt innanmäte, utan hamnplatser. Vinden tog i igen och vi rullade ut genuan och stängde av motorn. Nästadelmål flera timmar senare var Bornholmsgattet, men dessförinnan skulle vi på skön slör passera utanför Trelleborg och Ystad medymnig trafik av färjor som anlöpte och la ut till Tyskland och Bornholm. Landet kom lite närmare när vi passerade Ale stenar med mysiga Kåseberga hamn nedanför. Den för oss sjöväderlyssnare kända Sandhammarens fyr dök upp, och så in i Bornholmsgattet. Simrishamn låg för långt bort för att urskiljas, men jag rekommenderar ett båtbesök där. Staden tycks arkitektoniskt nästan som en tvilling till Rønne, Bornholm. Det märks att de har gemensam historia.Nu låg Sveriges Biscaya, Hanöbukten, framför oss. Nu gick det väldigt bra. Med vinden in kranbalksvis om styrbord gjorde vi 8 knop. Med bara genua. Det blåste bra och sjön kom in högt bakom aktern men försvann liksom under båten just som det verkade som den skulle bryta över. Det var fint väder och solen sken. Besättningen var på topphumör. Håkan R var glad över att ha fått sin favoritfrukost på morgonen. Favorit betyder här ”det han alltid äter varje morgon”, dvs. vaniljyoghurt med 2% fett samt müsli. När vi bunkrade ett par dagar tidigare hade Håkan R framfört inköp av denna frukost som ett krav på hans medverkan runt kusten. Vi turades om att styra över Hanöbukten. ”Vi” inkluderade också autopiloten ”Helmer”, som gjorde ett fantastiskt jobb under hela resan och aldrig tappade fokus.

När vi så småningom närmade oss Utklippan började det dåliga vädret komma ifatt och kvällsmörkret la sig så sakta. Vid Utlängan utanför Karlskrona, som utgör Blekingekustens fortsättning ut i havet, hade mörkret lagt sig helt och regnet blev ymnigt. Det var kallt och nu skulle vi segla hela natten. Förutom genuan som tjänat ensam hela dagen rullade vi nu ut storen. Thetys har utrustats med ett fantastiskt sittbrunnskapell. Sprayhooden går akterut till targabågen och där sitter sittbrunnskapellet upprullat. Med ett enkelt handgrepp kan man fälla ut kapellet ända bak med nästan ståhöjd. I sittbrunnen finns också ett utblås från dieselvärmaren. Sagt och gjort. Storen ut, kapellet utfällt och värmaren på. Skönt. Man såg förstås inte mycket, men vi fick lita på att alla vi skulle möta hade lanternor. Vi själva hade både lanternor, AIS/transponder och radar. Lite käk som Håkan E ordnade och sen var det bara segla

på med avbyten varannan timme eller så. Det var alltså natten till lördag och Gunnar skulle ta tåget från Kalmar på förmiddagen för att fortsätta till Kina (med flyg). Det är ca. 44 nm mellan Utlängan och Kalmar. Vi skulle med rådande fart vara i Kalmar på morgonkvisten. Detta inträffade också och vid 7-tiden la vi till i gästhamnen nedanför hamnkontoret.

Det skadade inte att bunkra lite. Bröd och öl. Livets nödtorft för det flesta. Samt mer yoghurt till Håkan R. Vatten och diesel i respektive rätta tank. Vi sa hej till Gunnar och la ut vid 10-tiden. Kalmarsund höll sig på mattan idag. Annars kan det bli ganska besvärligt där. Det blåser snabbt upp och skapas konstig hög sjö. Distansminuterna tickade på för motor igen eftersom det alltså inte blåste. Utanför Borgholm kom Håkan R upp från byssan, där han skulle brassa käk. – Det kommer inget vatten ur kranen. Tusan, har pumpen pajat nu? Nejdå den gick och gick och vattenmätaren stod på noll. Inget vatten trots att vi just tankat fullt. En varmvattenslang under handfatet på toan hade spruckit och pumpen hade tömt vattentanken. Inget vatten i tanken,menheller inget i kölsvinet! Som tre frågetecken stod vi där. Men var hade vattnet tagit vägen då? Svaret blev uppenbart efter några minuters funderande. Den automatiska länspumpen i kölsvinet hade förstås startat och pumpat ut allt. Då funkade den i alla fall. Vi gick mot Sandvik på Öland, som ligger knappt 30 nm från Kalmar och nästan rakt öster om Mönsterås, för att hitta något att skarva slangen med. En lämplig person med en bil som det stod ”Fastighetsskötsel” på, återfanns i hamnen. Håkan E, som är tekniker och uppfinnare på medicintekniska avdelningen på Karolinska sjukhuset, hittade på att man kunde såga av en bit från en Gardenakoppling och skjuta in i slangändarna och fixera

Dämman

med slangklämmor. Funkade! -Ta inte mer vatten från bryggkranen än nödvändigt, sa Håkan E. Vattnet här innehåller 110% kalk. Detta tycktes verkligen stämma, bryggan var alldeles vit under kranarna och vi fick vitt pulver i kastrullerna flera dagar senare trots utbytt vatten i tanken hemma.

