SBK KONTAKT

2021:1 Södertälje båtklubbs medlemsblad

Sjösättning

Innehåll

Konstituering av styrelsen 2
Att vilja gå framåt...
när andra vill stå kvar 4
Redaktören har ordet 6
Med förtröstan på tekniken .. 7
En dagsetapp i paradiset..... 7
Nattsegling till Fårö..... 7
Kanotsegling i Södertälje
båtklubb 8
Mer ur Henns gömmor 11
Kvälls-(RC)-seglingar på
SBK tisdagar kl 18:00 12

Sjösättning

RC-seglare

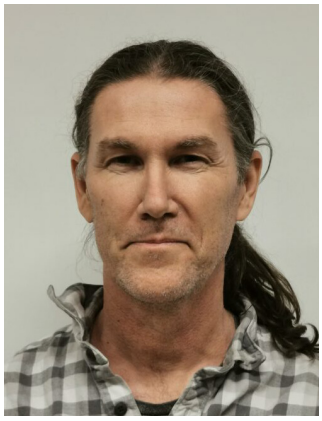
Sänd in dina bidrag till Jan Sundkvist. Skriv texten i Word eller anteckningar och skicka med bilderna separat.

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

Copyright: SBK KONTAKT. Överträdelser beivras.

Läs mer om kvälls-(RC)-segling i Södertälje båtklubb på sista sidan

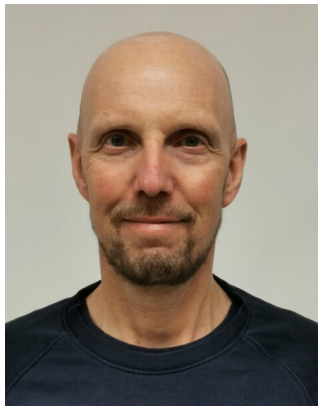
Konstituering av styrelsen



Jonas Magnusson, Ordförande

Jan-Erik Sandh, Vice ordförande / Ungdom

Tomas Ekström, Sekreterare,



Jan-Erik Östling Vice sekreterare

Marie Karlsson Eriksson, Kassör

Jörgen Hedengren, Ledamot / Arbetsplikt

Jimmy Landell, Ledamot / Vaktplikt

Kaj Lindqvist, Ledamot

Linus Reuter, Ledamot / Slandö kalv

Leif Ahlgren Suppleant

Lennart Strömberg Suppleant

Att vilja gå framåt… fast andra vill stå kvar

Det senaste året har åtminstone vi i styrelsen upplevt osedvanligt mycket negativitet - från en handfull medlemmar. Det sistnämnda ska poängteras, det är inte den stora massan medlemmar som har protesterat mot att byggnationen av Kalvenhuset äntligen, två år efter beviljat bygglov, har satts igång tack vare en drivande ordförande. Det är ett fåtal som haft invändningar. Det har dock inte funnits någon som klivit fram för att ta tag i arbetet som projektledare. Vem tar då ansvaret? Den som inte är beredd att själv ta ansvar bör inte ställa sig på barrikaderna och skrika.

Det har onekligen varit turbulent ett tag. Pandemin har definitivt satt sina spår, dels positivt med fler medlemmar, men också svårigheter t.ex. med problem att ha möten. Styrelsen har hela tiden under pandemin samlats i det stora rummet i Kompassen med behöriga avstånd och de flesta har burit munskydd. Trots detta har det varit omöjligt att samla hela styrelsen. Digitala möten är bra, men en stor del av kreativiteten går förlorad när man inte ser och känner subtila reaktioner i diskussionsgruppen.

Årets årsstämma blev speciellt genom att vi tvingades använde digitala metoder. Kritik fanns om problem med rättssäkerhet. Alternativet hade varit att ställa in helt eller vänta till i höst när de flesta sannolikt har fått sina vaccinationer. Detta hade inneburit att klubben inte hade haft en budget att arbeta med för 2021. Förslag kom på att hyra en jättelokal, men pandemilagen satte stopp för detta. Det digitala årsmötet blev också på ett sätt ett experiment. En del problem med ljudet, vilket löstes efter ett tag. Det var dock en stor besvikelse att endast 38! medlemmar orkade ta till sig tekniken och vara med på mötet. Här kommer vi till nästa problem. Varför vägrar somliga att ta till sig ny kunskap och teknik? Det gäller dock definitivt inte alla. Man blir oftast inte dummare med åren, men viljan till anpassning verkar försämras hos många. Det är något förvånande att så många som ett 30-tal i klubben inte ens har en emailadress när hela samhället idag vilar på digitala tjänster. Man kan dock konstatera att även införandet av elektriciteten och telefonen mötte

