SBK KONTAKT

2019:1 Södertälje båtklubbs medlemsblad

En del har sitt på det torra,

FOTO; Jan Sundkvist

FOTO; Jan Sundkvist

andra svävar fortfarande i luften...

FOTO; Stefan Lillieborg

Yachting bortom alla mått

För något år sedan hade ” Yachting World ” en bilaga betitlad ” Supersail ” som visade sig innehålla denna världens superyachter man bara kan se i Medelhavet eller i Västindien.Bl a presenterades ett one-off bygge av hittills aldrig skådade dimensioner.

Båten bär namnet ” Pink Gin VI ” och är framställd hos Baltic Yachts i Finland,är drygt 53 meter lång och helt i kolfiberkonstruktion. Några data kan illustrera vad det rör sig om: Deplacement 250 ton,masthöjd 68 meter (vilket gör att den inte kan passera Panamakanalen som har fasta broar som är lägre än så),bredd 9,55 meter,djupgående mellan 4,5 och 7 meter -ballastkölen är uppdragbar samt väger 75 ton) vartill vikten av all hydraulik m m tillkommer.Styrningen är ett tekniskt underverk av mekanik,hydraulik och elektronik som ger rorsmannen en direkt känsla för båten under alla omständigheter.

För att enkelt komma ombord -fribordshöjden är anslående-finns på båda sidor en utfällbar ”balkong” som ger bekväm ombordstigning från vattenytan. Man går alltså IN i båten, inte upp på däck.

(Fortsätter på sid 3)

Innehåll

Yachting bortom alla mått 2

Ordföranden har ordet 3

Yachting bortom alla mått, fortsättning fr. sid 2 2

Redaktörens spalter 4

SBK:are på Långfärd 5

SBK Inför nästa sekel 6

Södertälje båtklubb 100-årsjubileum 7

Hur tyst kan det vara? 8

Höstcup 4 9

Amatörbåtsbyggen inom södertälje båtklubb 10

Klimat eller väder den akuta effekten är den samma 12

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

Jan Sundkvist
Majtorpsvägen 2
15270 Södertälje
Email: jan.sundkvist@gmail.com
Telefon: 073-6876228

Copyright: SBK KONTAKT. Överträdelser beivras.

Ordföranden har ordet

Många gånger när man får ett samtal om något som har hänt inom något av våra varvsområden eller klubbholme så tror man att lösningen är enkel och att hur man ska strukturera saker ter sig tämligen självklara. När man sedan försöker att bilda sig en uppfattning om vad som har hänt och börjar prata med folk så visar det sig ganska snabbt att alla har olika versioner om samma händelse.

Till exempel så hände en olycka vid en upptagning under 2017 vilket kom till styrelsens kännedom under hösten 2018! Det var minst fyra (4) personer som bevittnade händelsen och jag har hört lika många varianter så det var inte helt enkelt att redogöra händelsen i efterhand till försäkringsbolaget.

Vi har haft fler anmärkningsvärda händelser som vi inte ska gå in djupare på men när vi tittar på upprinnelsen till de saker som inträffat under året så ligger det inte bara okunskap bakom utan förmodligen även etik, moral och värdegrunder. Okunskap är enkel att komma tillrätta med men hur gör man med det andra? Vi hade som nyhet för året planerat in en konferensresa till Helsingfors med ett 20 tal inbjudna funktionärer och allvetare, tanken var att vi skulle planera de stora arbeten som ska genomföras på Sbk under de kommande åren. Nu blev det så att planeringen fick skjutas upp till ett senare tillfälle och vi fick styra om arbetsgrupperna till att handha förslag om ordningsregler, funktionärsbeskrivningar och regler för Slandö kalv. Inte riktigt som det var tänkt men som i efterhand har gett oss ett bra och tydligt regelverk att utgå ifrån oavsett vilka värdegrunder man har med sig i bagaget.

