



SBK

KONTAKT

2005:4

Södertälje båtklubbs medlemsblad



Resa till Frankrike 2004
med HR 31 Monsun

EFTERLYSNING!

Vill Du arbeta som funktionär för SBK

Vid Södertälje Båtklubbs årsmöte den 15 november 2005 ska valberedningen föreslå årsmötet funktionärer inför kommande arbetsperiod. Vi vet av erfarenhet att funktionärer som föreslås till omval tackar nej av olika anledningar, därför behöver vi medlemmar som "mönstrar på SBK-skutan". I en ideell förening måste vi alla ta vårt ansvar på något sätt att bidra till klubbens utveckling.

Du som är intresserad att arbeta som funktionär kan ta kontakt med undertecknad.

För valberedningen

Bernt Magnusson

Mobil 0733-76 37 84

E-post bernt-magnusson@spray.se

Nästa nummer av SBK KONTAKT kommer omkring den 15 Oktober. Sänd in dina bidrag senast den 1 Oktober 2005 till Henn Avasalu. (Digitala bilder och text kan även mailas direkt till editören på e-mail: malin@d3k.se)

Copyright: SBK KONTAKT. Överträdelse beivras.

Henn Avasalu

Floraborgsvägen 62

152 51 Södertälje

Email: henn.avasalu@delta.telenordia.se

Telefon: 550 188 64

Innehåll

EFTERLYSNING!	2
Sommartider	2
Ordförande har ordet	3
Resa till Frankrike 2004 med HR 31 Monsun	4
Om SBK~valsen	6
Om sällskap och klubbar.....	7
Ny mast på Slandö Kalv	7
Sensommartankar.....	7
En vecka på Slandö Kalv	8

Sommartider

Efter en mycket lång och härlig semester med i huvudsak segling i vår mysiga skärgård som förtecken kastas jag brutalt in iden hektiska vardagen igen utan att ha haft en tanke på att kolla mailen på hela sommaren. Detta i kombination med att jag om två dagar kastar jag loss med jobbet för att röja minor i Rigabukten under fjorton dagar har haft vissa negativa effekter på detta nummer av SBK Kontakt. Bland annat finns det medlemmar som skickat in material som jag på grund av bl. a. tidsbristen och den dåliga tajmingen inte kommer lyckas få med i detta nummer. Henn som reläer materialet till mig är nämligen själv i skrivandets stund på semester.

Detta missöde är jag mycket ledsen över men jag hoppas att ni kan hålla er till tåls tills nästa nummer då även de bidragen kommer att få förgylla klubbmedlemmarnas tillvaro.

MVH Malin Holmvall, Editör för SBK Kontakt

Ordförande har ordet

Sommaren har, som sig bör, bjudit oss växlande väder och förhållanden, några av oss har dragit nitlotter med regn och rusk under de alltför korta semesterveckorna och några, oftast de som vistats i de yttre skärgårdsområdena, har haft fantastiska upplevelser med härliga seglatser i minne.

Klubbens sedvanliga midsommarfirande gick av stapeln i strålade sol och med många deltagare, även ifrån våra grannklubbar, kul! Tack alla ni som såg till att det än en gång blev en lyckad tillställning! Det är härligt att se att när det kniper så finns det hjälpande händer bland medlemmar och funktionärer.

Det har varit påhälsning av inbrottstjuvar på Karlberga! Nattvakterna lyckades denna gång skrämja iväg vederbörande och resultatet blev endast en mindre skadegörelse och inget stulet! Vårt nattväktarsystem verkar fungera bra, vi kommer ändå att se över det en smula så att det kan ge oss ett än bättre skydd med fler nätter per sommar bemannade. Jag återkommer om detta.

Det börjar dra ihop sig till en avrundning av säsongen och det är dags att börja se över och förbereda inför upptagning och vinteruppläggnig.