Kontaktuppgifter till styrelsen

Ordförande	Jonas Magnusson	070-5121717	ordf@sodertaljebk.net
Kassör	Marie Karlsson Eriksson	070-7179926	kassor@sodertaljebk.net
Sekreterare	Tomas Ekström	073-9823611	sekr@sodertaljebk.net
Vice Ordförande /Ungdom	Jan Erik Sandh	070-1629461	janerik.sandh@gmail.com
Vice sekreterare	Jan-Erik Östling	076-8593655	jan-erik.ostling@hpe.com
Ledamot / Arbetsplikt	Jörgen Hedengren	073-0715017	jorgen.hedengren@gmail.com
Ledamot / Vaktplikt	Jimmy Landell	073-7221661	jimmy@keropump.se
Ledamot	Kaj Lindqvist	070-9568560	kaj.lindqvist@comhem.se
Ledamot	Linus Reuter	070-5088272	linusreuter@icloud.com
1:e Suppleant	Leif Ahlgren	070-8664804	labygg62@gmail.com
2:e Suppleant	Lennart Strömberg	070-3927854	lennart@stromberg.nu

motstånd på sin tid. När resten av samhället digitaliseras, ska SBK då stå kvar med papper och pärmar? Jag vill poängtera att det är definitivt inte alla som bjuder motstånd mot ny teknik.

Starkt ledarskap med visioner har alltid mött motstånd och kommer alltid möta motstånd. Många vill ha det som det alltid har varit. Förändring är smärtsamt och innebär krav på följsamhet. Världen snurrar dock vidare och vi måste anpassa oss. Vi har idag en ledning i klubben som är mer drivande än på länge. Målet är att alla båtägare ska vara delaktiga i klubbens arbete, annars blir vi nödgade att omvandlas till en marina med väsentligt högre avgifter. Det är stötande att uppleva hur en handfull entusiaster alltid ställer upp för alla andra, medan alla andra tycker att detta är helt i sin ordning. Vid försök till rekrytering vid arbetstillfällen kommer den ena efter den andra bortförklaringen som tydliggör att man prioriterar helt andra saker än Södertälje Båtklubb. Låt ”de andra” jobba istället… Denna situation har medfört att styrelsen drivit igenom nya, av många ansedda drakoniska, ordningsregler för att klubbens behov ska tillgodoses på ett så rättvist sätt som möjligt.

Styrelsen är nu mer transparent än någon gång under min tid som medlem (ca 20 år). Årsmötet har t.ex. aldrig tidigare fått se vilka arvoden funktionärer får. Detta har sorgfälligt gömts i det stora sifferhavet - styrelseledamöter som tidigare kom in som nya var förvånade över att styrelse och funktionärer fick ersättning över huvud taget. Dessutom är arvodena nu ”vita”, dvs. arbetsgivaravgift dras och arvodena rapporteras till skatteverket. Detta har aldrig hänt tidigare. I detta läge väljer en handfull personer att på årsmötet inte bevilja styrelsen ansvarsfrihet. I mina ögon helt absurt, med uppenbar grund i missnöje med nya regler, snarare än med hur styrelsen har hanterat klubbens finanser och verksamhet.

För att komma tillrätta med behoven av arbetskraft och komma ifrån den tidigare statuerade ”10-timmars”-regeln, har styrelsen avskaffat straffavgiften för utebliven arbetsplikt, men istället infört obligatorisk arbetsplikt för alla registrerade båtägare enligt ett rullande schema. Eftersom klubben är ideell, ska alla båtägare som kan, utföra arbete utifrån förmåga. De som inte ställer upp, motarbetar i princip klubbens intressen och riskerar i förlängningen sin båtplats i klubben. Detta är inget unikt bland svenska båtklubbar utan är snarare legio. Det senaste exemplet sker medan detta skrivs, iläggning av bommarna inför sjösättningen. Ett nödvändigt antal har kallats av arbetsutskottet. Några väljer att inte komma alls, någon att hålla på med sin båt istället för att hugga i med bommarna. Munskydd är anbefallt, men på ett ställe hänger en klunga på ett 15-tal - utan munskydd - där vissa arbetar och vissa står och hänger. Det nya sättet att göra sin arbetsplikt i klubben är förvisso nytt, men att inte ens tänka tanken på att skydda andra från ev. smitta, eller avstå från att komma till kallat arbete över huvud taget, är talande. Byggprojektet på Slandö Kalv behöver arbetskraft och folk kommer att kallas. Även 71+ båtägare. Kan man ha båt kan man också t.ex. ställa upp och köra pråmen till Kalven med virke. Man behöver ju inte nödvändigtvis lasta i och ur. Ett annat är att starta och bevaka segeltävlingarna. Inte särskilt ansträngande att sitta och mysa i en båt inför start och målgång. Det finns alltid jobb som inte är fysiskt ansträngande. Det finns också behov av funktionärer vars jobb inte är ansträngande. Se lediga jobb på hemsidan: https://sodertaljebk.net/lediga-jobb/

