



SBK

KONTAKT

2010:2

Södertälje båtklubbs medlemsblad



Provskjutning
av SBK:s kanoner

Förtjänstfullt renoverade av
Björne...

Den 1 oktober på Kalven

Dagsvers

Fritt efter

Alf Henrikson

På Linaviken
lägger sig isen
Och SBK-seglarna
sitter vid spisen
Sen faller snöglöpp
på rubb och stubb
Och även på SBK-
seglarnas klubb

Sänd in dina bidrag till Henn Avasalu.
Digitala bilder och text kan även mailas direkt till
editören på e-mail:
malin.holmvall@gmail.com
Papperskopior av foton och text skickas till:
Malin Holmvall,
Dopparestigen 6, 125 35 ÄLVSJÖ
Copyright: SBK KONTAKT. Överträdelser
beivras. Adress till hemsidan: www.sodertaljebk.net

Henn Avasalu
Floraborgsvägen 62
152 51 Södertälje
Email: henn.avasalu@comhem.se
Telefon: 550 188 64

Innehåll

Ordföranden har ordet.....	3
Medlemsmötet den 23 okt.....	4
Timmer!	4
Förslag till dagordning vid Södertälje båtklubbs Årsmöte den 1 februari 2011	5
Valberedningens nomineringar.....	6
Kallelse till årsmötet	7
Vad påverkar båtars utveckling?.....	8
Vad betyder SCYT?	10
Signalmasten på Slandö Kalv	11
Vårstädning på Slandö kalv... ..	11
Jollesektionen seglar igen	12
Sommarfärd i österled	13
Aprils begynnande verksamhet och möte(n)	15
Samtal med Knapen.....	16

Ordföranden har ordet

Järna nov 2010-11-06

En blek novembersol letar sig in denna Allhelgonalördag då jag sitter och försöker att erinra mig hur denna båtsäsong har varit. En stor del av sommaren har väl i stort sett varit fint båtväder för våra medlemmar även om augusti månad varit så där. Kappseglingarna som klubben arrangerat har även i år haft ett flertal deltagare vilket jag kan tänka mig är till stor glädje för seglingskommittén som lägger ner ett stort arbete för att det hela ska fungera.

Denna inledning kommer jag att använda mig av att göra en summering över verksamheten i klubben under det gångna året. Vi hade ju en besvärlig vinter med massor av snö vilket gjorde att frågan om ansvar för skjultaken aktualiserades. Vi har dock slagit fast att även om klubben äger skjulet så är det alltid båtägaren som har fulla ansvaret. Dock skall påpekas att båtägaren måste ta kontakt med ansvarig fastighetsintendent (Benny Nilsson) om det lämpliga att gå upp på taket. Det finns ingen försäkring som täcker skador på båt om det skulle rasa och vi vill ju inte heller ha några personskador för någon båtägare som i sin iver att skydda sin båt råkar illa ut. Frågan är inte helt lätt.

På medlemsmötet i april som glädjande nog var mycket välbesökt presenterade styrelsen ett förslag till avtal mellan klubb och medlem. Många medlemmar har under året skrivit ett avtal som är en trygghet både för klubb och medlem men det fattas ännu ett stort antal som inte har skrivit. För nya medlemmar är det ett måste. Det nya kontrollmärket verkar i stort sett ha fungerat och de flesta båtar är nog uppmärkta. Med två så genomgripande åtgärder som avtal och ett kontrollmärke på båten måste vi ha en mjuk övergång men successivt kommer vi att skärpa regelverket till nackdel för de avtalslösa medlemmarna.

Ungdomssektionen som på mötet hotades av nedläggning har genom några medlemmar fått en glädjande renässans. Upprustning av jollar samt segling på viken för ungdomar har denna sommar kommit i gång och vi planerar fortsättning till nästa år. Sektionen har styrelsens fulla stöd och de anslag som begärdes har styrelsen beviljat.

Efter att jag framfört skarp kritik till länsstyrelsen för deras hantering av klubbens ansökan om bidrag för toatömmning kolm det plötsligt pengar som vi nu använder för ändamålet. En pump med hög kvalité har inköpts och planeringen av en brygga pågår. Anläggningen beräknar vi att ta i bruk till nästa säsong om allt går som planerat. Den efterlängtade asfalteringen på norra plan blev ju klar i god tid till upptagningarna. Det är äntligen slut på den tiden då vantskruvar och andra dyrbara riggdetaljer låg i gruset och for illa och den besvärliga hanteringen av mastvagnen är ett minne blott.

När man har sin båt på MälARBadet är det lätt att klubbens andra hamnar kommer i skymundan. Karlberga som i mångt och mycket är självgående har under säsongen renoverat sin fina klubbstuga som en gång varit ett lotshus. Vidare håller man på med en varsam renovering av den ”fria” bryggan och bomplatserna har utökats till glädje för de flesta medlemmar där. Kanalholmen som lever lite vid sidan om kommer nu att få en välbehövlig upprustning. Det finns inget som är så sorgligt i vår anrika klubb då man ser bryggor rasa och ligga obrukbara i vattenbrynet mitt i staden. Jag gick medvetet ut med en provokativ kallelse till båtägarna på Kanalholmen i augusti som blev relativt välbesökt. Resultatet av mötet blev att vi enades om en upprustning i lagom takt och att styrelsen ställer ekonomi och materiel till förfogande. Den nya pråmfärjan som vi under hösten inköpt kommer att bli till god hjälp som arbetsplattform från sjösidan. Den underlättar väsentligt alla materieltransporter mellan klubbens alla hamnar och då även till ”Kalven” där vi då och då har behov av att frakta ut maskiner för olika ändamål. På ”Kalven” måste vi under detta år gräva om en ny infiltrering till vårt avloppsverk. På MB har verkstaden fått ett helt ny takkonstruktion sign. av våra ”Guldkalvar” Bosse, Bernt och Lasse och en ny ytterpanel kommer så småningom. Heder och tack till dessa herrar som ständigt jobbar för klubben.