Varvsområdet på Mälarbads sidan fick nog inte riktigt den upprensning och städning efter förra vintern som behövdes, det var väldigt få som ställde upp när området skulle röjas och resultatet

ser inte alltför trevligt ut, en kraftfull uppmaning till alla att vara med och städa efter sig, det är väl det minsta en klubb kan begära av sina medlemmar! Det känns inte roligt att eventuellt behöva "tvångs styra" något så självklart. Övriga områden passerade översynen med flaggan i topp, tack för det!

För de som känner att man vill dra ett extra strå till stacken och bidra med sitt intresse och kunnande för klubben, så är det en ypperlig möjlighet att inför årsmötet ta kontakt med någon i valberedningen (med Bernt Magnusson i spetsen) och erbjuda sina tjänster eller föreslå någon inom något av klubbens alla funktionärsområden!

Miss inte de återstående aktiviteterna som klubben arrangerar, KM den 17/9, höststädning på Kalven den 24/9 och förstas vårt årsmöte den 15/11.

Väl mött vid klubbens medlemmöte tisdagen 13/9 kl 19.00.

Med önskan om en härlig "Brittsommar"!

/Göran Eriksson



Resa till Frankrike 2004 med HR 31 Monsun

Tanken att göra en havsresa fick fast form våren 2004 när en havskryssare fanns till salu på Mälarhamnen av SBK. Jag blev sugen på att byta min trevliga Albin 79, som jag ansåg vara för lätt att ge sig till havs med, till den tunga stål båten.

Jag förhandlade klart köpet med ett villkor att en besiktningsman skulle inspektera båten. Tyvärr ansåg han att båten krävde för mycket arbete och pengar för att göra i ordning den för min resa. Men pengarna fanns och önskan att åka åtminstone till Holland där jag kommer ifrån levde också kvar i mig.

På nätet hittade jag en HR 31 Monsun från 1978 som såldes av den första ägaren i Motala. Jag reste dit och köpte båten direkt. I maj tog jag båten genom Göta-kanal till Södertälje och förberedde den för semesterresan genom att montera nya GPS plotter och radar. Förra ägaren hade pysslat om båten som sitt barn och brukade byta alla filter och smörja på alla ställen varje år. Som biolog förstod han sig minst på motorn. Det var också den enda punkt han var osäker på vid säljdiskussionerna. Det räckte inte med 2 månader att få tid hos en Volvo-Pentadealer för en service. Originalmotorn, en MD 11, rök ordentligt. Jag tog ut spridarna som blev reviderade och det hjälpte mycket för att minska rykandet.

Situationen på jobbet tillät att jag kunde ta tjänstledigt i 6 veckor så att tillsammans med min vanliga semester hade jag nästan två och en halv månad på mig att vara borta. Min resplan hade med tiden utvecklats till att ta mig till Medelhavet. Efteråt kan jag säga att det var alldeles för ambitiöst att åka på en sådan resa med en okänd båt (jag hade bara seglat från Motala till Södertälje med den). Samtidigt måste man vara lite tokig för att fatta ett sådant beslut annars blir det aldrig av.

Resan blev en blandning av intressanta, vackra upplevelser och problem, mycket problem. Jag har också lärt mig av det här att man måste reservera mycket tid i för-

hållande till sträckan som man ska överbrygga. Man är ibland tvungen att vänta i en hamn tills stormen lägger sig. I det avseendet var 2004 ett extremt år. Sen ska man ha en tjock plånbok med sig. Jag blev 200 000 kr lättare på två och en halv månad inklusive kostnader för en ny motor.

I början av juli åkte min sambo och jag iväg och efter en vecka kom vi till Gedser i Danmark. Det blåste friskt på Hanöbukten men båten var stabil och det kändes tryggt. Om hela resan hade gått på samma sätt hade jag hunnit fram och tillbaka till Medelhavet. I Gedser fick vi vänta 3 dagar tills stormen avtog. Egentligen hade den minskat marginellt när vi fortsatte resan med 17 m/s vindstyrka. Med revat segel och motor till gick det relativt bra och snabbt (12 km/h).