Nästan rakt västerut från Sandvik ligger gamla Dämmans fyrhus på en delvis artificiell ö som ser ut som en vriden snäcka från luften. Denna fyr köpte min färgstarke gode vän, framlidne entreprenören Håkan Cederberg 1995, för att göra en lyxig konferensanläggning med bl.a. helikopterplatta. Hans planer var nästan uppfyllda med eget vindkraftverk och annat, när han tragiskt avled 2008. Christina och jag har besökt den flera gånger, bl.a. på min 50-årsdag som vi firade i det gamla fyrtornet med 360ºutsikt. Allt man säger för att beskriva denna anläggning kan ändå inte göra den rättvisa, den måste upplevas. Sök gärna upp den på internet (http://www.waterhotel.com/) innan sajten försvinner. Dämman är nämligen till salu för den hugade.För20 miljoner.

Vi lämnade Sandvik för motor och tillräckligt färskvatten för att klara oss till Södertälje, knappa 140 nm nästan rakt norrut. Vinden var fortsättningsvis dålig. Vilken skillnad mot 2 dygn tidigare. Denna sista etapp blev sällsynt händelselös. Vi knallade på i runt 6 knop hela denna dag och påföljande natt. Vakthållning ad hoc. Håkan R och jag hade ett pass tillsammans. Det var så frestande att sluta ögonen lite. Helmer styrde ju. - Är du OK? Undrade Håkan R med klar röst. - Visst, svarade jag. Jag ser omvärlden tydligt för min inre syn. Sömnigt, men resan gick bra. In i Krabbfjärden, som inte heter så för att det finns krabbor där... Svärdsfjärden, och strax världens fulaste ö, med världens fulaste namn, Oaxen. Drygt två timmar senare, vid 10-tiden,nästan exakt 5 dygn efter att vi startade från Tjörn, var det dags att slussa in i Mälaren och lägga till vid SBK. Där väntade sjömansänkorna på att ta hand om tamparna...

Det hade varit en intressant tur, med dramatik men utan riktig fara. Kanske något för lite segling och för mycket motor. En bra besättning, lätt att vara med. Det vore roligt att göra något liknande igen. Kanske en resa till St:Petersburg. Åsynen av gamla minsveparen Styrsö en bit bort i Linasundet, knöt ihop resan.

FÖRÄNDERLIGA TIDER

Även om ens seglarliv nu är över och båten är såld är det likafullt intressant att följa vad som händer med det som varit ens allt uppslukande aktivitet genom alla år.

Och visst har något hänt. T ex hade SvD en stor artikel i slutet av maj, betitlad " Lång väntan på båtplats" –det handlade främst om Stockholm, där närmare 1800 personer köar för en kommunal plats. Det finns 90 båtklubbar också men det tycks vara så nu, att man föredrar att bara hyra en båtplats. Klubbar och sällskap lockar inte som förr; där förväntas man ju deltaga i klubbens arbeten såsom vakthållning, städning av varv och hamn, sjösättning och upptagning….kanske inte direkt den typ av medlem som så väl behövs att bära båtlivstraditionerna vidare.

Mycket riktigt kommenterar en kanslichef i en av de större sällskapen att folk i dag helst vill köra en daycruiser, man är inte intresserad av båtlivet i sig utan vill fort ut – och hem. Samma dag. Alltså sämre medlemmar utifrån sällskapets bästa…

Detta stämmer även väl överens med de svar Sweboat fått på sina enkäter på mässorna i modern tid: gärna båtliv, ett par timmar sådär, sedan hem igen till något annat. Signifikant, kan man tycka,för den rastlösa nutidsmänniskan som alltid vill vara någon annanstans än där hon befinner sig i varje givet ögonblick…

Bor man i Hammarby Sjöstad och vill ha sin daycruiser nedanför sitt balkongräcke får man i dag vänta på plats i 10 år. Samtidigt kan man få en plats i en klassisk klubb efter bara några år…

Men, visst kan man se en vikande trend. "Allt för Sjön" hade ett rejält tapp på antalet besökare i år och storbåtsmässan på hösten är nu inställd. Det går inte längre. Dock kämpar några flytande mässor på,nu senast i dagarna i Marstrand, där bl a Nordwest visat sin nya 430 Sports Top.Pris 6,5 mille…-det kanske är i det här segmentet det fortfarande går att sälja något till en kundkategori där en börskrasch inte betyder någonting alls….

Det finns en del intressant statistik –allt ska ju, bevars, mätas och bokföras. När man tittar på antalet personer/gästnätter och övernattningar i gästhamnar ser man, att det sedan 2007 minskat ganska påtagligt. Några exempel personer/gästnätter per län visar då, exempelvis för V Götaland att 2008 räknades ca 696.000 personer in. 2011 var det bara 532.000…För Stockholms läns vidkommande var siffrorna ca 268.000 resp. 215.000 personer.

Tittar vi så på antalet övernattningar i gästhamn –antal båtnätter totalt var det år 2007 ca 568.000 som sjönk till 511.000 år 2011. Under motsvarande tid räknades antalet personer/gästnätter till 1.646.000 som till 2011 nedgick till 1.227.000……Man har då beräknat antal personer ombord till i genomsnitt 2,8 pers….per båt.