Ett ny plan för att kunna göra sin arbetsplikt presenterades på oktobermötet. 6 man åtog sig att sköta MälARBadets grönområden under sommartiden. När de utför sitt arbete bryr vi oss inte om. Bara det blir gjort och de får tillgodoräkna sig sina 10 timmar för sin insats.

Ordföranden har ordet

(Fortsättning från sidan 3)

Vi får se hur det utfaller. Med anledning av det stora slitaget som ”Kompassen” utsatts för har vi med omedelbar verkan tvingats avbryta all enskild uthyrning i första hand fram till årsmötet. Vi avser att till årsmötet lägga fram ett förslag med begränsning av uthyrningen till enskilda medlemmar.

Till slut en liten solskenshistoria. En mindre segelbåt ”Karlskronavigg” lämnar i mitten av juni staden Hjo vid Vätterns södra strand. 11 veckor senare anlöper båten sin hemmahamn efter att ha gått till Göteborg och sedan runt den södra kusten och tillbaka genom Göta Kanal. Inget märkvärdigt kan tyckas. Besättningen bestod av två personer som snart närmar sig 80-årsstreckets totalt utan erfarenhet av långsegling. Hög ålder, ingen erfarenhet samt en liten båt stoppade inte dessa entusiaster. De har verkligen levat efter måttet CARPE DIEM. Hoppas Ni gör detsamma hoppas

Urban Gradén

Medlemsmötet den 23 oktober.

Sedan bommarna kommit ur sjön på ett smidigt sätt som vanligt fylldes KOMPASSEN till sista plats av medlemmar för kaffe och en välbehövlig smörgås.

På agendan förmärktes, att Södertälje Båtklubb börjat planera med framförhållning inför 100-årsjubileét 2019. För ändamålet skall inrättas en 100-årsfond, och alla medlemmar är välkomna med tips och förslag på hur vårt kommande 100-årsfirande skall ske. Visserligen ännu 8 år bort, men tiden går fort....

Även diskuterades behovet av mobilkranar till våren 2011; det är viktigt att tidigt fastställa sjösättningsdag och göra beställning i god tid, då kranar på våren kan vara en bristvara.

För framtiden måste SBK även se över behovet av folk som kan hantera traktor, gaffeltruck o annat sådant, ty tiden går och befintligt manskap måste någon gång kompletteras och ersättas, ett fenomen, vilket ordföranden framhöll, även gäller styrelsen och övriga funktionärer.

Och så publicerar nu SBK de namn, vilka är nominerade av valberedningen att komma i fråga vid instundade val på årsmötet 2011. Se särskild förteckning.

Och så åtskildes alla, en del för att röja en del snö (!) på båtarna i de fall tackning inte medhunnits....

/red

Timmer !

Var och en som besökt Mälarens pärla, Slandö Kalv har ju sett att en stor mängd träd har fällts där, uppemot ett nittio-tal.

Skälet var tvåfaldigt; dels var många träd gamla och mycket murkna, och utgjorde därför en alltmer ökande risk för folk och båtar. Det visade sig också att i stubbarna kunde man utan besvär köra ned ena armen utan besvär i den mjuka ”kärna” som kom i dagen. Träden stod alltså bara med ett ”skal” någorlunda friskt virke.

Det andra skälet var att få hela hamnområdet ljusare och soligare med färre skugga från lövmassor.

Fällningen sköttes av professionellt skogsfolk, och så skulle virket bortskaffas. Det löstes genom en entreprenör från Ridön som disponerade både lastpråm och lastmaskin –och så var vi av med problemet. Till ingen kostnad, dessutom! Kvarvarande ris i stor myckenhet har samlats ihop och har bränts till största delen.

För överblickbar framtid har således ”Kalven” ansats och ska nu ge ett ljusare och mer inbjudande intryck än tillföre....

/red

Förslag till dagordning vid Södertälje Båtklubbs

Årsmöte

den 1 februari 2011

1. **Mötets öppnande**
2. **Eftertanke över avlidna medlemmar under verksamhetsåret**
3. **Mötets utlysande**
4. **Fastställande av dagordning**
5. **Föregående mötes protokoll**
6. **Val av ordförande samt sekreterare för årsmötet**
7. **Val av två justeringsmän, tillika rösträknare**
8. **Styrelsens berättelse**
9. **Revisorernas berättelse**
10. **Fråga om styrelsens ansvarsfrihet**
11. **2010 års ersättningar**
12. **Styrelsens förslag till avgifter 2011**
13. **Styrelsens budgetförslag**
14. **Behandling av styrelsens och medlemmars förslag**
15. **Val av ordförande**
16. **Val av styrelseledamöter**
17. **Val av revisorer**
- 18a. **Val av ledamöter till valberedningen (4 st)**
- 18b. **Val av funktionärer**
19. **Fråga om firmatecknare och justering av beslut**
20. **Fråga om fortsatt uthyrning av Kompassen**
21. **Utmärkelser**
22. **Utdelning av SBK:s ”Ledfyr”**
23. **Övriga frågor**
24. **Årsmötets avslutande**

Valberedningens nomineringar till Årsmötet 2011

som funktionärer för Södertälje Båtklubb.