Nästa morgon kom vi till Kiel och det hade gått bra med radar under natten med tiotals fraktbåtar och färjor omkring oss. Men jag började oroa mig för motorn för den tappade olja genom avgasröret. I kanalen till Nordsjön blev det klart att jag hade allvarliga motorproblem. Den blev svårstartad och orkade betydligt mindre. I Cuxhaven hittade jag en Volvo dealer och byte impellern till kylvattenpumpen som saknade en vinge. Dessutom blockerade gummibiten delvis utloppet i pumpen. Efter två dagar i Cuxhaven gav vi oss iväg till Nordsjön med destination Holland, där jag skulle ta en ordentlig omgång med motorn.

Tjugo mil ifrån Cuxhaven när vi kom till öppet hav överhettade motorn och varningssignalen tutade. Som tur var kunde vi segla tillbaka till Cuxhaven och starta motorn en sista gång för att lägga till i hamnen. Jag fattade beslut att köpa en ny motor för den gamla var tydligen slut. Volvo dealern hade en reviderat MD11 i Bremerhaven och de skulle bygga in den inom några dagar för bara 25 000 kr. När de skulle hämta den var den såld till någon annan. Då blev det en hel ny MD 2030 för 110 000 kr som var 25 % dyrare än i Sverige, hade jag kommit fram till under tiden.

Problemet var att den nya motorn var mindre (fast kraf-

tigare) vilket krävde en del anpassning av båten för att kunna installera den. Dessutom behövdes en ny backslag som skickades från Göteborg. Efter 2 veckor hade jag ätit i alla pizzerior i Cuxhaven och båten var färdig. När chefen startade motorn gick den direkt igång direkt och lät bra. Efter några justeringar startade mannen motorn igen men den blockerades. Jag blev förskräckt men han sa att det inte var allvarigt – de hade överfyllt med motorolja. Jag var sugen att ge mig ut på sjö och promenerade på kajen för att inte lägga mig i när de fortsatte att krångla med motorn.

Nästa morgon gav vi oss iväg för andra gången ut på Nordsjön. När vi var 20 mil ute skulle vi svänga västerut och segla för halv vind från norr. Precis när jag började hissa storseglet stannade motorn och jag fick inte igång den. Under tiden drev båten ur kurs och innan jag kunde hissa segel hamnade vi på en sandbank.

Jag anropade på VHF-en och inom 10 minuter kom polisen som kastade ut en gummibåt på 90 hästar men den fick inte loss mig. Sedan kom räddningstjänsten med en jetbåt som drog loss mig och stannade vid min sida när jag seglade tillbaka till ett välkänt ställe, Cuxhaven.

Det var lördag och med hjälp av lite pengar ordnade jag att en montör skulle titta på båten. Då upptäcktes att alla bränslefilter (3st i rad plus en på motorn) var smutsiga. Det visade sig att jag hade bakterier i dieseltanken som hade producerat massor med slam, som troligen hade kommit loss vid den skakiga överfarten från Danmark.

Efter 3 dagar alltså ungefär 3 veckor sedan första ankomsten till Cuxhaven satt vi kurs mot Holland på en separat tank på 25 liter som jag kunde fylla med hjälp av en eldriven pump över ett filter ur den stora sjuka tanken på 150 liter. Motorn kunde inte suga upp från stora tanken även efter byte av alla filter.

Vid nästa övernattnings på Norderney som är en av öarna norr om Tyskland träffade jag en Holländare som hade råkat ut för samma sak och hade kemikalier med sig för att bota tanken. Efter detta upplevde vi några dagar med vackert och lugnt väder i Holland och kom till Zeebrugge i Belgien när det var dags för motorn att få sin första service med obligatoriskt oljebyte av en auktoriserad Volvo-Pentadealer.