Man kan återigen seriöst fundera över (det gjordes redan när klubben bildades) om medlemmar som inte gör ett handtag för vår ideella förening över huvud taget ska ha rösträtt på årsstämman.

Dessa rader har delvis skrivits i affekt, men det finns inget här som inte har faktagrund. Jag och övriga styrelseledamöter och funktionärer önskar att medlemmarna/båtägarna framgent ska visa en aning mer solidaritet med klubben och med dem som jobbar för den och ställa upp när arbetsplikten kallar.

Tomas Ekström, sekreterare i SBK.

Redaktören har ordet

Kontraster: vår och snålblåst, hisnande segling och lugna kanaler.

Det var emellertid inte annorlunda förr. År 1641 skriver en värsting från Vivalla i Örebro sin dikt (även värstingar kan skriva) ”Klagevisa över denna torra ock kalla vår” och börjar som vore det idag ”En torr och kall vår gör sommaren kort…Gud hjälpe, som rår! Si våren går bort och liten glädje oss giver. Sol varma, förbarma! Hos vädret torrt nu kölden sommaren river.

Gott majeregn giv, lät dugga tätt ner. Lät varm dagg örterna fukta…”.

Värstingen ifråga, Lars Wivallius, hade nyss blivit frigiven från sitt fängelsestraff på Kajaneborgs fästning i Finland. Hur nu sommaren 1641 blev, vet vi inte, men låt oss hoppas att sommaren 2021 blir varm och god!

Lasse i Vivalla, som han kallades, var en häftig typ under stormaktstiden i Sverige, men det är en annan historia, redaktören kom bara att tänka på vädret – dels det i skrivande stund, dels alla de olika väder han nyligen genomlidit i läsningen av en nyutgiven bok: ”Seglaren, Havet, Kärleken” av Uno Hylén. Han seglade i en Amigo 23 från Skanör till Peru och Chile via Panamakanalen och kunde återvända hem med Nelly, sin nyfunna hustru. En fantastisk kvinna, som utan tvekan gifter sig med Uno och seglar från sitt hemland till Skanör i en båt på 6,80 meter utan motor. De lever fortfarande gifta i Falsterbo, men nu som pensionärer. För Unos del tog resan ett par år, och slutade i hemmahamnen i september 1975. Läsaren genomlider tillsammans med Uno och Nelly kuling och storm i Engelska kanalen, vådliga angöringar i tjocka i England, hård kryss, orkan med båten drivande för bara riggen, havererat vindroder, kapsejsning på Atlanten, ny orkan utanför Azorerna, brytande jättevågor, genomvåta kläder och dessutom hela ruffen dränkt, stiltje i Karibien och storm i Karibien, hårt väder och tropisk värme utanför Bermuda, kosttillskott i form av fångad och slaktad havssköldpadda på tettio kilo, skörade segel, nödreparationet av vindrodret igen, navigering med sextant i plast (!), radiopejl med hjälp av billig transistorradio och pejlkompass, huvudkompassen torrlagd genom spricka och tropisk sol , huvudkompassen fixad genom att den fyllts med gin… Helt fascinerande, inte minst om man själv äger en Amigo 23.

Med viss lättnad byter nu redaktören miljö och färdas vidare med ett engelskt par i åttioårsåldern, som kör motorbåt tvärs genom Sverige på Göta kanal. Den färden får vi uppleva på URPlay.se under titeln ”Kanaler, båtar och kärlek” (https://urplay.se/serie/203757). Ett förtjusande gammalt par, som plöjt Englands kanaler i många år, bägge skådespelare. Hustrun känd från Faulty Towers mot John Cleese. Dessutom en välbehövlig kontrast till seglingen med lilla Amigon. Rena idyllen tvärs genom Sverige i sommarsol.

Men även i SBK har det seglats långt: Henn Avasalu bidrar i detta nummer av Kontakt med en skildring av segling in i Finska viken, till Österlen och Bornholm, en nattsegling till Fårö samt inte minst en redogörelse för klubbens stolta historia i kanotsegling. Det vore nu fint, om djärva långfarare från SBK ville berika oss med berättelser från ytterligare färder med både segel- och motorbåt, varför inte under kommande sommar!

