SBK KONTAKT

2023:1 Södertälje båtklubbs medlemsblad

Våren tittar ut!

Innehåll

Redaktören har ordet 3

Möte med medlemmar 4

Öppninga av Kalven 7

Lidingö Runt 8

Mini Rival 8

Bryggflytt 9

Bommar i 10

Talieia 12

Opussningsobjekt 14

Knud H Reimers
-konstruktören 15

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.

Redaktören har ordet

Redaktören har ordet till ärter, punsch, sill och snaps. Till de bättre stunderna i tillvaron hör ju umgänge med goda och glada människor och det får man ofta njuta i SBK.Njuta? Tar inte redaktörn i lite nu? Jo, lite. Men ändå: Här ordnas ärtsoppa med punsch, många deltar och stämningen är hög. Sedan går tiden lite mot vår och nu kommer en sillunch i samma glada stämning. Och punsch och matjessill – det måste väl ändå tillhöra njutningarna i tillvaron?

Tack till de tre herrar, som ser till att detta blir verklighet : Göte Fransson, Sören Gustavsson och Leif Jangren! Sedan klubbhuset i sig självt – tala om sjötomt! Att sitta i solen på altanen och blicka ut över farleden är en lisa för kropp och själ. Redaktören, som börjar bli gammal, känner att den egna båten får vara ett alibi för att gå ner på klubben och bara sitta, Och alltså njuta.

Sjösättning är också en njutningsfylld tilldragelse – sjön suger även på gamla dar, minnesbanken vaknar till – och känner inte red. ändå en liten förväntan i år också? Och hjälpsamheten! Här kryckar sig red. fram och erbjuder sig att bidra med två käppar i vilket hjul som helst, försäkringspapperen klara och solsken i blick. ”Sätt dig! Vi fixar båten åt dig. Håll bara flukt när vi pallar av henne! Har du en repände, så behöver du inte starta motorn ens – vi drar henne på plats.”

Just denna gång hade nämligen samtliga svärsöner och smidiga döttrar laga förfall. Inte ens den lilla svarta mopsen hade anmält sig. Men båten åkte i. Detta är klubbanda i ordets äkta betydelse. Sedan kan man lyssna på olyckskorpar också: Folk bryr sig inte. Man ser klubben som en billig marina. Ingen deltar i allt jobb som ligger och väntar. Var är ungdomen? … Tja, ungdomen åker väl vattenskoter eller nördar ner sig i dataspel. Men ungdom är ett övergående tillstånd och allt kan förändras. Varför ville red. en gång i livet köpa båt? Han blev inte född in i klubben och hade aldrig någonsin seglat – men kanske just därför: en nyfikenhet växte, motorbåt köptes och följdes av liten segelbåt. Lusten kom av sig själv och då var redaktören en man i trettioårsåldern. Sedan har det ändå blivit femtio år i båt. Och arbete och klubbanda, gemenskapen? Jo, men här bogseras en jättelång flytbrygga, här öppnas Kalven, bommar läggs i under glada rop, det extra årsmötet fyller hela klubbhuset, mackor och kaffe, hjälpsamhet. Visst – det vilar på några få personer, men alla kan ju inte knö in sig i köket för att bidra, alla kan inte spika bryggor, alla kan inte deltaga med allting överallt och på en gång . Klubben skulle inte fungera som en myrstack, utan hela verksamheten vilar på en mindre skara som leder och fördelar arbetet. Sedan vaknar folk till och drar ett eller annat strå till stacken. En del till sin egen förvåning. Gott så!

Båtlivet förändras allt eftersom villkoren växlar. Men sjön suger! ”Trust the process!” Vi flyter nog vidare.

Jan-Ivar Sundkvist

Möte med medlemmar.

Två rika seglarliv med många år i SBK – och än flyter båtarna för Benny Nilsson och Göran Andersson. Redaktören samtalade med bägge herrarna hos Benny i hans verkstad och redan innanför dörren ligger ett smycke från just begynnelsen: en nyrenoverad C-låda. Det var segelkanoter och jollar som bar ungdomen över vattnet och långa färder kunde det bli. Men mer om detta senare.

