SBK KONTAKT

2021:2 Södertälje båtklubbs medlemsblad

Stängning av Kalven

”Vi va 10st som fällde träd kubbade och klöv ved eldade ris (två brasor). Drog in ”Bosse bryggan” och byggde på nya hamnvärdsstugan. Korv grillades på eldplatsen.”

Innehåll

Stängning av Kalven..... 1

Ännu en efterlysning 2

En del om sjösjuka..... 3

Redaktören har ordet 4

Tore Green 100 år 6

30 fot räcker utmärkt..... 8

KM och tvådagars
den28-29 augusti 8

Adelsö runt
den 11 september..... 13

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.

Ännu en efterlysning!

Det är nu drygt två decennier sedan vår lilla lokal vid slussen evakuerades via medlemmars insatser till Kompassen.

Allt kom dit. Utom en kartong innehållande priser och pokaler till vår prismonter. Kartongen kan vara en flytt-kartong med logotype från " Berras Biluthyrning.

Ni som var med då och hanterade omhändertagandet och läser detta: någon bör rimligen veta något, så ta en titt -igen- i era förråd o förvaringar, kanske en bortglömd låda kan återfinnas? Den kan ju inte ha upplösts i tunn luft ?

/Henn

Ett ögonblick från årets tävlingssommar!

En del om sjösjuka

Så hände det också mig, det som mången sjöfarare talar om, det där som börjar som en obehaglig känsla men som eskalerar till något som först gör att man är rädd för att man ska dö och som slutar i att man är rädd för att man INTE ska dö.

Jag talar om sjösjuka. Jag har förvisso varit sjösjuk tidigare, den första gången på allvar i lumpen på minsvepare typ fiske på Hanöbukten i kuling då bryggvingarna nästan doppade i vattnet. Jag spydde dock aldrig av det och har inte upplevt något liknande tills i somras då hustrun och jag skulle segla över till Visby från Muskö.

Start 06.00 från norra Muskö med motor till en bit utanför örlogsbasen Muskö, där seglen kom upp. Inte så mycket vind först, men utanför Danziger gatt började det så sakteliga att ta i. Vi visste att södra Östersjön hade kuling, men det gällde ju inte oss. Vi räknade med att kunna gå till Visby på en bog eftersom vinden först var SSV, men skulle dra lite mer år V. Fullt ställ med genua men allteftersom vinden tilltog började vi reva storen och bytte sedan genuan till kutterfocken. Det gick hur bra som helst, men jag började så sakteliga att känna tecknen, gäspningar, rapningar…

Sjön tilltog och vid 13-tiden var nog våghöjden uppemot 1,5 m. Sen eskalerade illamåendet och för första gången i mitt ganska rika sjöliv spydde jag av sjösjuka. Vi började nu närma oss halva vägen så det kändes konstigt att vända tillbaka. Vinden tilltog dock och med den våghöjden. Vid 15-tiden och 4 spyor senare konstaterade vi att detta inte höll. Vi skulle ankomma Visby på natten och jag skulle då vara helt ur slag. Efter lite diskussion bestämde vi att vända och gå med vinden tillbaka till Muskö. Vid 22-tiden var vi tillbaka. Det tog 2 dagar att bli återställd. Jag har aldrig varit med om något liknande.

Hur mådde då hustrun? Hur bra som helst, faktum är att hon kan brassa käk eller sitta och läsa en bok medan jag mår pyton. Att individers känslighet för sjösjuka varierar är väl inte jättekonstigt, men att det finns en sådan total digital känslighet är märklig. När en person kan bli sjuk bara av att båten gungar lite, kan en annan individ vara ute i storm utan att känna något obehag alls (utom möjligen oro för att båten ska gå i kvav). Det är alltså inte bara fråga om tillfälligheter, utan nämnda typer av individer har alltid dessa egenskaper. Vad beror detta på?