Själv planerar redaktören med hustru lite lugnare segling i lilla Amigon – kanske en ny grundstötning vid Notholmen, strax norr Skanssundet även denna sommar. Eller en tur till Trosa med hälleflundra på Fina Fisken. Är vi i åttioårsåldern, kan vi kosta på oss att bjuda på både grundkänning och hälleflundra.

Så, kära klubbmedlemmar: segla bara, eller gör färder med motorbåten! Vart som helst, när som helst men faktiskt inte hur som helst! Överlev och berätta!

Jan Sundkvist

MED FÖRTRÖSTAN PÅ TEKNIKEN

Vi hade varit på en längre resa långt in i Finska viken för att utforska vad där fanns att erbjuda. Vi låg på Sommarö i kanten av Ledskärsfjärden på hemväg bara några sjömil från Rödhamn på Åland. I morgon skulle vi över till Söderarm.

Det befanns att en tät dimma lägrat sig över området, men fram på dagen lättade det en del samtidigt med en lätt S-bris, så vi gick till sjöss med de bästa förhoppningar. Men midsjöss på Ålands hav dog brisen och dimman tätnade. Det blev motorgång och avlyssning av vhf:s kanal 16 för att höra handelssjöfartens meddelanden. Vi hade också programmerat in en prick som waypoint strax utanför Söderarm, vid denna tid hade vi en liten Garmin, då inte så vanlig men nu i var mans båt och bil. Färden gick enligt plan, hustrun stod till rors, hon styr bättre i dimma och mörker medan jag kollade Gps:en som nu visade ett vågrätt streck som sakta sjönk i displayen - ett tecken på att man snart var framme, varvid rorsman ropar: vi har en prick strax föröver'" - och vi hade prickat exakt rätt !

Härifrån tog vi kursen mot en smal röd/svart fyr i farleden helt nära. Väl där befanns den omgiven av ett halvdussin seglare som uppenbarligen tydde sig till denna fasta punkt i tillvaron. Vi fortsatte nu leden inåt och plötsligt var det som att komma ur ett mörkt rum ut i strålande sol ! När vi vände oss om tornade sig en vertikal grå vägg upp mot skyn! Och genom detta hade vi kommit - med förtröstan på tekniken…

EN DAGSETAPP I PARADISET

På vår väg till Österlen och Bornholm hade vi nått Karlskrona och övernattat i Tallebryggans gästhamn. Tidigt på morgonen när vi gick var det en lysande morgon, vindlös men med slösande sol. Det blev motorgång inledningsvis till den västra öppningsbara bron efter Karlskronafjärden och hade nu öppet hav om babord och föröver. Strax började en försiktig SO bris ge sig till känna ... perfekt ! Vi satte kurs mot Hanö, som inte syntes över horisonten trots sin höjd med fyren. Brisen ökade sakta och vi gjorde goda fem knop. Timme efter timme färdades vi i detta Nirvana. Hanö dök upp i kursen och på eftermiddagen förtöjde vi i hamnen - efter en dag som man inte upplever alltför ofta!

NATTSEGLING TILL FÅRÖ

Årets plan var att segla till Fårö och sedan segla Gotlands ostkust, runda Hoburgen och segla till Byxelkrok via Burgsvik. Veckan som föregick avfärdsdatum var högst tveksam med mulet väder, tidvis regn och småkyligt, men vädertjänsten började så smått tala om varmluft och högtryck söderifrån upp över Östersjön. Efter stuvning av provianten gick vi till sjöss via Hartsö-Enskärdleden. Det hade blivit disigt.. Nu kändes det verkligen att varmluften kommit, man kunde kryssa iklädd t-shirt! Enda smolken i bägaren var vindriktningen, svag till måttlig S-SO. Men vi fann att vinden vred oregelbundet upp till trettio grader, vilket gjorde att om man slog på vriden kunde man få en hygglig kurs likafullt!

Framåt sena kvällen törnade skepparen in för lite sömn sedan han förvissat sig om att hustru och dotter visste att slå på vindvridningarna. När så soluppgången var förestående purrades skipper ut och fick se en makalös soluppgång till havs med alla de färger som kan komma i fråga. Föröver syntes nu ett stort torn som ligger vid Storugns och till vänster syntes tornet på Fårö kyrka - besättningen hade förstått att göra ett gott jobb !