Vi hade besök från miljökontoret i Södertälje då vi gick igenom miljöarbetet i klubben med bl.a. spolplattor och hantering av miljöfarligt avfall och latrintömning. Miljökontoret var särskilt intresserade av hur vi hanterar båtar som har biocidfärg målad på båtens botten, och har i sin ordning inkommit med en rad åtgärdspunkter för att vi som verksamhetsutövare ska uppfylla de lagkrav som berör oss. Detta kommer att vara en lång och kostsam process för att avlägsna gifterna på ett miljöriktigt sätt. Styrelsen har fördjupat sej i lagar, EU direktiv, skrivelser och protokoll från kommuner och nämnder vilket resulterat i att styrelsen har arbetat fram regler och riktlinjer för hur vi ska möta lagkraven. Styrelsen har även ansökt om ett Lova bidrag för att mildra den ekonomiska påfrestningen. Vi har på vår nya hemsida lagt in en flik som heter Miljö och där kommer all information om klubbens miljöarbete att samlas, även ordningsreglerna har uppdateras med text som berör båtar med för Mälaren otillåten biocidfärg.

/Jonas Magnusson

Yachting bortom alla mått, forts. fr sid 2

Vid konstruktionen måste hänsyn tagas till de väldiga laster som rigg och köl kunde innebära. Masttrycket beräknades till 300 ton och fockstagets brottlast till 142 ton.

Totalt sett ett mycket spektakulärt objekt således. Segelyta redovisas inte,däremot presenteras ägaren,en professor Hans Georg Näder,ägare till företaget Otto Bock, världsledande på proteser och handikappshjälpmedel av alla de slag.Företaget omsätter hundra miljoner Euro och har 8000 anställda i 57 länder. Professor Näder hade tidigare ägt ett flertal båtar byggda hos Baltic Yachts och blivit så förtjust att han köpte aktiemajoriteten i Baltic Yachts där han nu är huvudägare -och beställde alltså detta nu världens största one off kolfiberbygge.

Kostnaden för båten redovisas inte heller...

Henn Avasalu

Redaktörens spalter

”Till flydda tider återgår min tanke än så gärna…(Runeberg, ”Fänrik Ståls sägner”). Det var nämligen bättre förr. Åtminstone enklare. På landsvägarna rådde fri fart, så vem som helst kunde köra ihjäl sig och andra utan hämningar (något som idag endast motorcyklister kan ägna sig åt) och på båtvarven stod det envar båtägare fritt att bestryka sin botten med vad som helst, ju giftigare desto bättre. Tungmetallerna flödade ymnigt, i sjön vissnade alger och havstulpaner omkom ömkligen. ”Jag minns den ljuva tiden, jag minns den som igår” (Anna Maria Lenngren, ”Pojkarne”).

Men nu är det annat ljud i skällan, vill jag lova. Till priset av allt renare luft och allt friskare vatten dignar nu vi båtägare under de miljövårdande myndigheternas tunga ok. Pålaga läggs till pålaga, tungmetall efter tungmetall bannlyses – ja inte ens lättmetall är att tänka på (utom möjligen en helt omålad Buster, som nedtyngd av sitt yviga bottenskägg inte längre når planingshastighet). Seglarnas LYS-tal förvandlas till nulliteter av samma skäggväxt, så liksom alla dagisbarn får vara Lucia, blir alla kappseglare vinnare i ett gemensamt snigelrace. Blott RC-seglare undslipper katastrofen, ty de bottenmåla icke. Och de arma träbåtsägarna, vars blymönja är så röd att den svartlistas, hur ska de finna sin väg ut ur mörkret? Hur skall detta sluta? Nej, ”Det var bättre förr – ju förr dess bättre” (KTH, Blandaren). Som sagt, inför framtiden stegra vi oss och rygga bakåt. Det bli ju enklast så, i alla fall. Framåt till vårt kära ”då”, alltså! Då var livet lätt och nöjsamt.

Så t.ex. minns red. den första egna segelbåten – en Stortriss MkI (inte lika elegant som en Jaguar MkII, men annorlunda).Inför premiärseglatsen studerades en engelsk handbok för seglare och där framhölls värdet av att skaffa sig en fast punkt i tillvaron att utgå från. En sådan kunde vara en boj och med båten på svaj skulle så seglen sättas och hissas, varefter man kunde studera vindens inverkan på såväl skotade som oskotade segel Sedan var det bara att lösgöra sig från bojen och börja segla. Fanns ingen boj, rekommenderades att under motor (en 2hk Seagull) gå mot vinden och under tiden sätta seglen, kasta ett ankare från stäven, stoppa motorn och låta ankarlinan löpa mellan fingrarna för att slutligen lugnt rida på densamma och studera seglen.Därefter skulle fördäcksgasten ta hem på ankaret, lyfta det ur vattnet och stuva det sjömässigt.