Styrelsen

Ordföranden	Urban Gradén	2011	Omval
Vice ordf	Torgny Holmvall	2011-2012	Omval
Kassör	Laila Brännström	2011	Omval
Ledamot	Vakant	2011-2012	Nyval
Ledamot	Mona Holmberg	2011-2012	Omval
Ledamot	Jonas Magnusson	2011-2012	Omval
Ledamot	Leif Andersson	2010-2011	
Ledamot	Benny Nilsson	2010-2011	
Ledamot	Mona Holmberg	2010-2011	
Ledamot	Mona Holmberg	2010-2011	

Ombud

SKBF och Sörmlands Seglarförbund	Leif Andersson
-------------------------------------	----------------

Revisorer

Sammanställande	Åke Persson	2011	Omval
	Sigvard Jonsson	2011	Omval
Revisoruppl.	Tomas Forsberg	2011	Omval

Valberedningen

Fyra ledamöter väljs på ett år

Sittande är

Göran Eriksson sammanställande	tfn 070 7539953	Omval
Per-Urban Jerreholm	tfn 08 55063440	Omval
Lars Cidh	tfn 08 55084701	Omval
Sven Nordgren	tfn 08 55061877	Omval

Seglingskommitté

Leif Andersson	2010-2011
Jörgen Hendengren	2010-2011
Centh Ahlstam	2010-2011

Ungdomssektion

Hamnk. Mälarbadet

Ordförande	Bengt Linder	2010-2011
Ledamot	Jimmy Landell	2010-2011
Ledamot	Caye Johansson	2010-2011
Ledamot	Berndt Önnerstedt	2010-2011

Ledamot för pens.	Bo Andersson	2010-2011	
Ledamot	Conny Skoog	2011-2012	Omval

Hamnk. Karlberga

Ledamot	Stephan Larsson	2010-2011	
Ledamot	Kjell Cajerfeldt	2010-2011	
Ordföranden	Mikael Eriksson	2011-2012	Omval
Ledamot för pens.	Sven Nordgren	2011-2012	Omval

Slandö Kalv

Tillsynsman	Bert Grankvist	2010-2011	
Tillsynsman	Lars Jansson	2010-2011	
Tillsynsman	Bo Andersson	2010-2011	
Tillsynsman	Björn Ångström	2011-2012	Nyval

Hamnk. Kanalholmen

Tillsynsman	Johan Tidström	2011-2012	Nyval
Tillsynsman	Folke Andersson	2011-2012	Omval

Kontakt

Redaktör	Henn Avasalu	2011	Omval
	Malin Holmvall	2011	Omval

Festkommitté

Helene Larsson	2011	Omval
Vakant		
Vakant		

Valberedningen

Kallelse SBK Årsmöte

1 februari 2011

kl 19.00 i klubbhuset Mälarbadet.

**På årsmötet kommer sedvanliga årsmötesförhandlingar att behandlas.
Handlingar till årsmöte kommer att publiceras på vår hemsida**

www.sodertaljebk.net

samt på Kompassen.

Väl mött och välkomna!

Styrelsen

Vad påverkar båtars utveckling ?

Alltsedan den glasfiberarmerade plastens tillkomst har världens båtbestånd vuxit enormt. Bortsett från materialets användbarhet har givetvis parametrar som välståndsökning, mera fritid och annat sådant inverkat kraftfullt.

Seglare är individualister som förr vände sig till en utvald konstruktör, gav denne sina önskemål och synpunkter, kanske något om planerat användningsområde, varpå konstruktören -lika mycket tekniker som konstnärskapade linjerna. I dag är det inte så. Marknaden erbjuder en rad färdiga produkter vilkas utformning, grundade på bl a marknadsundersökningar blivit mycket likriktade, oavsett storlek.

På 70- och 80-talen när marknaden växte dramatiskt havskappseglande man flitigt. Båtar som då vunnit framgångar marknadsfördes genast som lämpliga familje- och långfärdsbåtar som såldes i stora antal. Bakom detta låg en påverkan från mätregler och så har det varit länge, till nu.

När längre färder till sjöss blev alltmer intressanta på –säg- 30-talet blev behovet av båtar med goda seglings- och sjöegenskaper alltmer uttalat. I denna utveckling intog Svenska Kryssarklubben en framträdande position. Det anordnades ständigt konstruktionspristävlingar där alla framstående konstruktörer deltog. Resultaten blev ofta enskilda byggen eller de då så vanliga lottbåtarna. Och för att länka in utvecklingen i sunda banor tillkom så småningom Östersjöregeln, senare omarbetad till Svenska Havskryssarregeln (SHR), allt med iakttagande av fundamenta; en båts form och egenskaper påverkas bara av vinden och vågbildningen. Ingenting annat, då dessas inverkan har varit, är, och kommer att vara eviga förutsättningar för en båts naturliga miljö.

Men så kom, som sagt, plasten. Materialet skapade plötsligt möjligheter till hittills okända former och det alltmer framväxande intresset för havskappsegling lade grunden för en utveckling av den redan befintliga mätregeln internationellt, RORC. Och här började trixandet med mätta- len. En båt behövde egentligen inte vara särskilt snabb eller välseglande. Med lämpliga insnörpningar vid mätstationer, tunna ändskepp, stor bula midskepps osv kunde en båt vara framgångsrik även om den aldrig kom bland de främsta i mål. Samtidigt tillämpades en annan regel i USA av CCA (Cruising Club of America) –mer om dem senare. Underhand växte missnöjet med existerande regler på båda sidor Atlanten och mot bakgrund av alltmer ökat internationellt utbyte började man redan i mit-

ten av 60-talet att diskutera en ny, gemensam regel för bruk världen över.

Så tillkom IOR, International Offshore Rule, från Sverige ivrigt uppbackad av Gustav Plym, som ingick i den regel- skapande kommittén. Alla var emellertid inte lika imponerade. Vi som var med då och läste ” På Kryss & Till Rors” kunde ta del av den skarpa debatt som rasade mellan Gustav Plym å ena sidan, Arvid Laurin, Knud H Reimers m fl på den andra. Dessa sistnämnda hade räknat på saken och tyckt sig finna, att mindre önskvärda följder var att vänta. Och det skulle visa sig, att de inte skulle ha alldeles fel. Ja, väldiga hugg utdelades i holm- gången konstruktörer emellan, och Knud H Reimers deklarerade t o m offentligt att han för sin del aldrig skulle rita en IOR-båt ty: ”jag dansar inte med flickor jag inte gillar.”