Sista timmen blev för motor i utdöende vind, men vid 11-tiden var vi framme i Lauterhorns sköna hamn. Här mötte en kollega som hade hus på Fåro, med bil försedd med AC - det var redan trettio grader varmt - och bjöd på sightseeing runt ön. Väder och vind höll sig och vi kunde segla Gotlands ostkust med strandhugg i Smöjen, Herrvik och Vändburg - och slippa trängseln i Visby!

Och till sist, efter Burgsvik fick vi en makalös spinnakerresa över till Öland. Men det är en annan historia ...
Henn Avasalu
Högst tveksam

Kanotsegling i Södertälje båtklubb

Epoken med kanotsegling i Sverige omfattade i stort sett från sent 1800-tal till drygt medio 1960-talet. Inspirationen kom ursprungligen från England, där några herrar tagit sig för att med små paddel - och segelbara kanoter befara skandinaviska och europeiska vatten varpå man skrev böcker om sina upplevelser, vilket väckte intresse.

Aktiviteten fann snart sin väg till Sverige, där bl. a. klubben Föreningen för Kanotidrott, FKI bildades runt förra sekelskiftet. Denna nya seglingsform upptogs sedan av flera etablerade klubbar som då begåvades med kanotseglingssektioner. Och så var bollen i rullning.

Inledningsvis var kanoterna av högst varierande slag, paddelbara segelkanoter, segelbara paddelkanoter och varianter däremellan. Kanoterna var små och smala, de seglades av rorsman som satt på durken, inte uppe på sidodäcket. Så småningom strukturerades modellerna till mer enhetlighet bl.a. för att kunna kappsegla på lika villkor.

Relativt snart kom man fram till en kanottyp benämnd IIIB. Den var fem meter lång, 1,10 bred och förde tio kvm segel på tvåmaster. Hängbräder fanns inte för att få ut rorsman vikt mer åt lovart, det blev till att hänga i knävecken i sittbrunnssargen… Den var alltid kanotriggad; d.v.s. två master, storsegel och mesan. En modell var ritad av en Rosengren och blev så vanlig att de alla kom att kallas Rosengrenare.

Ett antal IIIB:are var oftast under byggnad och man kappseglade i all enkelhet på hemmavatten. Vid denna tid, präglad av knapphet var ett självbygge enda chansen för en seglingsbiten ungdom att komma ut på sjön. De få salubåtar som fanns var alla för dyra och oöverkomliga. Ibland kom segelkanoten vid denna tid att kallas fattigmans skärgårdskryssare, men som möjliggjorde färder i skärgården - och med övernattningsmöjligheter. En del resor till Västervik gjordes.

Men tretttiotalet skulle mörkna alltmer, det började komma inkallelseorder och sektionen gick till sist i graven när medlemmar och intresse försvunnit.

Så gick krigsåren, seglarna kom ut medan motorbåtarna fick stanna i land då de ej fick motorbränsle.

Men 1956 hade medlemmar köpt in ett antal segelkanoter typ E: 6 meter långa, 2,50 breda och väl lämpade för tur-och långfärdssegling. De var alla ritade av Sven Thorell, en veritabel apostel för kanotsegling. De låg alla förtöjda vid en brygga som låg undefär där norra pontonen ligger i dag. Det var inte heller direkt några ungdomar som ägde dem utan vuxet folk som turseglade flitigt.

Nu hade dessutom några C-kanoter kommit till SBK:dels nr 6, ritad av Nils Holm och seglad av vår Nils Ringkvist, son till en av E-kanotseglarna och C 48, ritad av Erik Nilsson och hos oss seglad av Bernt Magnusson. När nu intresset vaknat igen beslöts detta år att bilda en ny kanotsektion vilket vann huvudstyrelsen gillande.

Fler ungdomar dök upp efter hand och kanoteskadern ökade med dem. Nils Ringkvist bytte nu till C 210, en Rickard Sarby-kanot och Bernt Mgnusson bytte till C 190, ritad av Yngve ”Kvinten” Engqvist. Vid denna tid var den klass som blev ojämförligt populärast, Sarby, ett stort namn. Han var både seglare och konstruktör. Hans magnum opus i form av Finnjollen hade kommit redan 1952.

Kanoterna var alla enligt dåtidens byggnadssätt kravellbyggda, spantade skrov som kläddes med duk och målades. Alla av klassisik

rundbottenkonstruktion. C-kanoten tog geanst över intresset från föregångaren III B.