Som forskare har det gjort mig intresserad av fenomenet och jag har tittat lite på litteratur på ämnet. Det finns förstås massor att läsa om åksjuka i sig och de bakomliggande fysiologiska orsakerna. Finns det också genetiska egenskaper som är viktiga? Är sjukan beroende av allmäntillstånd eller pågående infektion? Det finns många saker som påverka, men inte de diametrala olika känsligheterna som faktiskt existerar mellan individer. Först lite basal kunskap. Här finns också Wikipedia att tillgå:
https://sv.wikipedia.org/wiki/Rörelsesjuka

Vad är då sjösjuka, eller åksjuka, rörelsesjuka? Enligt litteraturen triggas detta vanligen av lågfrekvent vertikal, lateral, vinkelmässig, rotationsmässig (eller virtuell stimulering av dessa) rörelse. Det sker när hjärnan mottar motstridig information från olika kroppsliga sensorer om kroppens rörelse eller virtuella miljö. De primära sensorerna är ögonen, det vestibulära systemet (balansorganet) samt något som kallas det proprioceptiva systemet, dvs det sinne som säger oss hur våra kroppsdelar (t. ex. armar och ben) är belägna och rör sig i förhållande till varandra utan att vi behöver se dem. Den motstridiga informationen bedöms av hjärnan i relation till ett förväntat mönster baserat på tidigare erfarenhet. Det är sannolikt det sistnämnda som har betydelse när man faktiskt kan vänja sig vid de rörelser som initialt ger åksjuka. Åksjuka uppkommer sällan av rörelser med högre frekvens än 0,5 Hz; människan är allra mest känslig vid ca 0,2 till 0,3 Hz, det vill säga en full vågrörelseperiod på tre till fem sekunder. Dessa frekvenser motsvarar därmed böljande rörelser, så som vid grov sjö. I en skrift kunde jag läsa (extremt roande) att man kan undvika sjösjuka med enkla modifieringar av beteende och miljö. Alltså undvika att gå till sjöss… Tala om att slå in öppna dörrar.

Nu kan man undvika, eller i alla fall lindra sjösjuka på farmakologisk väg. Antihistaminer som också används mot t.ex. allergier och antikolinerga läkemedel (som

hämmar vissa typer av nervsignaler) hjälper bra. Det finns också litteratur som gör gällande att akupunktur fungerar. En studie visade att en lukt (i det nämnda fallet lukt av ros) kan modulera/lindra åksjuka. Kontrollerad andning (typ yoga) kan hjälpa mot effekterna av åksjuka, troligen genom aktivering av det parasympatiska nervsystemet och den kända hämmande reflexen mellan andning och kräkning. Man säger ibland att sjösjuka slutar när man kommer i land. Ja, oftast är det så, men om man varit rejält sjuk kan det ta tid (som i mitt fall). Komplikationer som faktiskt existerar är dehydrering, elektrolytobalans (saltbrist t.ex.), ångest och depression. Tillståndet kan också påverka omdöme och förmåga att ta korrekta beslut, nog så viktigt på sjön i hårt väder. Hur vad det då med genetiken i fallet sjö/åksjuka? Ja, det finns lite data på detta, men det involverar många gener och är ingen enkel fråga om att vara eller inte vara känslig. Dock fanns en genvariant på kromosom 4 som verkade vara involverad. Det är också kopplat till förekomst av migrän och svindel. Personligen har jag inte migrän eller är särskilt känslig för höga höjder. De undersökningar som görs på området är dock populationsbaserade och kan inte enkelt översättas till individnivå, som för alla liknande genetiska undersökningar. Man inser att det verkar behövas mer forskning för att förstå skillnaderna i känslighet mellan individer.

Är det viktigt? Ja, jag tycker det. I mitt eget fall kanske en förkylning som ännu satt kvar och en dålig sömn natten före seglingen var de primära orsakerna. En sak som är viktig att tänka på, det är lättare att förebygga sjösjuka (dvs vara proaktiv med behandling) än att bota det pågående tillståndet, vilket faktiskt kan vara omöjligt.

Tomas Ekström

Redaktören har ordet

Meet Mr Murphy!

”If anything can go wrong. It will.”

Edward Murphy var en amerikansk ingenjör, som bland mycket annat var engagerad i tester med katapultstolar. Say no more!

De flesta känner nog till ”Murphys lag” som begrepp för alltings inneboende jävlighet och eftersom lagen är universell, borde den gälla för allting, men det har ändå formulerats olika specifikationer:

Murphys grundlag 1: Lagen om alltings inneboende jävlighet.

Murphys grundlag 2: Allt som kan gå galet gör det och vid sämsta tänkbara tidpunkt.