Hursomhelst; IOR blev antagen 1970. Havskapp- seglingar, Ton-cuper, Level Rating-kappseglingar blomstrade och många nya IOR-båtar byggdes. Alla med någon hum om seglingshistoria minns året 1979, året för Fastnet Racekastrofen, då 15 seglare miste livet. Man hade träffats av en extrem storm i Irländska sjön, och av en eskader av ca 400 båtar rullade en tredjedel 180 grader, ännu fler slogs omkull med riggen i sjön, 5 båtar sjönk och 24 övergavs (men kunde bärgas senare). Ett antal båtar blev också liggande uppochner, med kö- len i vädret. I extremfallet dröjde det upp till fem minuter, innan en våg, stor nog att leverera tillräcklig kraft, kom och träffade kölen så att båten vände rätt sida uppåt igen. Seglarvärlden var chockad. Något hade hänt.

I USA finns en seglarsammanslutning vid namn CCA, Cruising Club of America. Den är grundad 1921, har ca 1200 medlemmar, varav ca 200 utanför USA. Man organiserar den berömda Bermuda Race, annars sysslar man med kvalificerad långfärdssegling på jordens alla hav. I denna sammanslutning kan man inte söka medlemskap. Man får en inbjudan, man blir kallad som medlem, och kvalifikationskraven är därefter. Kort efter Fastnet -79 påbörjades en omfattande faktainsamling, så även inom CCA, ty man ville få klarhet i -så långt möjligt- varför det som hände, hände. Inom CCA skred deras tekniska kommitté till verket. Inom kommittén fanns flera

berömda konstruktörsnamn, bland dem Olin Stephens. (Han hade även medverkat som ordförande i den kommitté, som tog fram IOR-regeln.) Arbetet tog flera år och utmynnade i en rapport i bokform 1987, där båtformer, displacement, stabilitet, byggnadssätt, utrustning, rigg och segel behandlades i detalj. Rapportförfattarnas sammanlagda erfarenhet omfattar 750.000 distansminuter, på alla jordens hav, i alla väder. Alla är även högt kvalificerade tekniker, varför deras erfarenheter, metoder och slutsatser kan tillmätas vitsord.

Men åter till IOR. Denna regel hämtade mycket skrov-mätning från RORC, medan CCA fick stå till tjänst med segelmätningen. Det infördes också en faktor gällande båtens tyngdpunkt i syfte att undvika extremer i fråga om djupa, tunga kölar. Olin Stephens nödgades konstatera, att denna detalj fått heltigenom motsatt effekt; barlasten har i många fall lättats och hamnat högre – dvs som invändig barlast, medförande en hos många båtar klart otillfredsställande stabilitet. Vi har alla sett otaliga fotografier av båtar med 6 – 8 man på lovarts rail – detta för att båten överhuvudtaget skall gå att segla!

Olin Stephens skriver också: ”En del havskryssare, avsedda för kappsegling, och de familjebåtar som utvecklats från dessa är farliga för sina besättningar.”

De rent tekniska beräkningarna i fråga om stabilitet, rätande moment, displacement, barlast osv skulle föra för långt att penetrera här. Studien visar klart, att mindre båtar, byggda före omkring 1975 klarade sig mycket bättre under Fastnet -79 än senare modeller av mer utpräglat IOR-snitt, och som påfallande ofta hade svårt att stå på benen.

Sammanfattningsvis betonar Olin Stephens särskilt faktorerna med minskande displacement och ökande bredd därför att forskning klart har visat att dessa parametrar bringar egenskaper direkt kopplade till risken att kantra/ slå runt. I enkel form kan man då uppställa de påverkande faktorerna sålunda:

Större displacement

Är positivt för I, förmågan att bära segel, II, ökad utsträckning av stabilitetskurvan, och, III, bättre motståndskraft mot kantring.

Stor bredd

Är positivt för I och negativt för II – III

Hög tyngdpunkt

Är negativt för I – II – III

Djupt skrov

Är negativt för I och positivt för II – III

Tung rigg

Är negativt för I – II och positivt för III

Höga fribord

Ökar boendevolymen men höjer också tyngdpunkten, samt ökar vindmotståndet.

Och slutligen skriver Olin Stephens: ”Som kritiker måste jag djupt beklaga många karaktäristika och egenskaper hos den nuvarande generationen av kappseglings- och långfärdsbåtar. Eftersom jag hade en betydande del i tillskapandet av IOR som befördrat många av felen, måste jag nu erkänna mina misstag och eftersträva rättelse.”

Och dagens båtar då? Vad har påverkat former och utseende? Jo, den allra största påverkan (nu när regler inte längre tycks ha så stor inverkan) kommer från vad fabrikören (entreprenören) och rådgivaren (konstruktören/designern) tror är säljbart! Det mesta pekar här på den minsta gemensamma nämnaren: vad får bästa möjliga mottagande från största antal potentiella köpare? Nu är visserligen en glasfiberbåt relativt billig i framställning men i stället finns dryga initialkostnader för plugg, formar m m, så produkten måste säljas i stort antal och därför tilltala de många och möta motstånd hos de få. Det gäller alltså att behaga hela familjen med båten vid marinan eller uppställd på båtmässan i stället för i öppen sjö...

CCA.kommittén kom i samband med sin forskning fram till en formel: ”Capsize Screening Formula” baserad på data som varje båtägare lätt har tillgängliga. Det skall sägas, att en båt knappast kan fås att kantra – och slå runt – enbart av vindens påverkan, vilket däremot kan inträffa av grov, brytande havssjö.

På engelska har formeln denna lydelse:

1. Take the gross weight of the boat in pounds. Convert it into the volume of displaced seawater by dividing by 64.
- 2 Divide the cube root of this number into the maximum beam in feet.

Och översatt borde det då bli: 1 Tag din båts vikt uttryckt i pund. Omvandla det till volymen för undanträngt sjövattnet genom att dela med 64.

- 2 Dela båtens maxbredd i fot med kubikroten av talet du fick under 1.

Ger kalkylen ett tal av 2,0 eller lägre är det ok. Din båt kan antagas ha en god förmåga att stå på benen.