Skepparen kunde nu beordra övriga gastar till sina olika stationer, själv ta rodret och påbörja färden. Nu hade red.inga andra gastar än hustrun och hon skötte skaffningen, full av tillförsikt inför skepparens nautiska kompetens. Följaktligen spelade red. alla roller på däck, så - i med ankaret, ut med linan och order till hustrun i sittbrunn:”Stopp i maskin!”. ”Hur då?” ”Tryck på knappen!” ”Vilken knapp?”Ankarlinan löpte. Vinden var frisk byig. Slut på linan – sista decimetern i handen. ”Helvete!” Ner i sittbrunn för att i hastigheten belägga ankarlinan runt en plötsligt uppdykande akterknap. Och nu seglade vi! Ankarlinan som en fiolsträng akterut och ”Seglen stod spända som sköldar” (Evert Taube på Mysingen någonstans) under helt stillaliggande plattläns. Båten i rytmisk pendling i den fräsande sjön. Förbiseglande stirrade klentroget på oss. Efter två timmar mojnade vinden och seglen kunde bärgas. Men solen sken, flaggen var satt och picknickkorgen välfylld. Nej, vi kapade aldrig ankarlinan. Det stod inte i handboken att man skulle göra det.

Raedax övervakar torrsättningen 29 sept 2018
Foto: Stefan Lillieborg

Detta utspelade sig på Järnafjärden en försommardag 1972 och blev början på en ännu ej helt avslutad seglingsdröm, som aldrig krönts med framgång, men rymt mången lustig episod. Jodå, vi har gått på grund. Och, ja, red. har slängt i två (!) ankare utan att ha linan fastgjord. Kan hämtas på botten av Tvären, längst in i viken vid Nynäs brygga. ”Den drömmen som aldrig besannats, som dröm var den vacker att få”. (Fröding, ”En kärleksvisa”). Vi seglar vidare och om det nu inte var bättre förr, så var det i alla fall roligare.

/Jan Sundkvist

SBK:ARE PÅ LÅNGFÄRD

Redan tidigt på 1920-talet uppställde fru Ester Cederström åt Södertälje Båtklubb ett långfärdspris för medlemmarna att erövra -den som gjort en resa och redovisat den med en uppsats i årsboken kunde då komma i fråga. En sådan resa gjorde blivande segelmakaren Folke Andersson,då tolvårig, med sin far midsommarveckan 1922 i faderns 22:a, 9 x1.80,fribordshöjd 30 centimeter… och ritad av K-E Sjögren. Färden gick ned till Landsort,Stockholms skärgård, upp till Öregrund med an avstickare till Norrtälje, och sedan hem via Stockholm. Allt under midsommarhelgen, förstärkt med fyra dagars semester! Båten hade pappa Ossian byggt själv 1920.

Så småningom föll detta pris i glömska. År 2000 var det dock klubbens uppfattning att återuppväcka denna verksamhet,som nu skulle belönas med långfärdstecken: det stora för en resa om 600 sjömil,det lilla för 300 sjömil. Vid denna tid hade både ledighet och båtmaterial utvecklats i hög grad,så utöver ren semestersegling gjorde mången SBK:are nya färder för att se vad som fanns bortom horisonten eller bakom nästa udde. Nu var också Östersjön ett fritt farvatten i verklig mening så färder kunde ställas österöver,t ex till de nu fria baltiska staterna. Dessutom är våra kust-och skärgårdsvatten världsunika liksom de i Finland och Åland och möjliggör oanade tillfällen till nya upptäcktsfärder.

SBK:s mesta långfärdare är i dag familjen O´Donnell som färdats till Västindien tur och retur.

I övrigt har klubbmedlemmar hållit sig i skandinaviska farvatten; Anders Eriksson och Åke Rolander har båda varit så långt upp i Bottenviken man kan komma -alltså till Haparanda.Åke färdades sedan sydvart utmed den finska kusten,och Anders mötte vi,hårt hemskotade för kryss,utanför Hudiksvall sommaren 1990 -med anrop över vind och sjöbrus ”Vi har varit i Haparanda ”! Anders har även befarit Västkusten upp till Strömstad,liksom Erik Lars och Henry Bergqvist som fortsatte in i norska farvatten bortom Oslofjorden för att sedan vända hemåt igen.Anders har även besökt västliga inlandsvatten från Vänern räknat till trakterna av Arvika,samt har tillsammans med Stig Berglund besökt Örebro på egen köl.