Seglen var från början av bomullsduk med på femtiotalet kom mirakelmaterialet dacron. Enligt vårt arkiv var inledningsvis de flesra kanoterna av Sarbys konstruktioner, t. ex. Benny Nilssons C 161, en Crafs där man provat kallbakningsmetoden vid skrovbygget, men med resultat att kanoten kom att upplösas i sina beståndsdelar när limmet släppte...

...Men senare kom byggen av vattenfast plywood, ofta ritade av Pelle Lawner från Göteborg vars kanoter visade sig snabba, t. ex. Explorita och i E-klassen Elita varav Benny så småningom byggde ett exemplar.

Under epoken mönstrade sektionen totalt 28 C-kanoter, den ojämförligt populäraste klassen. I dag finns över fyrahundra C-kanoter byggda. Även om kappseglingsverksamheten var livlig kom bara en kanot, C 255 att hemföra ett SM-guld 1963. Kanoten kom från MKS, Mälarhöjdens Kanotsällskap där den seglats under namnet ”Drivhuset”, i förekommande fall ”Drive House”, Ritad av Rolf Holm. Med dubbla slag var det en mycket vass kryssbåt.

Den inköptes av Henn Avasalu som seglade den en säsong varpå en del renoveringsarbeten var av nöden. Nytt däck lades sedan underliggande balkkonstrution limmats och skruvats fast. Utmen slagen hade små upphöjningar uppstått. Det var f.d. aluminiumskruv som inte tålde vatten utan omvandlats rill ett grått pulver…

...bara att borra ur o ersätta med mässingsskruv. Resultatet blev gott, lådan såldes till Bill Nyman som alltså blev Svensk Mästare i C.klassen i ett startfält av 63 kanoter…

Nu hade Sörmlandsregattan startat, dit även Nyköpins- och Nynäshamnsseglarna kom. Seglingen hölls årligen vid V Stendörren eller Fifong. Många förstapriser hemfördes till SBK. På Mälarsidan var Riddarfjärdregattan en bra säsongstart, sedan gästade man Göta SS och SSS vid Rasta om det inte var egen tävling på Slandö Kalv. Veckovis förekom kappsegling på Linaviken, eller så kunde helger användas för turer till Herrestaviken eller Adelsö, för där fanns en festplats….På semestern kunde det bli en tripp söderut efter kusten och man kunde då ofta delta i Barösundsregattan i Gryts skärgård. Säsongsavlsutningnen bestod i en ” Frostbite”-segling på Linaviken i December.

Det fanns också E-kanoter varav många inledningsvis var Thorellkonstruktioner som siktade på tur och långfärd, inte kappsegling. Stabila, rymliga och beboeliga med ett tält över sittbrunnen. Dessa E-kanoter var alla slupriggade men en mast, förande stor och fock. Bara två C-kanoter var kanotriggade med två master, Bennys E 95 och Henns E 156. De som ville kappsegla skaffade sig mer moderna typer: i SBK kom att finnas 18 E-kanoter över tid. Under årens lopp företogs inga spektakulära långfärder, man nöjde sig med en tur till Västervik någon gång.

I detta sammanhang bör en idog långfärdare nämnas, Ivar Tallman. Han seglade sin E 22 i femtio år och seglade till bl.a. Gotland, Gotska Sandön, Finland m. flera destinationer.

Ett tioårsjubileum ordnades under klädkodmottot: Regnställ eller mörk kostym ! Och vid något tillfälle skall de flesta klädda i frack (!) ha slussat ut till åskådarnas oförställda förvåning.

En faktor som också på sin tid påverkade situationen var att en del kanotseglare ville prova på entyps kappsegling med den nya internationella enmansjollen Finnjolle. Av dessa kom ett halvdussin att ha sin hemvist i SBK. Intresset splittrades, inte bara i vår klubb.

Mot mitten av sextiotalet var ynglingarna inte längre så unga.
Damer hade börjat dyka upp och de krävde större fartyg än en kanot. Klart är emellertid att det stora flertalet gamla kanotseglare stannade i SBK, skaffade kölbåt och utgjorde en livgivande injektion till verksamheten som under kommande decennier manifesterades i alla självbyggen och stora startfält på Adelsö Runt och Tvådagars.

I skrivande stund finns inga segelkanoter kvar i SBK men det förekommer ändå att någon siktar en äldre nostalgiker seglande sin ungdomskärlek.

Det kan noteras att sektionen inte har formellt upplösts. Kanske vilar den bara en Törnrosasömn för att vakna när tiden är den rätta ?