Omvandling kilo till pund: multiplicera med 2.205
Omvandling av meter till fot: multiplicera med 3.2810

Sist och slutligen; Vad hände sedan? Nitton år senare, 1998 var det färdigt igen, nu på andra sidan jorden – ”down under”. I Australien seglas ett berömt havskör som heter Sidney-Hobart, och detta år drabbades tävlingseskadern av orkanartade förhållanden med vindstyrkor upp till 40 meter per sekund. Och en havssjö i paritet med detta.

Denna havskappsegling skördade sex liv, och ett antal båtar sjönk. Åtskilliga båtar, precis som i Fastnet -79 rullade runt av sjöns inverkan. Och trots den mycket grova sjön blev åtminstone en båt liggande uppochnar i fyra minuter, med besättningen instängd, stående på ruff-taket, tills en grov sjö klappade till båten och fick den att rulla med rätt sida upp.

Om detta skrevs en bok redan året efter och fanns i svensk översättning år 2000. Titeln blev: ”Sydney – Hobart. Dödlig storm.” Översättningen förfaller vara en smula medioker och texten kunde ha mått väl av mera korrek-

Vad betyder SCYT ?

Det står för Scandinavian Classic Yacht Trust, ett tämligen nybildat organ med målsättningen att klassiska båtar seglas och syns, varigenom även ett betydande kulturarv bevaras.

En större aktivitet ägde rum i Trosa och Tullgarn första augustiveckan. Dels seglade A22:or och Mälarbåtar om SM / RM, dels hade man trummat ihop en mängd klassiker, inte bara från Sverige utan även från Finland m fl länder, bl a skärgårds-150:an Beatrice Aurore, R 10.an Itaka, ett flertal åttor och sexor os v.

Värt att nämna är att tre engelsmän seglade en 15 kvm skärgårdskryssare från engelska sydkusten till Trosa på 12 dagar, med sträckan 1000 distansminuter. Båten har en gång tillhört den legendariske Uffa Fox, som med sin 22.a soloseglade England – Sandhamn 1930 när KSSS firade 100-årsjubileum. Under resan togs prover för Askö-labbets räkning och man kunde rapportera att Nordsjön är förfärligt nedskräpat med massor av bråte

turläsning, men ger för övrigt en god beskrivning av vad besättningar och båtar fick utstå. Bokens bildmaterial är emellertid förträffligt och illustrerar mycket väl de egenskaper vi diskuterat här. Ett flertal bilder, tagna från flyg, visar båtar, som under enbart stormföck inte mäktar att göra fart framåt. Mera segel kan inte föras i rådande vind. I lovart om båten är ett brett kölvatten av hela båtens längd vilket alltså innebär att båten hasar fram sidledes.

Och typerna förefaller vara just sådana, som är lätta, breda, litet displacement, hög tyngdpunkt -och mycket snabba under normala förhållanden. Bokens författare diskuterar dock ingenstans om de deltagande båtarnas egenskaper och eventuell medverkan i vad som följde. Men det var det långtifrån normala förhållanden här. Till havs kan man råka ut för att få en omgång, om man råkar vara på fel plats vid fel tillfälle. Detta gäller också Östersjön. Det finns en hel rad rapporter som var och en berättar, att även på detta till synes fridfulla vatten har kullslagningar inträffat, inte av vindens påverkan, men en brottsjö, och där masten passerat horisontalplanet. När så sjön rullat undan har båten rest sig igen...

/red

som flöt omkring. Utanför Europort i Holland såg man hur stora containerfartyg dumpade mängder med sopor i sjön! Efter passage av Kiel-kanalen fann man Östersjön i betydligt bättre skick !

Det finns mycket intressant att taga del av. Besök därför siten: www.sailtrust.org och se fina bilder jämte spännande textmaterial.

Yachting Monthly rapporterar i sitt sommarnummer om olyckor med vattenscooters; nu hade en sådan i 40 knops fart rammat en trimaran, krossat dess styrbordsponton, vållat skador för 30.000 pund och scooterföraren ådrog sig svåra personskador och måste lyftas med helikopter till närmaste sjukhus.

Vi har alla träffat på dem, och red´s uppfattning är klar: de är ett veritabelt plågoris på sjön! Under senaste decenniet har i England nio dödsolyckor inträffat vartill kommer att 300 personer fått mer eller mindre allvarliga personskador. Men både i England och här tycks det vara svårt att bestämma under vilka lagar och förordningar dessa vattenleksaker hör hemma...

/red

Signalmasten på Slandö kalv

Nå n gång för sådär trettio år sedan reste Valdemar Jacobsen en signalmast på Slandö kalvs norra udde, årtalet finns säkert dokumenterat. Masten hade en hissbar gaffel och en bom som vilade i en sax. Mellan gaffeln och bommen fanns 5 – 6 stycken sejnfäll för signalflaggor att användas vid kappsegling. Masten hade tillhört en fiskebåt och vid 2000 – talets inträde hade den gjort sitt. Den ersattes med en mast med topstång och

med fast gaffel fast gaffel år 2004 som på skeppsbyggeris är dokumenterat med ett mynt i mastroten. Virket är gran från Slandö kalv och det hyvlades och oljades på dansbanan där oljefläckarna fortfarande syns.

Nu 2010 var det hög tid för en överhaling av roslagsfernissen som består av lika delar kokt linolja, balsamterpentin och trätjära. Det utfördes av samma besättning som reste masten 2004, nämligen Bosse Andersson, Stig Berglund, Lasse Jansson och

Lennart Hedman i oktober 2010

Vårstädning av Slandö Kalv.

Den 8:e maj var avsatt till städning och iordningsställande efter vintern av ” Kalven”, Mälarens Pärla, en säsongsupptakt sedan gammalt betraktad som en tradition, men även en nödvändig förvaltning av klubbens anläggning.