Murphys andra lag: Om något som borde gått galet inte gör det, visar det sig sedan att det hade varit bättre, om det hade gjort det.

Murphys termodynamiska lag: Allt blir värre under press.
Arkimedes princip enligt Murphy: När en kropp nedsänks i vatten, ringer telefonen.

Lagen om den selektiva gravitationen: Varje föremål faller så det ställer till med största möjliga skada.

Mången medlem av SBK har haft tillfälle att begrunda dessa postulat. (Ett postulat är något man utgår ifrån i en teori och som inte behöver bevisas och egentligen samma sak som ett axiom, en självklarhet.)

Utan att på minsta vis vilja vara elak eller försmädlig, kan redaktören inte avhålla sig från att nämna ett par exempel inom klubben:
Innan den nya trucken inköptes, förlitade sig klubbens östra sida på den gamla bruna, som ju visade sig ha sina begränsningar och detta framstod med skräck, då en tidigare ordförandes segelbåt lyftes upp, omfamnades av truckens starka armar och bars bort över planen för att sjösättas. Då omfamningen släppte och trucken tiltade framåt, utåt och nedåt för att sjösätta båten över kajkanten, tippade även trucken och tryckte fast båten mot sjöbottnen. Ingen person kom lyckligtvis till skada och ordföranden, en sann gentleman, lär ha begrundat läget en tyst minut för att sedan ha yttrat: ”Jag går nog hem nu”. Som alltid i SBK ordnades det hela till det bästa och trucken bärgades.

Ett annat exempel minns redaktören mycket väl, ty han var åsyna vittne:
Det var höst och torrsättning. På den tiden användes slipen till nästan alla båtar och nu körde en motorseglare in mot slipvagnen, som f.ö. av någon outgrundlig anledning kallades ”geten”. Slipbasen

tyckte båten verkade baktung och ropade ut till skepparen att han skulle backa och göra om. Denne i sin tur ropade tillbaka ”Jag vet nog hur min båt ska hanteras! Kör upp bara!” Slipbasen körde upp ett litet stycke, beredd att omedelbart stoppa och sjösätta på nytt. Allt verkade vara under kontroll, skepparen viftade åt slipbasen att bara fortsätta, men slipbasen vägrade. Då förflyttade sig skepparen av någon olycklig impuls akteröver i båten, som naturligtvis nu fick en annan tyngdpunkt, tappade balansen och ställde sig på sjöbottenmed stukad hjärtstock och roderskädda. Nu blev det verkligen stopp i verksamheten, skepparen röt och gormade, men båten stod hårt på botten och hade glidit av ur geten. Men i SBK hetsar man inte upp sig, utan här löser man problemen.

En ung man, vår nuvarande ordförande (men det visste ju ingen då), strippade ned till det allra nödvändigaste klädesplagget, tog en rejäl träregel och vadade ut. Väl framme vid båten hävde han upp den på vagnen, säkrade båten och tillsammans med slipbasen lirkade han upp hela ekipaget på land. Varken båt eller skeppare finns kvar i klubben.Ett par av många egna exempel på Murphys lag kan nämnas:
Redaktörens lilla Amigo 23,”Cikanlo”, låg på kryss väster om Slandö och för att heja på ett barnbarn, som stod på bryggan och vinkade, startades den trogna Hondan, focken rullades in och storen togs ner. Det blåste frisk pålandsvind och plötsligt befann sig Cikanlo i lägervall. Inga segel uppe och motorn tvärstannade. Hade verkligen..? Jodå! Styrbords fockskot hade letat sig ut genom ena självlänsen och lindat sig runt propellern. H…vete! Nära bryggan och det ovetande barnet också. Men: fram med de återstående övermänskliga krafterna ur åttiårskroppen, upp med snurran, ut över akterspegeln, linda av skotet, kommendera den tålmodiga hustrun att fort som f…n hala in skotet, trycka ner snurran igen, vrida på startnyckeln och hålla upp mot vinden. Slutet gott, allting gott!

(Lägervall, sjöterm: eng. Leeshore, ty. Legerwall: betyder att man har land i lä så nära att det är stor risk att fartyget strandar. Ordet kan också användas för att saker och ting gått åt pipan, dvs att Murphys lag gäller.)