Både Benny och Göran föddes in i klubben, men eftersom Benny är äldst, börjar vi med honom:
Sievert Nilsson – Bennys far – ingick i den grupp som år 1919 bildade klubben. Detta ägde rum på Karlberga, långt innan Mälarbadssidan blivit vad den är idag.
Sievert var seglare och ägde Skärgårds-22an nr 101, byggde sedan sin Mälar-22a år 1937 med segelnummer 5 och därefter Neptunkryssaren nr 99, så det seglades ständigt! Benny själv skrevs in i SBK år 1951 och nu kom snart egna båtar:
Blekingeeka 1951, C-kanot (nr 161) 1954, E-kanot, tvåmastad (nr95) 1956, A-jolle, köpt av klubb-medlemmen Arne Boman, 1957, E-kanot igen (nr 218) 1958, Finnjolle 1962, Starbåt och inte minst pappa Sieverts Skärgårds-30:a 1965.

Mellan 1971 och 1973 var Benny med och byggde formarna till Rival 22. Erik Lindstrand, som ägde 22an ”Mona”, ritade Rivalen, som sedan byggdes i lokaler nere vid Mälarhamnen. Benny, Georg Hedlund och Bosse Krusell m.fl. ingick i byggarlaget. Efter ett antal Rivaler flyttades senare verksamheten till Lina gamla tegelbruk. Bennys egen Rival var nr 3, Ettan gick till Bosse Ljungcrantz och nr 2 till Bosse Krusell.

1978 såldes Rivalen och nu byggde sig Benny en Smaragd i formar från Göteborg och den i sin tur fick ge plats åt en RB 98 (konstruerad av Roland Bergström, ägare till Rivalbåtar – därav benämningen ”RB”).

Bennys RB 98 var unik: Benny köpte den seglande pluggen! Det är svårt att komma närmare originalet än så. Pluggen byggdes 1982 och hade en stomme av ribbor, som strukturellt blev ett slags korg på vilken man plastade balsaskivor, som i sin tur kläddes med glasfiber, plast och ytterst gelcoat. Därefter avlägsnades korgen och slutligen plastades insidan av det sandwichskrov, som nu kunde bli upphov till formar och därefter sjösättas Elegant! Denna plugg blev sedan på så sätt moder till ett femtontal RB 98or, som sedan kom att följas av den elva meter långa RB 111, åren 1985 – 86.

RB 98 såldes som halvfabrikat, men på Älvsjömässan visades en färdigbyggd RB 111, som blev Bennys nya båt, så Bennys 98-plugg såldes till Råå i Skåne. Vid Starbåts-SM 2021 låg pluggen där! Hållbar plugg. Benny fortsatte segla Starbåt, men vid ett race på Baggensfjärden gick masten av och som genom en ödets skickelse ledde detta till att RB 111:an såldes till en person, som Benny mötte i samband med Starbåtsracet. Det var emellertid inte färdigseglat med detta. 1991 köptes en HR 352 på Boo Marin i Gustavsberg och den blev kvar hos Benny i trettio år, tills den också såldes förra året. Nu väntar en renoverad C-kanot, vilken kanske får sluta cirkeln på den punkt den en gång börjat. Färdigseglat blir det väl aldrig?

Livet i SBK har inneburit stora åtaganden: tjugosju år i styrelsen, lång tid som ungdomsledare och engagemang i de flesta byggnationer på Slandö Kalv. Kreativiteten var stor och därav följde att klubbhusets vackra altan ut mot Björkfjärden nu vilar på limträbalkar från

bygget av Globen, där medlemmen Dan Yderström hade inflytande och kunde bidra till balkarnas återanvändning på Kalven. Klubben har sannerligen präglat en stor del av Bennys familjeliv: hustru Mona var kassör under tio år och har representerat SBK i Seglarförbundet. Liksom Benny är Mona praktiskt taget född in i klubben och seglade i pappa Henry Wirströms egenhändigt byggda Neptunkryssare nr 105. Mona lagade dessutom mat åt gubbarna, som förbättrade piren på Kalven och dessa uttryckte sin uppskattning genom att se till att hennes handavtryck med namnet ”Mona” finns evigt bevarat i betongen i slänten närmast land, där hennes hjälpsamma hand nu kan beskådas.