Under resan hade jag upplevt en blockering av motorn vid start mitt på havet för att undvika ett containerfartyg. Jag berättade det för dealern som bedömde att motorn var felinstallerad. Avgaspottan skulle ha sänkts ner för att förhindra vatten att rinna tillbaka och tränga sig in i en av cylindern när motorn stängs av. Det hade alltså hänt två gånger och lett till allvarliga skador, nämligen böjda vevstakar. Skadan yttrade sig genom sänkt prestanda och obalans. Det förklarade varför jag fick skruva fast motorns fäste varje dag.

Dealern sa att det var illa men att jag skulle kunna fortsätta resan efter att jag hade monterat ett vattenlås som skulle förhindra att vatten skulle komma in i motorn igen. Efter semestern skulle jag ta upp skadan med Volvo angående garantin.

Nästa destination var Brighton och innan vi skulle korsa Engelska Kanalen byte jag samtliga bränslefilter och kopplade motorn till stora tanken igen för att den hade blivit renare efter behandlingen med kemikalier. Det fanns nästan ingen vind och vi åkte på motorn hela vägen. Efter ca. 16 timar såg vi redan kritklipparna vid Eastbourne. Det var otroligt att resa utan problem bortsett från att jag var tvungen att skruva fast motorn då och då.

Resan gick vidare mot Frankrike i riktning Cherbourg med bestämmelse Guernsey, St. Peter Port. Vi åkte på motorn för att spara tid, ibland seglade vi när vinden tillät att åka rakt dit vi skulle. Kombination av lite segel och motorn gav en stabil gång. Ytterligare ett dygn senare kom vi till Brest. Sedan Belgien hade resan gått riktig bra. Varje etapp var på ca 250 km som vi klarade på ungefär ett dygn.

I Brest väntade vi på gynnsamt väder, det vill säga Nord eller Nordvästlig vind inte starkare än 6 Beaufort för att korsa Biskajabukten till La Coruna i Spanien. Efter tre dagar var det fortfarande sydvästlig vind och lite för hård. Väderleksrapporten lovade lugnare väder och vinden skulle rymma till väst. Samtidigt med en holländsk 46-fotare med professionell bemanning som snabbt skulle till Medelhavet, lämnade vi Camaret nära Brest med kurs lite västlig från La Coruna enligt min Pilothandbok.

Vinden rymde aldrig och vi kämpade i tre dygn mot en allt hårdare sydvästvind som vid tillfällena fick storm styrka (18 till 20 m/s). Det gick väldigt sakta och efter halva vägen kändes det inte roligt längre. Det kändes som man hade åkt berg och dalbana på Gröna Lund i tre dagar och jag beslöt att återvända till Frankrike, fast lite längre söderut än var vi kom från. Det gick väldigt fort och två dagar senare kom vi till Pornicet nära St. Nazaire. Det var ett trevligt ställe och vi roade oss i några dagar. Jag hade bestämt mig för att glömma att åka till Medelhavet och vi hade semester i Frankrike med vackra utflykter till Ile de Yeu och La Rochelle. Jag hittade ett bra ställe att lämna båten på över vintern, nämligen på ett varv nära La Roche-Bernard vid floden La Vilaine. Ett par veckor efter vi hade gett upp flög vi hem till Sverige.

Innan jag tog upp båten besökte jag en Volvo-Pentadealer i Les Sables d'Olonne som tog ut motorn och reviderade

den för 25 000 kr. Medan jag väntade tills det var klart kommunicerade jag via e-post och telefon med dealern i Cuxhaven och Volvo-Penta Tyskland, utan succé. Jag fick betala och de utpekade varandra som ansvariga.

Först 3 månader senare när jag läste i Båtliv om ett liknande problem i Sverige skickade jag hela arkivet inklusive en besiktningsrapport från Frankrike till Volvo-Pentas huvudkontor i Göteborg och fick reparationspengarna tillbaka av dem omedelbart.