Ett annat möte med Mr.Murphy himself, i gestalt av den förträfflige klubbkamraten och tidigare gamle skolkamraten Sören Haraldsson, inträffade dagarna innan avmastningen. Cikanlos skeppare, dvs. undertecknad, hade bestämt sig för att byta dirken. Hustruns fråga ”Varför nu? Kan du inte lugna dig till avmastningen?” besvarades med tystnad. En ny dirk i tjusig blå ton var redan inhandlad och nu skulle den dit, bara. Hustrun himlade med ögonen och tog en kopp kaffe. Det bryggseglades. Den nya dirken förenades med den gamla med ett stycke järntråd och lite eltejp. Hängslen och livrem. Man får inte vara dum! Dra nu bara upp den nya dirken med den gamla! Skarven fastnade i blocket högst upp i masten. Då kommer Mr.Murphy flanerande längs bryggan, stannar till, iakttar med intresse läget och säger. ”Den har fastnat där uppe.” Jodå. Sedan säger han ”Du måste göra en smidigare skarv. Ta bort järntråden och sy fast ändarna med tagelgarn.” Riktigt. Har jag tagelgarn i båten? Ja. Finns lämplig nål? Nej. Då försöker vi med endast eltejp och Mr. Murphy granskar den nya skarven, uttrycker viss skepsis, påpekar att masten ska ju ändå snart av, men tar sedan ett par steg bakåt och säger: ”Om jag drar längre bort utåt från blocket, får du en bättre dragvinkel, så då kan det gå.”

Sagt och gjort, Mr. Murphy drog, skarven brast och Cikanlo var nu berövad bägge dirkarna. Sören och skepparen enades om Murphys lag och dess allmänna giltighet och skildes åt som vänner.
Det är aldrig Mr.Murphys fel, det gäller bara att veta att lagen alltid gäller.

Det finns fler exempel – många fler.
Storfallet rappade ur, omedelbart efter årets påmastning. Motståndet mot avmastning var stort. Cikanlo fortfarande vid mastkranen. Varför rappade storfallet ur? En liten knut i dragänden var plötsligt inte där. Någon drog i schackeländen. Därför rappade storfallet ur.

Men nu kom skepparens gamle vän, Bonden (80+), som i sextio år med benprotes hoppat upp i och ned från traktor och tröska. Bonden är en problemlösare. Det är alla bönder. Så högst upp i mastkranen klättrade Bonden på egna ben – eller på ett och ett halvt då – protesen gjorde ju sitt. Väl uppe lirkades storfallet in i och ner genom masten. Klart! På liknande sätt löste samme Bonde problemet med dirken. Dagen innan avmastningen. Man måste ha en dirk!

Man skulle ju nu kunna berätta hurusom Bonden inför publik i galopp på sin häst blev avslängd på en stubbåker och hur då någon i publiken nästan svimmade vid åsynen av hur hästen galopperade vidare med ett halvt ben hängande i ena stigbygeln. Det är bra med säkerhetsproteser som löser ut.

Tore Green 100 år

Vi firar en hundraåring med följande egenskaper:

- Finurlig med många egenskaper och stort kunskapsområde
- Omtyckt av alla och skapade lugn, gemenskap och sammanhållning
- Glimten i ögat med sinne för humor

Kort sagt de flesta har bara gott att säga om Tore Green nu när vi har firat hans hundraårsdag. Bland klubbens fotografier ser man vissa som har vunnit priser eller utmärkelser, nya eller avgående ordföranden eller som i många fall medlemmar som deltar på fester. När man hittar bilder på Tore så har han blåstället på. I ett album på Karlberga som är ifrån de senare decennierna finns det gott om dem. Dessa bilder talar för sig skälv om hans stora insatser för klubben som pågått under längre tid än dessa fotografier.

Tore kom med i klubben 1963 och har varit verksam under mycket lång tid, här passar verkligen följande ord in: ”Aldrig har så många haft så få att tacka för så mycket”.

Tore Seglade en Int. Folkbåt och kunde ses mycket på Kalven. Båten hade han kvar tills för bara några år sedan och skötte den som det anstår en god sjöman.

Tore Green Carl Billgren

Veranda bygget 2007

Reparation slipsporet 2008

30 fot räcker utmärkt

…Skriver atlantnomaderna Pardeys i ett kapitel i en av sina många böcker om sina färder på alla jordens hav under trettio år när detta skrevs.