” Kalven ” är i dag inte längre en spartansk anläggning utan full med modern utrustning av varjehandas slag; duschar/ toaletter, reningsverk, färskvattenanläggning osv. Allt detta kräver tillsyn inför sommarens invasion av såväl SBK:are som gästande båtar från när och fjärran. Dessutom skall hamnplanerna städas av från ris och löv, bojar och utprickning placeras ut m m och klubbstugan städas grundligt. Dessutom är ” Kalven ” f n belamrad med grova stockar efter den mycket omfattande trädfällningen som ägt rum hösten -09. Detta virke måste nu bortskaffas med maskinell hjälp.

Tyvärr höll inte vädret den goda standard vi vant oss vid under många, många år. Det blåste kallt från NO, temperaturen var låg och molntäcket var massivt. Detta kan ha bidragit till det rekordartat låga deltagandet – bara 17 tappra kunde mönstras under dagen. Dessa gjorde emellertid framstående insatser ändå, och belöningen lät inte vänta på sig – en delikat sillfrukost i gammal god stil, aväten inomhus, för andra året i följd. Och när kosan på em ställdes mot hemmahamn kom det utlovade regnet som utlovat. Men då hade vi hunnit göra det mesta!

Men det vill synas att det för kommande år måste åstadkommas en bättre uppslutning. Normalt brukar det vara 35 – 40 personer i aktion, och det har varit tillfällen, när bortåt 100-talet medlemmar varit på plats. Men då är det inte alldeles enkelt att hitta uppgifter åt alla !

/ red



Bortforsling av timmer.

Jollesektionen Seglar Igen!

Under sommaren har det åter synts jollesegel utanför SBKs hamn i Bergvik. Den nya jollesektionen bildades under medlemsmötet i april och ett tiotal medlemmar anmälde sig glädjande nog som funktionärer, de flesta seglare men även en motorbåtsägare. Vi började första säsongen försiktigt genom att bara bjuda in barn och ungdomar till medlemmar i klubben, och deras kompisar. Det var som mest 14 jolleseglare ute på viken en av kvällarna med fint väder i juni, och totalt ordnade vi 7 seglingar fram till 9:e september.

Jan-Erik Sandh tog sig på ett strålande sätt an jobbet som ungdomsinstruktör, assisterad av Mikael Gellerstedt och Mats Röhr. Klubbens medelålder sänktes när vi rekryterade 9 nya ungdomsmedlemmar bland jolleseglarna.

Detta hade inte varit möjligt utan en gedigen upprustning av jollarna under våren där Tordh Brynolfsson, Leif Ahlgren, Ove Remmert och Mats Röhr bla. satte in nya akterspeglar i rostrfritt på alla fem optimistjollarna, anpassade nya roderfästen och en ny mast monterades. Tordh plastade och målade flera jollar – stor eloge för ett utmärkt jobb! Lasern rustades upp med ny självläns mm och två ejollar sattes i segelbart skick. Totalt blev det 67 timmars välbehövlig båtvard som möjliggjorde att segla 5 optimister, en laserjolle och två e-jollar. Vi skulle kunna segla upp till 4 e-jollar och klubben har en hyfsad samling av jollesegel för flera båttyper.

Vi hade mycket trevligt tillsammans och vill gärna fortsätta med kvällsseglingar nästa säsong, gärna med några fler medlemmar som funktionärer. Då kanske vi också får möjlighet att ordna en veckoslutssegling vid Kalven, och kanske en kvällstur med större kölbåtar. Ungdomarna kan vi förhoppningsvis också intressera att fortsätta som gästar vid klubbseglingarna och kanske också att delta i ett par regattor hos närliggande segelklubbar.

Stefan Lillieborg



Sommarfärd i österled!

Efter decennier av långfärdsseglande fanns i tankarna också en längre överhavssegling till Estland. Tillsammans med vännen Åke, vars båt vi skulle använda diskuterades saken redan 2009 men av olika skäl uppsköts det hela ett år.

Nu var det alltså dags. Båten fanns redan på Gotland, och vi hade tillsammans seglat över den till Visby veckan före midsommarhelgen.

Fredagen den 9 juli tog mig förmiddagsfärjan till Visby där bil mötte för färd till Herrvik på ostsidan, där båten nu låg. I detta läge hade vi redan tagit beslutet att omedelbart avgå, då vinden var god till frisk syd, men väntades avta under lördagen.

Vi lämnade Herrvik vid 16-tiden och styrde ut på en mörkblå Östersjö med vita bräm. Före oss låg en annan båt, en Birdie 24 med Thomas och Juhani ombord, som skulle till samma mål som vi. Av den syntes intet då den avgått redan vid 12-tiden, och – skulle det visa sig – redan ha hunnit avverka ca 25 distansminuter. Men vi skulle nog ikapp den. Trodde vi...

Med frisk halv vind gick färden galant. Framåt kvällen avtog vind och sjö något så automatstyrningen fungerade nu fint. Detta möjliggjorde goda vilo- och sömnpauser för tvåmannabesättningen.

Med det väder som varit rådande sedan i midsomras slutade kvällen med en magnifik solnedgång där vi tågade österut i fallande skymning. Riktigt mörkt blev det aldrig, god bris rådde natten igenom och distanserna tickade undan.

Självfallet bjöd naturen på en vacker soluppgång och i den klara morgonen siktade vi vår första waypoint, fyren Irben, som alldeles ensam står i havet mellan Estland och Lettland i det ”sund” som är öppningen till den väldiga Rigabukten. Här korsade vi tungtrafikkorridoren

till Riga och efter en ensam natt till havs befanns nu fartygstrafiken tämligen riklig.

Så småningom tonade en blå linje i syd som blev högre längre ostvärt, där farleden vid Kolkasrags svänger 90 grader mot Riga. Alltså Lettland. Av Estlands syntes inget, det är låga land och ett visst värmedis började påverka sikten. Till slut kunde vi i norr sikta fyren Sörve, en skapelse på 52 meter på Ösels (Saaremaa) sydligaste udde.