Henn Avasalu

Förteckning C~kanoter i Södertälje Båtklubb

Förteckning, uppdaterad av Henn Avasalu maj 2016 upptagande de C-kanoter som har funnits I SBK (kanotsektionen) under ett decennium av livaktig verksamhet. Några kanoter saknar ägarnamn och en kanot konstruktör

Typ	Nr	Konstruktör	Ägare	Byggare
C	6	Nils Holm	Nils Ringkvist	
C	48	Erik Nilsson	Bernt Magnusson	
C	128	Erik Nilsson	Sören Gustavsson	
C	138	Rikard Sarby	Hans Wilhelmsson	
C	140	Sven Thorell?	Urban Sandh inköpt från Göteborg	
C	145	Rikard Sarby	Per Svensson	
C	161	Rikard Sarby	Benny Nilsson, (”Happy”)	
			(upplöstes i sina beståndsdelar)	
C	173	Rikard Sarby	Bill Nyman (”Happy”)	byggd 1950 av J Granberg
C	190	Yngve Engqvist	Bernt Magnusson,	Charles Ringkvist (alias ” kvinten ”)
C	207	Nils Hansson	Åke Sandh	byggd av JonneGranberg
			(alias ” prånglar´n”)	
C	210	Rikard Sarby	Nils Ringkvist	
C	217	Rikard Sarby	Hans Wilhelmsson	
			(alias ”Tjex”)	
			Tidigare ägare Curt Schibler	
C	222	Hans Larsson	Bernt Magnusson,	byggd av J granberg
			Sören Gustavsson	
C	240	Thorén	Per Svensson	
C	255	Rolf Holm	Henn Avasalu från MKS,	Gösta Svensson Drivhuset”
				eller ” Drive House”
			(SM-vinnare 1963 med Bill Nyman,64 startande….)	
C	260	265Per Lawner	Birgitta Eriksson (C-lita)	
C	286	Sven Ejdestam	Henn Avasalu från MKS	
			tid äg.Rolf Eriksson,	
			(alias: ”C-så”)	
C	288	Börje Säll	Urban Sandh	ritad och byggd av ”Katten” Säll
			(alias ”Skräcken”)	
C	291	Olle Bengtsson	Hans Wilhelmsson, Bill Nyman. Från HKK	
C	292	Olle Bengtsson	Bo Zejlon från HKK	
C	293	Sven Ejdestam	Per Svensson	
C	321	Per Lawner	Hans Wilhelmsson	
C	341	Per Lawner	Stellan Andersson (Explorita) självbyggd	
C	382	Per Lawner	Lars Holmberg	
C	392	Per Lawner		
C	393	Per Lawner	Christer Johansson	
C	394			

Förteckning E~kanoter i Södertälje Båtklubb

Förteckning, uppdaterad av Henn Avasalu maj 2016 upptagande de C-kanoter som har funnits I SBK (kanot-sektionen) under ett decennium av livaktig verksamhet.

Typ	Nr	Konstruktör	Ägare
E	10	Thorell 87	P E Leonardsson, Henn Avasalu
E	39	Thorell 100	Bengt Johansson" Essan "
E	94	Oscar Jansson	Lars von Euler
E	95	B Werner	Benny Nilsson
E	110	Thorell 87	Börge Andersson-Pluto-
E	113	Thorell 87	Erik Ringkvist -Blondie-
E	114	Thorell 87	Carl H Andersson-Panget-
E	116	Thorell 84	Åke Sandh, Henn Avasalu
E	156	R Leander	Henn Avasalu-Pandora-inköpt från Örebro
E	167	Oscar Jansson	Peter Voigt
E	175	Oscar Jansson	Bo och Lennart Wickström
E	190	Thorell124	Artur Gilander,Nils Ringkvist
E	199	Oscar Jansson	Lars Ove Söder
E	200	Oscar Jansson	Åke Sandh, Björn Sandh –tidigare ägare "Bagar´n, Sthlm
E	207	Per Lawner	Anders Eriksson Elita
E	216	Olle Bengtsson	Henry Bergqvist -tidigare ägare "Rullis" Hansson, Sthlm
E	218	Per Lawner	Benny Nilsson Elita "Baljan"
E	219	Oscar Jansson	Ronald Bengtsson

Mer ur Henns gömmor:

Utdrag ur brev från en ung engelsk långfärdsseglare nu i Västindien, dessförinnan Kanarieöarna, där han nåtts av brev hemifrån:

"Kära mor! Jag är nu i Västindien och fick ditt brev i Las Palmas. Det var snällt av dig att komma o vinka av mig och du hade farbror Harry med dig. Men det var förfärliga saker du skrev om. Vad hade farbror Harry så nära kajkanten att göra? Hoppas dykarna funnit hans rollator åtminstone.
När jag kom till Västindien var det mörkt och alla lampor i land var förvirrande, när jag letade efter hamnen. Men så såg jag en stor neonskylt som det stod "HILTON" på, så där gick jag in, vilket var fel, då jag hamnade på en badstrand tillhörig ett hotell. Det var besvärligt att komma loss och man svor åt mig från land....