De borde ju veta sedan de själva byggt en 24 fots kutter, döpt till ”Seraffyn” med vilken de seglade USA:s västkust och sedan över Atlanten till Europa. Där besökte de Östertsjön, övervintrade i England, sedan Medelhavet med övervintring på Malta. Både denna båt och efterföljaren ” Taleisin ” var ritade av Lyle Hess som utgått ifrån linjerna från ”Bristol Channel Pilot Cutter, oerhört sjövärdiga små lotsbåtar som i alla väder seglade i Bristolkanalen på 1800-talet i väntan på inkommande segelfartyg. Denna båttyp stod också modell för 25-fotaren ” Vertue” som blev en stor och berömd succé på 1900-talet. Dessa båtar byggde de själva. Larry var utbildad båtbyggare och blev deras hem under alla år. Båtarna var motorlösa, kutterreiggade, saknade el och elektronik. Kompass, släplogg och sextant fanns. Fotogen stod för belysning och pentryköket. Under alla sin 500 -700 dollara resor träffade de otaliga långfärdsseglare jorden runt och intervjuade 57 besättningar om deras erfarenheter. Det visade sig då att större båtar, över 40 fot var ute den kortaste tiden och skulle snart hem igen, medan båtar ner till 28 fot hade legat ute i flera år och tänkte fortsätta med det. Grundorsaken var ekonomin; 1997 befanns månadsbudgeten för en 30-fotare ligga runt 500 -700 dollar, medan en 40-fotare drar det dubbla. Efter alla år har de funnit att en mindre båt är mer kul att segla; man har full kontroll och behärskar båtvikt och segelyta… kort sagt: man seglar båten. Vid större storlekar är det båten som seglar dig…Det är lättare att finna plats i en marina, avgifterna blir lägre och en mindre båt visade sig bli bemött med större välvilja. Samtidigt kunde en 30-fotare sluka de förråd som en tvåpersoners besättning måste ha för t ex en månad. I deras fall desutom i en båt där ingenting kunde gå sönder…

Följden blev, som de formulerat saken; ”champagne cruising on a beer budget” Ingen av deras böcker är översatt till svenska men finns att få från ett förlag i Kalifornien. Båtvikt och segelytaden som bara färdas på sjöfyran. Nu behöver man inte ge sig ut på världshaven. Vi har ett gott innanhav på vår tröskel som medger god cruising till många länder med många hamnar att besöka. Det har gått några år sedan våra långfärdstecken utdelades, så planera redan nu för en resa sommaren 2022 !

Och minns Pardeys maning till alla dem som har en dröm om en färd:
”Go simple, go small, go modest, but go !”

Henn Avasalu

KM och tvådagars den 28-29 augusti

Vädret såg inte så lovande ut med regn och hårda vindar men när väl helgen kom så blev det fina vindar och bara några regnstänk. 5 båtar var anmälda och 4 st kom till start, Mats Svensson med Aphrodite 22, Jan-Erik Sandh med Wasa 34, Stefan Lillieborg med IF och Åsa Holmström med Scampi. Det var diffirentierad start, dvs jaktstart där den långsammaste båten enligt SRS-talet startade först osv.

Vinnaren första dagen och klubbmästare blev Jan-Erik Sandh med Wasa 34án.

Andra dagen blev åter Jan-Erik Sandh vinnare och totalsegrare.

Adelsö runt den 11 september

Prognosen var lugna vindar inför helgen och det skulle visa sig vara en underdrift. 8 båtar var anmälda och 7 båtar kom till start, Hannele Nilsson med Maxi 68, Bo Andersson med Nova, Urban Sandh med Comfortina 35, Lars-Olof Johansson med A22, Göran Andersson med Carrera Helmsman, Owe Neidestam med Diva 39 och Janne Östling med Arcona 400. Även denna helg var det differintierad start och det skillde ca 2,5 timmar mellan första och sista start. Vinden, eller rättare sagt brist på vind, dvs 0-2 m/s gjorde att det gick mycket långsamt. Till slut kortade vi ner banan så att vi gick runt Ridön istället. Ibland låg båtarna helt stilla när det började bli dags för kvällsmat så började fler och fler båtar bryta. Till slut var det bara en båt kvar som gick i mål 20:10 på kvällen i mörkret.

Vinnar blev Janne Östling med Arcona 400án.