Av Birdie 24:an syntes fortfarande ingenting. I lysande väder satte vi nu kursen norrut, ost om den långa halvön med fyren, allt på behörigt avstånd från land, ty stränderna är mestadels mycket långgrunda. GPS:en hr Garmin skötte förtjänstfullt om saken så att vi färdades säkert fram. I kursen fanns bara fri horisont, men övertygade om att vårt mål låg i den riktningen fortsatte vi förtröstansfullt. Senare siktades ett litet ensamt segel på samma kurs som vi, och nu hade vi koll på Birdien. Trodde vi. Väl framme fann vi att seglet tillhörde en båt, som kommit från Fårösund och låg mellan oss och Birdien. Thomas och Juhani hade också siktat den bakom sig och trodde att det var vi.

Vårt mål började skymta. Staden Kuressaare, öns huvudort, låg i kursen. Staden har i dag ca 15.000 invånare och gick genom kriget oskadad varför den gamla, pittoreska bebyggelsen är intakt. Till 1917 hette staden Arensburg och under sovjettiden döptes den om efter en lokal kommunistisk dignitär. En period ägdes också ett ståtligt residens här av Magnus Gabriel de la Gardie, herre till Läckö m fl slott.

I gästhamnen låg redan Birdien i godan ro. Finkänsliga som de var ombord där framhöll de inte att deras potatiskok var klart sedan länge utan bjöd i stället på rökt korv och kall öl. För vår del var vi ju ändå nöjda med våra 138 distansminuter på dryga 19 timmar. Förresten hade vi tidigare diskuterat Pärnu som färdmål och där besöka deras mer än 100-åriga segelklubb, men besinnade oss när vi fann, att denna stad låg ytterligare 60 distansminuter längre österut. Pärnu var ju redan före kriget ett mycket populärt semester mål för svenskar som reste dit på 30-talet från Stockholm med den lilla linjeångaren ”Kalevipoeg”, i svensk tappning mycket snart ändrat till ”Kalle på väg”

Vi fann gästhamnen synnerligen välordnad med bojar till pontoner, el (kostade inget extra) och ett servicehus med prydliga toaletter och duschar, bastu, sopservice, färskvatten, bränsle samt en liten restaurang. Den förekommande hamnkaptenen bjöd oss t o m på ett glas

rosévin vid incheckningen. Vi passade på att överlämna ett exemplar av SBK:s standert att pryda sin plats bland andra från olika klubbar runt Östersjön. Mycket uppskattat, och enligt min erfarenhet värdesätts denna uppvaltning särskilt i Finland och Estland. Så se till, att du har en standert till hands vid färder i österled!

I hamnen låg ett par dussin gästbåtar, mest finska, men även svenska, danska, tyska, holländska flaggor vajade i brisen. Med tanke kanske på de stora, öppna vattnen var båtmaterialiet kring 34-35 fot.



Redaktören överlämnar SBK-standerten till Kuressaares hamnkaptan.

Foto: Åke Persson

Redan på Gotland hade vi kollat med kustbevakningen om utklarering och annat mera sådant. Varpå de förklarade att de inte brydde sig om det mer utan vi var fria att segla vart vi önskade i alla fall. Inte heller i Estland sysslade man mer med sådant; ingen gränskontroll, tullvisitation eller annat. Vi voro alla fria färdmän på ett fritt hav, sade man, så det gamla är bortlagt. Fantastiskt! I hamnliggaren behövde vi bara anteckna båtnamn och varifrån vi kom; inga namn, personnummer, passnummer eller liknande!

Påföljande dag ägnades utflykter per hyrbil och då vädret var hett prisade vi air cond.anläggningen i bilen. Vi körde de 7 milen till öns sydpunkt med fyren, där udden förlorar sig i slingrande sandrevlar ut i sjön. Här är kriget närvarande med diverse minnesmärken och annat. I oktober 1944 utkämpades hårda strider mellan sovjetarmén och Wehrmacht, varav slutligen ca 5000 man evakuerades med grundgående flytetyg från udden.

Självfallet besökte vi också den unika meteoritkratern i Kaali NO om Kuressaare, 110 meter i diameter. Här damp en väldig stenklump ned från rymden för flera tusen år sedan med kraften hos en Hiroshimabomb. Vi hann också med att besöka biskopsborgen som började anläggas på 1300-talet, en fantastisk anläggning bakom murar och vallgravar. Biskopar förr voro mäktiga män med bibeln i ena handen och svärdet i den andra. Inrymt Saaremaa-museum gav intressanta inblickar i öns flertusenåriga historia, bl.a en avdelning som behandlar främmande herrars tilltag åren 1939 – 1991. Det finns grundad anledning förmoda, att denna utställningsdel tillkom först därefter...

Och vi böjde våra huvuden vid minnestavlan över de nittio av lokalbefolkningen som sköts av stalinisterna i juli månad 1941 innan de gav sig iväg när tyskarna kom.



Meteroitkratern vid Kaali, Saaremaa

Foto: Åke Persson



Biskopsborgen i Kurassaare

Foto: Åke Persson

På måndag skulle vår vänbåt fortsätta österut för att via leden mellan fastlandet och öarna nå Haapsalu och därpå fortsätta till Hangö i Finland. Slutligen skulle färden gå väst-vart via Skärgårdshavet och Åland till Björkö-Arholma. Se där en långfärd !



Ledande vindar på hemväg. Nästa landkontakt är Gotska Sandön.

Foto: Åke Persson

Vi för vår del följde exemplet, prognosen talade om god vind från gynnsam riktning men avtagande framöver. Så med livets nödtorft ombord lämnade vi Kuressaare, medförande alla de intryck vi fått – och gick på e m till sjöss för en bra O–SO. I solnedgången var vi redan till havs igen, autopiloten skötte grovgörat, och så småningom randades en ny, lysande sommardag till havs på nytt. Dessvärre avtog vinden alltmer vilket påkallade en och annan timme med motor också, tills vi i sol- och värmedis siktede Gotska Sandön, där vinden kom på bättre tankar.