I övrigt har många besökt de stora öarna i Östersjön,rundat sydsverige,och tagit Göta Kanal i bruk. Förf.har varit flitig österöver med besök i Tallinn flera gånger,Helsingfors och Loviisa,10 landmil österut från Helsongfors.Även danska farvatten har fått besök,som längst till Aerö med den kända staden från segelfartygsepoken Marstal. Andra har återkommande gästat Lettland.

Möjligheterna som står oss till buds är alltså oräkneliga.Oupptäckta farvatten och hamnar väntar på besök,ty det ligger i seglingens natur ofta nog att ge sig iväg,sträcka ut på upptäcktsfärd.Så du,som ännu inte upplevat tjusningen och spänningen att söka nya vägar har alltid möjlighet att göra så framöver.Sund,fjärdar och hav väntar på dig.

Henn Avasalu

SBK INFÖR NÄSTA SEKEL

Så är våra första hundra år bakom oss. Framför oss ser vi ett stort vitt ark,ett oskrivet blad som ska fyllas med kommande års utveckling,verksamhet och historia. Ett terra incognita -okänd mark-ty som något ljushuvud formulerat saken ”det är svårt att spå, i synnerhet om framtiden”.men till skillnad från våra grundare en gång har vi i dag ändå något att utgå ifrån. De hade ingenting, utom sina båtar, ett outsläckligt intresse, entusiasm och arbetsvilja att skapa någonting som förhoppningsvis skulle bli bestående. Och så blev det.

Nu är det vår tur att fortsätta.Ständigt med vår gamla portalparagraf i bakhuvudet: ” SBK,stiftad den 26 mars 1919 har till ändamål att uppmuntra konsten att bygga,rigga,manövrera och navigera segel-och motordrivna fartyg.” Alltså det finaste destillatet av vad de ytterst handlar om.

Sedan ett inte försumbart antal år lever vi i en brytningstid,ett trendbrott som berör klubbliv och våra attityder till båtlivet. Det hävdvunna båtlivet,sådant vi äldre växte upp med,regattor hemmavid eller hos främmande sällskap,sällskapslivet på klubbholmarna,sommarens semesterfärder i bekanta eller nya vatten har skiftat uttryck.Likaväl är det min övertygelse att de farvatten och skärgårdar som har funnits,finns i dag och kommer att finnas skall komma att locka ut människor i den miljö som,till skillnad från de flesta länder gynnat oss här i norden i så extremt hög grad.

Det kanske ligger något i det gamla uttrycket att folk och fartyg ruttnar i hamn...

Vi behöver också fylla på medlemskadern.Genomsnittsåldern är relativt hög och yngre aktiva är en nödvändighet. Men hur få en yngre generation intresserad ? I dessa yttersta dagar läser man om begynnande utskrotning av tonnage.Mest mindre segelbåtar upp till ca 7 meters längd,tydligen osäljbara,t o m ej möjliga att skänka bort…..annars en mängd båtar som skulle kunna utgöra insteget i båtlivet för en ytterst begränsad ekonomisk insats. Fullt dugliga för weekendbruk och turer i skärgården, för att upptäcka den.

Men,det finns ju oändligt mycket annat att ägna sig åt… Den verksamhet som varit nödvändig över tid,med administration och praktiska arbeten har fungerat väl,bemanningen har varit god,arbetsviljan likaså. Låt det fortsätta så ! Låt inte ”nånannan”-ismen få fotfäste ! Vi är en ideell förening. Tecken på sina håll indikerar att då arbeten inte utföres av medlemmarna kan en glidning mot en slags kommersiell marina ligga i korten på sikt -många båtägare har också ,i kraft av förbättrad ekonomi tagit för vana att anlita en marina för underhåll och vinterförvaring. Bekvämt förstås; ingen arbetsplikt,ingen vakthållning -och ingen social samvaro……,men en faktura att betala på våren !

Redan 1961 skrev Åke Janhem,mångårig redaktör för ”Till Rors” om vikten av att envar bör sätta av åtminstone några år i en befattning i båtklubben,stor eller liten -för att med gott samvete sedan kunna nyttja alla de faciliteter som skapats -på ideell väg. Detta betonar han i sin bok ” Fritidsbåten” som kom ut detta år…..båtböcker var sällsynta då.