Jag har lärt mig minst två saker. Åk inte iväg på en lång resa med en okänd båt och försök inte att korsa Biscajabukten vid sydvästlig vind vilket man inte ska enligt pilotboken.

2005 års resa gick alldeles utmärkt mellan Bretagne och Bordeaux över ca 600 sjömil. Enda trasslet var en krånglande drivmotor till autopiloten, som kunde ersättas med en reserv.

Ny mast på Slandö Kalv

Var och en som besökt Mälarens Pärla och tagit en promenad till NW udden vid starttornet, eller rundat udden per båt, har sett att en ny mast har rests där.

Som en riktig jaktrigg står den där, med undermast, salning, toppstång, kindbackar, gaffel... Och i topp vajar, som sig bör, en klubbflagga.

Det hela utgör en anslående anblick. En eloge således till, skaparen av detta verk, Lennart Hedman!

Sensommartankar

Båtarna har återvänt till hemmahamnens platser, säsongen börjar lida mot sitt obönhörliga slut. Längre och kortare färder har företagits, och glädjande nog har några medlemmar lämnat bidrag som berättar om det upplevda. Läs! Tag lärdom!

Och om nu din drömda resa –kort eller lång –inte blev av i år, är nästa sommar inte SÅ långt borta. Du har vintern på dig att planera; en god del av nöjet ligger i att lägga upp en färdplan i stort, studera sjökort och seglings- samt hamnbeskrivningar med mera. Och medan du gör det, begrunda gärna den grekiske poeten Kazanzakis rader:

”As you set off for Ithaka
Pray that your road will be a long one
Full of adventures and discoveries”

(”När du kastar loss mot Ithaka
be att din resa skall visa sig lång
full av äventyr och upptäckter”)

/Red.

Om sällskap och klubbar

Under vår långfärd i somras hade jag nöjet att stöta samman med förre hamnmästaren i Nyländska Jaktklubben, NJK, som var ute i samma ärenden som vi. Vi hade under tidigare resor lärt känna honom och fått många bra tips, och nu fick vi en liten pratstund på kajen i Hangö östra hamn innan våra vägar skildes.

Han berättade då att NJK härom året gästats av en seglare från kontinenten, Belgien närmare bestämt. Denne man hade då berättat, att det därhemma fanns en klubb, ett segelsällskap av mer exklusiv art, där det inte var alldeles enkelt att vinna medlemskap.

Till att börja med var antalet medlemmar begränsat till några hundra, avgifterna var högst respektabla, och för att kunna bli övervägd som medlem krävdes, att fem (5!) befintliga medlemmar lämnade skriftliga rekommendationer.

I alla sällskap brukar det finnas någon passus i stadgarna om uteslutning av medlem, som burit sig illa åt, dragit vanära och skam över sällskapet och mera annat sådant. Så även här, naturligt nog. Skillnaden var dock den, att om någon medlem skulle uteslutas, så drabbade detta öde även samtliga fem medlemmar, som hade lämnat rekommendationer!

Hårda bud, kan tyckas. Man kan förmoda, att rekommendationer inte lämnas alldeles lättvindigt i sådana här sammanhang. Enligt uppgift lär väntetiden för medlemskap likafullt vara lång....

Apropå NJK så innehar de en jättesamling klubbvimplar i sitt klubbhus, med vimplar från jordens alla hörn, inklusive en från världens äldsta klubb, Royal Cork Yacht Club, RCYC, grundad 1720!

I den samlingen är förvisso även SBK representerad....
/Red.

SENIORER

Nu när sommaren lider mot sitt slut tänkte vi försöka fortsätta med våra ärtluncher för alla daglediga SBK-are.