Tisdag kväll vid 23-tiden nådde vi omsider Landsorts Bredgrund i svår dödsjö och nådde strax natthamn i

Skravleviken. Där var det ut-sålt ! Vi lyckades dock hitta en lucka längst in –där är muddrat nu - för att på morgonen läsa texten ”privat handikappbrygga”. Jösses! Som vi spiset frukost försvann vi illa kvickt, och nådde Södertälje sluss 1330. Etappen blev nu 211 distans-minuter.

Resan var slut, men intrycken består. Och det visade sig ju,

att ens båt inte nödvändigtvis behöver vara så värst stor, när vårt sommarhav är på bästa humör ! Men väder kan skifta, och då kan det bli en annan dans !

/red.

Aprils begynnande verksamheter och möte(n)

Gynnade av gott väder; sol och vindstilla kunde pontonernas bommar raskt monterar på våra nu trenne pirar den 24 april.

Därpå följde möten vid tolvslaget, inledningsvis med ett extra årsmöte, då en medlem inkommit med en motion rörande val av funktionärer, vilket borde ske vid årsmöte.

Mötet beslutade i enlighet med motionen.

Genast följde sedan vanligt medlemsmöte, där huvudpunkterna voro dels ett båtplatsavtal, för envar båtägare/platsinnehavare att underteckna. Tanken är att styra upp förhållandet SBK/medlem bättre och sålunda också underlätta framförallt kassörens arbete.

Annars ägnades en del tid åt att diskutera praktiska frågor kring arbetsplikten –inte alltid så alldeles enkelt att få att fungera. . . Alla gavs möjlighet att fylla i en enkel enkät med synpunkter på frågorna, och olika tankar ventilerade

des hur lämpligen kalla folk i olika lag, vem som skall vara arbetsledare m m. Styrelsens avsikt är att efter granskning av enkätsvaren bearbeta frågorna vidare till kommande beslut. Hit hör även tanken, att bilda små torrsättnings/sjösättningslag på –säg-2 – 4 man som kan vara behjälpliga vid trucken, köra traktor och mera annat nyttigt.

Slutligen redovisade Mats Röhr planer på nystart av ungdomsverksamhet med att anordna jolleseglingar fyra onsdagskvällar i juni. Lämplig ålder vore 9 – 15 år. Det blit lité av ”prova på” inledningsvis. Nog så behjärtansvärt efter att ha hört kassören redovisa klubbens ålderssammansättning, där mogna personer –ja, många i mycket mogen ålder dominerar. Föryngring är därför synnerligen välkommen.

Och sällan har väl ” Kompassen ” varit så välbesatt; inte en sittplats att uppbringa !

/ red

Avsändare:

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

B - Föreningsbrev

Porto
betalt

Samtal med Knapen

Det här heta julivädret tar knäcken på mig, pustade Knapen när vi möttes av en händelse.

Har jag berättat för dig om kostern förresten ?

Jo, i min allrasom grönaste ungdom hade jag en urgammal båt på ett uselt varv över vintern.

Närmast låg en bastant koster med extremt breda bogar och av obe-stämbar ålder. En ung man hade fått en slant över och köpt den där den stod uppallad.

Våren blev kall och eländig och vi frös och slet ont när vi rustade ut våra båtar. Den unge mannen, jag vill minnas han hette Jonte kom då och då, blek och allvarsam för att få råd av en som också hade en gammal båt och borde veta vad ett åldersstiget skrov kunde erbjuda. Några bord måste bytas, ett grovt timmer i stäven lossnade vid blotta beröringen, men en klinkbyggd båt behöver inte så många spant, så den ruttna biten kastades bort och ingen ny kom dit istället.

Man kunde genast se på Jonte när han hade hittat ett nytt rättbo. Jag rådde honom att gå på med trätjära, skulle virket vara en smula ankom-

met så friskades det upp, och var det riktigt mörkt fick man ju räkna med klubbkraften. Tjärans klubbkraft. Alltid något.

Så en kväll kom han över till mig igen, med den bleka minen och jag måste följa med ombord för att se vad det rörde sig om. Ska jag göra skåp eller bokhylla, eller ska jag bomma för? frågade Jonte och pekade på en väldig håla, ett riktigt grävlingsgryt på ruffsargens förkant där den var fästad i en lårbenstjock däcksbalk. Det var ett svart, ruttet, otäckt hål av ett grishuvuds storlek.

Bomma för, sade jag, skvätt in lite trätjära med terpentin först. Det var nog på tok att börja gräva ut så där, så Jonte eftersinnande.

Nästa dag kom Jonte med en stor påse gips, som han blandade med vatten, försvann sedan inombords, varifrån man hörde smaskande ljud. Som från en murare i arbete.

Så småningom kom han upp till mig igen, i bara strumplästen. Du har glömt skorna, sa' jag, akta dig, våren är förrädisk. Jag har inga skor, sa' Jonte, men kom med o inspektera!

En stor, kritvit fläck täckte nu det ruggiga hålet. Innanför denna yta förvarar jag nu mina skor, sa' Jonte; genialiskt, dom fylle bra !

Det fanns också en konstnär på varvet med sin båt, och honom vidtalade Jonte att taga med sitt målarskrin och dra ekfärg över allsammans. Ovanpå detta ådrades ekens struktur efter alla konstens regler. Jonte tyckte det såg starkt ut; man kanske skulle rama in verket ?

På sensommaren hörde Jonte av sig och bad mig komma till varvet. Han skulle sälja kostern. När jag frågade varför sade han att skorna spökade; det knäppte och knarrade i balken för jämnan. Några engelsmän skulle komma och titta. De kom, klev ombord, trampade tungt på däck, blev förtjusta och utropade: "What a ship"! Jonte bleknade.

Affären blev strax klar, köparna hissade segel och tysta såg vi seglet försvinna bakom udden. Hoppas sulläddret håller, sa' Jonte med dyster min. Var får du allt ifrån, sa' jag till Knapen.

/ red