För framtiden är det alltså av största vikt att bevara känslan av samhörighet i klubben och vara en aktiv medlem,både i arbeten och sjöliv. Vi får under inga omständigheter transformeras till en båtuppläggningsklubb som dessutom i stort sett driver en gästhamnsverksamhet……och nu inte slå oss till ro på toppen av utvecklingskurvan.

Därifrån finns vanligen bara en väg. Utför.
Henn Avasalu

Södertälje båtklubb 100-årsjubileum

Det skall vi fira ! Lördag 30 mars 2019 Kl 17.00

Alla medlemmar med gäster hälsas välkomna till Södertälje stadshus "Trombon"

PROGRAM :

Välkomstdrink samt underhållningsmusik.

Föredrag av Hanna Gelotte-Fernandez,
Södertälje och dess invånare under 1900 talet.

Välkomsttal av båtklubbens ordförande.

Trerätters festmåltid med vin/öl + kaffe o kaka.

Under middagen underhållningsmusik och allsång.

Vid kaffet föredrag av Henn Avasalu om SBK och
fritidsbåtarnas utveckling i Södertälje från 1919.

Utdelning av förtjänsttecken och andra utmärkelser.

Ev. gästers tal.

Dans till underhållningsorkestern med kapellmästaren
Anders Zibbe Holtz och vokalisten Lotta Arvidsson.

Anmälan : genom insättning på klubbens BG och ange namn
och antal personer, samt ev. födoämnesallergier.

Kostnad : subventionerat pris vid betalning före 1 mars 2019
400:-/person till Bankgiro 5849-3487

Parkering och busshållplats i omedelbar närhet.

Vid ev. frågor v.g. ring Urban Sandh 0702367076

“Hur tyst kan det vara?

Inte ett knäpp! Bara långt bort i fjärran kan ljudet från några bilar skönjas. Det är allt. Tyst i flera minuter. En ankas kvack, kvack bryter kortvarigt den långa tystnaden.Sen tyst igen. Länge.

Fjorton män står på en brygga i Södertälje och spanar ut över kanalen. 14 gubbs, som normalt inte kan hålla tyst i en minut ens, står där stilla, som faststenade, och spanar.

Vad kollar de på?
Men bryts plötsligt tystnaden:
Plats vid märke!! Jag har överlapp.
Nej det har du inte!
En lång stunds tysnad igen.
Djäv—r! Varför ska jag alltid hamna i vindhålet!
(hemmasonen Lasse Karlsson)
Sen tyst igen.
Är det målgång??
– Ja!
– Neeej!
Ja, så ter sig livet när det står 14 RC-seglare på Södertälje båtklubbs långa brygga en söndag i början av november.

Vad ska de förbipasserande på promenadvägen strax bakom tro?

Ja, så är det med oss radioseglare, eller bryggseglare som säkert de på promenadvägen, kallar oss.

Vi är väl lite speciella? Inte speciellt snacksaliga. I alla fall inte när vi seglar!

Vi 14 bryggseglare som kom till Södertälje båtklubb i söndags hade i alla fall en fin dag. Solen sken och det var tre varma meter per sekund som puffade våra små fartyg framåt utmed den långa kajen.

Bäst puffade det för Tim Shuwalow, som vann den sjunde och näst sista deltävlingen i Stockholm DF65 Höstcup. Han spikade ”bara” 11 av de 17 delseglingarna. Tvåa blev ”nykomlingen” Thomas Tarp och trea Olle Krogh.

Snyggt kört gubbs!
Så många, så kul!

Att vi var hela 14 gubbs är kul. Nya ansikten den här gången också. Välkomna Thommy Rhumén och Peter Blomberg. DF65seglingen har verkligen blivit en stor attraktion för många i Stockholm. Så snart kanske vi får börja dela in oss i grupper och bära färgade Stadiumvästar? Vem vet?

Nu återstår bara La Grande Finale, dvs den sista delseglingen i höstcupen. Den går lördagen (OBS lördag!) den 17 november i Ålsten. Du kan redan nu anmäla dig på länken: http://www.srss.se/anm%C3%A4lan/df-65-kappsegling

Mats SWE208”

Höstcup 4

Söndagen 23/9 seglades deltävling 4 I Stockholmscupen vid varvet Mälarbadet.

Åtta seglare ställde upp I det fina höstvädret även om vind från väst är inte optimalt när man seglar radiostyrd DF65.