Inte heller är det lätt att få fart på andrahandsmarknaden. I år liksom förra året finns på Blocket.se ett massivt utbud på mellan 3.500 - 4000 segelbåtar, som alla söker en ny ägare. Men var ? Och hur ? Priserna är hårt pressade och mången annons har en nedåtriktad röd pil, vilket betyder en prissänkning. Mången annonsör hänvisar till tidsbrist, köp av fritidshus eller husbil, men utbudet överstiger vida efterfrågan. Ännu 2007 var priserna stabila på en relativt hög nivå, sedan har det gått utför hela tiden och branschfolk tror inte att botten är nådd än.

Särskilt spektakulärt är att i totalutbudet ingår ca 450 båtar som är 38 fot, eller större...!

Dessutom mestadels av modeller efter år 2000. How come ? Blev det för tungt och svårhanterligt ? Båtmäklare har antytt att det också kan handla om hårda ekonomiska krav, t ex skilsmässor, där pengar bara måste fram, eller så är det andra påkommande ekonomiska kalamiteter. En person med branschinsikt berättade, att det ute i Europa finns gott om beg Bavaria, som gått som charterbåtar några år. Ingen köper….

Vi kanske har kommit därhän, efter alla decennier av tillväxt att det nu finns för mycket av allting; marknaden har mättats helt enkelt. Utbudet av fritidshus är också på rekordnivå, nu, när 40-talisterna inte orkar mer utan vill bli av med kåken…

De närmaste åren kommer säkert att ge en fingervisning om vart det hela ska ta vägen…
-skrivet juni 2012

Henn A

Redaktören har ordet

Säsongen 2012 har blandat och gett. Snöfall och minusgrader veckan före sjösättning. En hyfsad maj månad följdes av den regnigaste juni på 200 år.

När juli började fortsatte regnmolnen att hopa sig över Södertälje och Stockholm. Själv spenderade jag tre veckor i Stockholms södra skärgård och regnet verkade hålla sig inne över fastlandet för vi hade nog bara en regndag på de veckorna.

Någon riktig värmebölja blev det väl inte men solen sken för det mesta. När metrologerna började summera sommarvädret i augusti tyckte de att det varit en ganska normal svensk sommar.

De flesta av oss har kunnat vara ute en hel del med våra båtar och njuta av Mälaren och skärgården. En som tog en liten längre tur var Tomas som hämtade sin nya båt på västkusten, läs hans berättelse i detta nummer. Den som gör en resa har alltid något att berätta. Har du varit ute på långtur så hör gärna av dig till mig, även om du inte skriver ihop något själv finns det säkert något som är värt att återberättas.

Trots min blyghet kan jag inte, utan stolthet, låta bli att meddela att jag fick en reseskildring publicerad i Kryssarklubbens årsbok 2012. Det var en skildring av hur jag och Henrik yngste son/ styrman, seglade till Polen och Litauen sommaren 2008.

Man behöver dock inte resa långt för att uppleva något värt att berätta. I somras besökte vi Kymmendö, mer känt som Hemsö i Hemsöborna, där vi besökte Strindbergs skrivarstuga på öns östra sida. Fantastiskt att han kunde sitta där på mindre än 4 m2 och skriva bla. romanen ”Det nya riket” samt flera dikter.

Att det för närvarande är lite kris i båtbranschen har väl knappast undgått någon och det är väl inget konstigt men den ekonomiska härdsmälta som pågår främst i södra europa.Vår svenska båtindustri är ju extremt exportbeoende och det är inte konstigt att de också drabbas av att det är svårt att sälja båtar i medelhavet.

Dessutom ligger det väl en del i Henns inlägg längre fram i tidningen såtillvida att det nog är ett generationsskifte på gång bland båtägarna i Sverige och att andrahandsvärdet inte är vad det har varit. Det är nog en realitet man numera får acceptera att begagnade båtar sjunker i värde precis som bilar och husvagnar. Dock tror jag att båtar fortfarande kommer att hålla sitt värde väl jämfört med dessa kategorier.

Nu stundar vintersäsongen också en del av båtlivet. Det är nu man ska passa på att göra de förändringar och förbättringar man suttit och funderat på under sommaren. Målet är ju alltid att till nästa säsong skall båten vara lite bättre än i år alltid några tampar eller beslag som behöver bytas, något som behöver slipas och lackas och sedan finns det ju alltid något nytt tillbehör man ”måste” ha.

/ Red.

Södertälje Båtklubb
C/o Ola Löttinger
Nydalavägen 49
153 51 Södertälje

B - Föreningsbrev

Porto betalt

Sommarens bild

Den i förra numret utlysta tävlingen sommarens bild blev ingen succé om det beror på årets sommar eller bristande intresse låter redaktionen vara osagt.

Däremot har tacksamt tagit emot några andra bild-bidrag från medlemmar.

Vem minns inte årets iläggning av bommarna.
Bilderna tagna av Leif Jangren