Vi hoppas ni alla har haft en bra sommar även om den kom av sig lite grand. De dagar vi prickat in och som ni bör notera är den 22 september, den 20 oktober och den 24 november. En påminnelse kommer att införas i LT under ”100 ord” onsdagen innan. Som vanligt träffas vi i Kompassen kl 1300 och anmälan gör du till:

Stig Berglund per tel 550 685 41 eller 070 – 517 13 56

Välkomna hälsar Siri Wikström och Stig Berglund

Om SBK-Valsen

Vår kunniga och vakna läsekrets förnekar sig inte. Visserligen har vi inte fått in några melodiförslag, men Sven Nordgren, mångårig bas på Kanalholmen, visste berätta att författaren och tonsättaren hette David Lundahl.

Denne man verkade som musiklärare i Södertälje, där han tidigare även varit biografpianist under stumfilmsepoken. Biografen lär ha legat på Järnagatan 4.

Han var känd för att på mycket kort varsel skriva texter och musik därtill, till fester och sammankomster. Hans musikalitet var av den arten att han gärna hade Dagens Nyheter på notstället. Läste sålunda tidningen alltmedan han samtidigt obesvärat spelade den melodi som var för handen!

Någon anknytning till SBK bör han ha haft när han skrev den publicerade texten på 30-talet –det sägs att Carl Billgrens förtjusning att bli omnämnd i texten var begränsad....

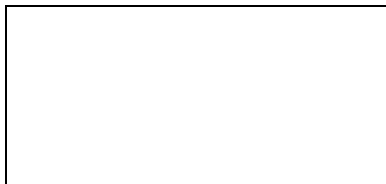
Noterna i original finns bevarade, vilket borde möjliggöra att SBK-Valsen kan framföras vid något kommande lämpligt tillfälle.

/Red.

Avsändare:
Södertälje Båtklubb
C/o Stening
Vårbovägen 10
152 51 Södertälje

B - Föreningsbrev

Porto
betalt



EN VECKA PÅ SLANDÖ KALV

Hur en vecka som hamnvärd på vår klubbholme kan gestalta sig ska jag berätta lité om här.

Vi, d v s undertecknad och vår värderade klubbhusvärdinna Siri Wikström hade nöjet att under vecka 32 vara värdar på Slandö Kalv.

Vi avlöste seglarskolan som veckan innan hade härbärgerat ca 20 barn därute. Av detta syntes ej ett spår sedan ledartrojkan städat och röjt efter sig vilket var trevligt att konstatera –det bådär gott för framtiden.

Vädret under veckan kunde varit bättre vad gäller regn, men värmen fanns ju där ändå. En värme inte minst från våra gäster som alla är imponerade av hur väl ordnat vi har det på ön. Ett bevis på detta var en Uppsalabåt som under sommaren gästade oss 14 nätter, han var där i år för 31:a året i följd, vilket måste vara något av ett rekord. Lite smolk fanns dock också och då tyvärr i form av en som sade sig vara medlem men ej förde vår klubb-

vimpel. När jag då skulle ta upp serviceavgiften erlades den först efter en längre palaver om bl a vem som skall bevisa sitt medlemskap. Tag lärdom, alla medlemmar och se alltid till att föra klubbvimpel på din båt. (Självklart skall alla SBK:are –med stolthet– föra sin klubbvimpel! /Red.s anm.)

En solskenshistoria får avsluta. Under onsdagen kom SSS med sin seglarskola, 14 båtar och ca 30 barn på besök. Vid en mellanmålsrast med bananer, saft o bullar utbröt ett regn som om himlen öppnat sig fullständigt. På min uppmaning sprang då hela sällskapet upp till stugan för att undkomma regnet. En halvtimme senare lämnar sällskapet ön och när vi sedan kollar ordningen i stugan kan vi inte finna minsta spår av besöket! Heder åt sådana barn och deras ledare.

Till dig som inte provat jobbet som hamnvärd; tag en vecka nästa år –jag lovar du får en upplevelse !

Stig Berglund