Två SBK:are deltog och bäst placerade sig Bosse Karlsson på en fjärdeplats, segrare Göran Uggla från Stockholm.

Foto: Boxxe Karlsson

Är du sugen på att testa RC segling?
Kontakta då Bosse Karlsson som har en båt att låna ut.

bosse@telgebo.se

075 5006166

Amatörbåtsbyggen inom Södertälje Båtklubb

Det händer,att vid mer formella och högtidliga tillfällen vår gamla portalparagraf kommer på tal. Den,som ” uppmuntrar konsten att bygga,rigga ”o s v ” segel-och maskindrivna fartyg”.

Detta torde ha inspirerat mången medlem i SBK, utöver den enskildes längtan att komma ut på sjön i egen båt och ägna sig åt båtliv,med motor eller under segel. Under SBK:s första decennier var det en regel att skulle man ha en båt fick man bygga den själv ! Ekonomin i allmänhet medgav inte att först skaffa en ritning och sedan vända sig till något varv för att få sin båt byggd på beställning,även om varven då var många och priserna tämligen låga.

Inte heller fanns någon andrahands-marknad att vända sig till så det återstod alltså att bygga sin båt .På egen hand… Det fanns många som inte byggt någon båt tidigare men var duktiga hantverkare, vana vid verktygens bruk. För övrigt fanns inom Klubben redan från början de,som byggt båtar med gott resultat och dessa kunde man då fråga om råd vid behov. Virke fanns också att tillgå av god beskaffenhet, t ex kärnfuru till bordläggning -och mycket billigare än mahogny.

Redan före SBK:s instiftande pågick båtbyggen; hävderna omtalar att åren 1918 -1919 fanns sex segelbåtar under byggnad. Dessa var oftast av skärgårdskryssarty, kunde benämnas som ”kappseglare” eller ”skärgårdsbåtar” -en oruffad skärgårtdskryssare.

Från tjugotalet finns inte så mycket material om detta, men klart är att en del byggen kom till utförande, i enklaste fall genom att spänna ett rep mellan två träd, lägga kölplanka och resa stävar, sedan bordfylla på en mallsats, spanta, montera bottenstockar, däcka och montera en fenköl under.

1919 byggde ”Otto-Pelle” en av SBK:s legendarer en trettia vid namn ”SVEA” -nu 100-årig och fanns till salu på Blocket okt/nov 2018. Den fanns i samma släkt fram till 2003. Hans namnkunniga bror, ”Kalle-Pelle” plåtslagare till yrket men vars verkstad innehöll båtbyggen ofta nog tog samtidigt fram en trettia vid namn ”RANZA IV” av egen konstruktion, dessförinnan en annan trettia, ”RANZA III”, också den från eget ritbord.”Kalle-Pelle” gick också under namnet ” Ranza-Pelle”

1923 byggdes en 55 kvm skärgårdskryssare efter en Estlander-ritning. Båten blev 16,2 meter över stäv,gavs namnet ”TRIM” och byggare var Carl Jansson, bättre känd som Kalle Hej. Båten finns kvar, numera med plastat skrov. Ossian Andersson,far till Folke, blivande segelmakare och havskappseglare byggde 1927 en skärgårds-40:a ”EDNA” ritad av Tore Holm.

När trettiotalet var ungt byggde Carl Billgren en Estlander-trettia, nr S 60 i furu,och sedan sålde den under kriget för att påbörja ett bygge av en B-22:a som han sedan hade i många år.Calle var en flitig byggare och framställde totalt ett dussin båtar, varav fem var segelbåtar. Nu hade också entypsbåten Mälar 22:an kommit, varav tre byggdes i SBK av Gösta Magnusson och Sivert Nilsson, samt Detlof Bengtsson som byggde 1936. Något senare kom storasystern Mälar-trettian, nr 3 byggdes av Anton Thorberg. Dessförinnan byggde han -1924- en trettia av egen konstruktion med nr S 35, ” ZORRA”

Även mindre farkoster byggdes. På 30-talet redan fanns en sektion för kanoter, och både segelkanoter och paddelkanoter skapades. Segelkanoten var det billigaste sättet att få komma ut på sjön i egen båt,så ett halvdussin segelkanoter av typen IIIB -föregångaren till C-kanoten togs fram.med dessa kappseglade man och seglade även långfärder, t ex t o r Västervik. Ett långfärdspris fanns för dylika bravader. Vid andra världskrigets början gick luften ur verksamheten och sektionen nedlades.