Bästa hälsningar från din älskade son Brian".

Redaktören vill inte undanhålla läsarna denna episod, som ju rymmer både tragik (farbror Harry, eller åtminstone hans rollators undergång) och komedi (en minnesvärd grundkänning).

Kvälls~(RC)~seglingar på SBK tisdagar kl 18:00

Vi brukar vara mellan 5 – 7 ”gubbar” som seglar med våra radiostyrda DF 65 vid södra bryggan på mälarbadssidan. RC kappsegling är billigt, krävs ingen besättning och kan utövas av ALLA oavsett ålder, kön eller handikapp. Det finns båtar att låna om man vill prova på denna roliga seglingsform och man kan träna på kappseglings-regler taktik och trimning av rigg/segel precis som på sin stora båt, det är samma principer som gäller och det finns otaliga trimningsdetaljer att utforska. Så kasta ”skämskudden” och testa denna roliga seglings form, kan LOVA samma ”puls” som i storbåtssegling”!

Radio controlled (RC) sailing som är en sport med internationell status med idag 4 klasser varav IOM (International One Meter) är den med flest utövare. Tyvärr ganska dyr om man skall tävla på toppnivå, som exempel kan nämnas att en IOM K2 kostar ca 40.000:- vi i SBK seglar den betydligt billigare DF65 (Dragon Force 65) som man kan köpa för 2,500:- segelklar med radio. Skall man tävla bör man ha lite mer utrustning, bättre radio och ytterligare 3 riggar och då hamnar man på ca 5.000:-.

DF65 är idag den största klassen i Sverige med ca 250 kappseglare och det finns ca 2000 sålda båtar i Sverige och ca 20.000 sålda i världen vilket gör klassen överlägset störst. International DF Class Association jobbar för att DF65 skall bli en internationell klass, och klassens första VM skulle seglats i Nynäshamn 2020 vilket corona stoppade, men skall seglas 2022 på samma ställe.Lite fakta om DF 65, det är en billig instegsmodell för RC segling och kan köpas på nätet eller i vissa hobbybutiker, båten är 65cm lång har stor och fock som skotas gemensamt med ett skotservo och båten styrs med ett styrservo. Man får ha fyra riggar som man byter efter vindstyrkan. Båten kontrolleras med en radio i 2,4 Ghz bandet vilket gör att upp till 20 båtar kan tävla samtidigt till skillnad från ”old times” då man använde kristallmottagare vilket begränsade tävlande till 5 – 6 st. Kappsegling är ganska enkel i sin utformning, man har en nedräkningsmaskin som meddelar tid till start, två startbojar, en kryssboj samt ytterligare en boj som skall rundas på kryssen och sen har man två länsbojar som kallas gate och man får välja vilken boj man vill runda från insidan, man seglar två varv. Kappseglingsregler är samma som i all annan segling. Felar man så snurrar man 360 grader. I Mästerskap NM SM osv har man domare som utdelar straff och håller koll på start och målgång. I våra lokala seglingar turas vi kappseglare om att vara domare. F.n. seglar vi i 08 området. En vår-cup om totalt 8 tillfällen varav en delsegling sker i Maren 30/5 och avslutas i Ålsten 6/6. Varje deltävling brukar ha 16 – 18 race.

Vi har även två rankingseglingar som seglar i Gryt och Kalmar. SM seglas i augusti i Vadstena och NM seglas i Ljungskile. Stockholm höst-cup drar igång augusti. Åtta Svenskar åker till England och deltar i UK National Championship. Det är ganska hög snittålder på seglarna och dom som är +65 seglar om GM titeln, (Grand Master) dom flesta är gamla ”rävar” som seglat/seglar storbåt.

På internet finns massor av tips och filmer att studera:

DF65 Queensland Championship - 4th Oct 2020: https://www.youtube.com/watch?v=2dCI0WHTPh8

DF Sailing Sweden: http://dragonforce65.se/

DF65 Global Invitational 2022: http://dragonforce65.se/df65-global-invitational-2020/

SBK facebook grupp: https://www.facebook.com/groups/769464483220884

Sthlm facebook grupp: https://www.facebook.com/groups/122174648293879