40-talet betydde världskrig och knapphet på det mesta. Men båtar måste anskaffas! Sedan Folke

Eriksson sett en femma och bedårats av den, byggde han en sådan1941.Efter det sällade han sig till gänget som byggde Neptunkryssare; hans båt dick nr 57 och namnet ”NISSE” Senare,.50/60 tal skulle han bygga en kustkryssare efter ritning fr ån Jac Iversen -som också ritat femman…

En stor sak skedde mot krigsslutet när ett dussin SBK:are gick samman och beslöt bygga varsin Neptunkryssare, en båttyp som blev konstruktören Lage Eklunds magnum opus.Alla byggen kom väl ut och ett flertal fanns kvar i SBK långt in på 60-talet. Bl a bytte nu Sivert Nilsson till neppare från Mälar-22:an.

Under denna epok byggde Erik Liedstrand en 22:a, registrerad S 250 ”MONA II” efter egen konstruktion.Ett mycket lyckat bygge, nu 75 år gammalt, i förstklassigt skick och åter hemmahörande i SBK. Den sjösattes 1943.Av samma konstruktör byggde Georg Hedlund en 22:a S 326 ”JUANA” 1959.

Det byggdes även motorbåtar. Oscar Ané, som varit med och förhandlat om förvärvet av Kalven köpte en ritning av C G Pettersson 1936 för 12:- -det var en klinkbyggd snipa på 6 meter, vars överbyggnad ritades av ovan nämnde Kalle Hej. Bygget är beskrivet i detalj i SBK:s 60-års jubileumsbok och kostade Oscar i material bara drygt trehundra kronor. Till detta kom en fem hästkrafters begagnad Penta för några hundralappar. Sonen Sven övertog båten senare, hade den uppemot ett halvt sekel -och slet ut ett par tre inombordsmotorer över tiden. Båten hör nu hemma i Holland. Senare byggde Eskil Andersson och Ingvar Johansson var sin motorbåt av större typ.

1944 tillkom två 15 kvm skärgårdskryssare, nr S 36 och S 37 efter ritning från Erik Nilsson.Byggare var bröderna Artur och Anders Skeppström.Artur skulle senare komma med en kryssare från Enderleins ritbord. Erik Nilsson ritade f ö ett antal utomordentliga trettior.Alla, utom en är, sålda utomlands sedan länge. Han hade också ritat 15 S43-som byggdes i Södertälje 1947 av en Dahlin. Anders byggde senare en kanotkryssare i mahogny.

50-talet innebar fler byggen. En B22:a, ”NYX” byggdes av Rune Elg,senare seglad av Hubert Andersson, sedan såld ur klubben. Denna tid fick också kanotseglingen en renässans med en ny sektion från 1956, och ett mindre antal segelkanoter kom att byggas denna tid, såväl C-som E-kanoter.
60-talets inträde såg nya båtar. Här kom t ex en Iversenritad Östertsjösexa, byggd av Wilhelm Gilander -känd för att vid sjösättningen ha hutat åt de församlade klubbkamraterna med: ”hurra ni era jävlar,men någé brännvin blir det inte” 1961 -1963 Tog Hubert Andersson hem ett varvsbyggt skrov till en Holm-ritad havskryssare som han sedan däckade och inredde.Så även Kaj Andersson som köpt ett Skaw 26-skrov i klink som han färdigställde själv.

Epoken innebar också genomslag för den kokfasta båtplywooden. Segelmakare Folke Andersson kom med ett tomt skrov,ritat av Per Brohäll, som han inredde och färdigställde med sikte på kommande havskappseglingar. Av samma material byggde Anders Eriksson och Gunnar Kjellgren varsin ”DELTA” en havskryssare ritad av van de Stadt.Gunnar Kjellgren hade dessförinnan byggt en ”HARPUN”, ritad av Iversen som en dagseglare med campingmöjligheter.Anders sjösatte sedan sitt nybygge,en” ZEESTER” havskryssare, också den skapad av van de Stadt.materialet var plywood, fick svart skrov och orange överbyggnad.

Ytterligare plywoodbåtar tillkom, Henry Bergqvist byggde tre ”BLACK SOO” havskryssare, ritade även de av van de Stadt.En åt sig själv,sedan var sin åt Bo Andersson och Urban Sandh. Någon ”PRIMAAT” byggdes också, och till sig själv byggde Henry Bergqvist en halvtonnare i kallbakad teknik varvid ca 70.000 häftklammer åtgick !Konstruktör var även här van de Stadt, en holländare med världsrykte. Så kom 70-talet som blev självbyggarnas decennium när nu plasten kommit in i bilden. Sålunda byggdes 3-4 Safirer,utvecklad från en 5,5:a -av Lars Karlsson, Lars Andersson och Hans Benndorf..

Som på Neptunkryssartiden byggdes nu ett tiotal Rival 22:or av SBK-medlemmar, och ett par Wasa 30 tillkom genom Lars Holmberg och Bernt Andersson. Och Henry Bergqvist krönte sin byggarkarriär med en Wasa 55, sedan en Wasa Atlantic,en stor båt.

Framställningen gör inte anspråk på att vara exakt, mycket möjligt finns luckor här och var. Det hela är ändå en exposé över tid och hur många medlemmar löste båtanskaffnings-frågan med den enda merod som stod till buds: självbyggnation !

Och båt ska man ju bara ha -eller hur ?

Henn Avasalu

Klimat eller väder, den akuta effekten är densamma.

Den gångna sommaren var extrem för alla. Ovanligt varmt och ovanligt torrt i större delen av landet. Det som dock gjorde att sommaren 2018 står ut som alldeles speciell är att det extrema väderläget varade så länge. Vi hade under både maj och hela juli en vädersituation som liknade en normal sommar på Iberiska halvön.

De flesta tyckte nog, efter ett par veckor, att det kunde räcka med värme. Alla som utförde någon form av fysiskt arbete led nog rätt mycket och det var viktigt att dricka hela tiden. Själv byggde jag en ny sjöstuga på landet och det var tur att det var så nära till Östersjöns svalka. Även där var det dock rekordtemperaturer. Mina tankar gick ofta till dem som faktiskt led på allvar av värmen. Gamla människor förvisso – med åldern försämras förmågan att kyla av sin kropp genom svettning och att känna törst – som *de facto* löpte allvarliga hälsorisker relaterade till framför allt cirkulationsstörningar.

En kategori människor som är särskilt känslig för vädret är reumatiker. Med dagens teknologi kan man äntligen få en gedigen vetenskaplig bild av förhållandet väder/smärta genom att utnyttja s.k. ”crowdsourcing”, dvs. många i befolkningen bidrar med data till forskare, t.ex. via sin smartphone. Det finns mycket riktigt en studie kallad ”Cloudy with a chance of Pain” startad vid universitetet i Manchester, England. Här har tusentals människor med återkommande ledsmärta rapporterat in dagsformen via en app, som skickar denna information (tillsammans med GPS-data från vilket aktuellt lokalt väder kan inhämtas), som sedan sammankopplas för att få en vetenskapligt objektiv (nja, rapporteringen är fortfarande subjektiv) helhetsbild. Resultaten från denna forskning är dock i skrivandes stund inte klara. En given vinst med detta är förstås att kontinuerliga data från alla dessa människor också ska kunna prognosticera vädret och därmed göra meteorologer arbetslösa. Vore inte det något för att sätta press på SVTs prognoser? Alltså, smärtindex blir till väderprognos. Hur kunde det låta då? ”Hej, är det vädertjänsten? Jag har skitont i händerna efter dagens segelhantering. Blir det dåligt väder i morgon?” Nej, så funkar det inte...

De flesta tror nog att det är kyla och omslag i lufttryck som skapar problem i leder med påföljande smärta, men man man vet faktiskt inte säkert hur väder och ledsmärta hänger ihop. Även värme tycks ha negativa effekter på känsliga individer. Vad som är klart är dock att träning och kroppsrörelse alltid är välgörande och motverkar stelhet, ledproblem och ledsmärta.

Ska vi då försöka oss på att dra en slutsats? En faktor som kanske är involverad, är att man troligen är mer stillasittande i värme, en icke önskvärd aktivitet för människor i allmänhet och för individer med ledproblem i synnerhet. Kanske är det så enkelt.

Båtaktivitet då? Att vara på sjön är förstås alltid fint. Där har vi både vattnets svalkande effekt och fysisk aktivitet, åtminstone om man seglar...

Tomas Ekström