Kappseglingsmeriterna är stora:
VM i Starbåt i Boston och Miami, i Portugal. I Slovenien (Brons!) i Italien.
EM i Starbåt i Frankrike, Österrike (Attersee), Holland, Danmark, Norge och Finland.
Dessutom Kieler Woche.
EM 1970 i International sex meters R-yacht
VM i trekvartstonnare
EM i Drake (Marstrand 2010)
Ovanpå detta fjorton Gotland Runt (bl.a. i Swan 65:a)!
Ett innehållsrikt seglarliv, som givit tillfällen till möten med stora seglare och kända personer:
Regattamiddag i Marstrand med kronprins Frederik, möten med kung Carl-Gustaf och drottning Silvia.

En speciell episod minns Benny särskilt väl:
En dag på hösten 1980 ringde telefonen hemma och Mona svarade. Det var SBS -seglaren Bernt Sjöberg. ”Är Benny hemma? Vill han ut och segla? Peder Sager ska segla ”Refanut” i Medelhavet till ett varv norr om Rom. Vill hustru Mona följa med?” – Iväg till Arlanda för att möta Peder Sager - utan att veta hur han ser ut. Flyg till Nice. Därifrån segling mellan olika hamnar, Benny, Mona, Peder Sager och tre mans besättning : en skeppspojke och två snickare.

På väg från varvet, där man lämnat ”Refanut”, och mot flygplatsen i Rom, kom Peder Sager plötsligt på att man var i Italien och alltså måste äta spaghetti! Men sådant görs inte i en handvändning, så med ordentlig barlast av spaghetti med tillbehör blev det språngmarsch till planet, som redan börjat varva motorerna för avfärd. Snabba beslut, omedelbara anpassningar efter skiftande omständigheter och aldrig hamna i förlägenhet – så seglar man – i stor som liten båt och i Bennys verkstad ligger den nyrenoverade C-lådan och väntar!

Göran Andersson:
”Född in i klubben” liksom Benny. Göran tillhör en yngre årgång och är medlem i SBK sedan 1960-talet och bevarar många minnen från barndomen på varvet. Pappa och mamma – Sten och Margot – och därmed hela familjen – seglade Neptunkryssare, den egenhändigt byggda med segelnummer 74 och morbror Jojje ägde nr 73.

Jojje – Georg Eriksson – var en spelevink och lille Göran lyhörd för allehanda hyss, så en dag i vårrustningen räckte Jojje en burk vit oljefärg och en pensel till sexåringen med uppmaningen ”Gå runt och måla lite som alla andra!”.

Så det målades. Inte bara döda ting, utan även en häpen hund. Hunden – en svart spets – fick lite make up runt ögon och nos! Vita ringar runt ögonen gjorde vovven till tvättbjörn och munterheten på varvet blev hejdlös – tills husse såg vad som hänt. Men sådant gick ju att rätta till. Detta utspelade sig på den gamla goda tiden, då man inte var så petnoga, utan det mesta flöt med en annan grad av sorglöshet än kanske idag.

Sjösättningarna kunde nog vara högriskföretag för den oinvigde, men erfarna män visste vad de gjorde, när de under glada rop sköt fram båtar, som stod i en u-balk på rullar och färdades mot slipen på fyra meter långa plåtar, som ständigt flyttades bakifrån och framåt av raska yngre viga gossar. Allt skedde på fri hand med stadiga gubbar på stött och mätetalet för varje båt var antalet

liter som ansågs nödvändiga. Man delade in båtarna i ”halvliters” och ”helliters”. Brännvin alltså, inte deplacementet. Munterheten kunde väl stiga något under dagen, men allting flöt, även båtarna.

Tidigt fick Göran sina sjöben i Nepparen, men eftersom han också tyckte om att ligga i förpiken och läsa böcker, fick det börja luta ordentligt, innan han flyttade ut i sittbrunn och tog över pinn. Detta ledde till tidig segligsvana och i tioårsåldern blev det egen båt: en Piggjolle, som i tonåren byttes mot Finnjolle.

Föräldrarna hyste stort förtroende för Görans sjömansskap och något han aldrig glömmer är det sommarlov på 1970-talet, då ett helt gäng grabbar från klubben i Finnjollar och OK-jollar tillsammans och på eget ansvar seglade till Västervik, där de tältade på Lysingebadet, träffade glada tjejer och levde på ravioli på spritkök eller nyfångad gädda och abborre, halstrad över öppen eld. Hela odysseen fyllde fem heta sommarveckor och mobiltelefoner fanns inte, så friheten var fullständig. I gänget ingick namnkunniga personligheter som Lasse Karlsson och Peter ”Ankan” Johansson.

I OK-jolle kappseglades några år, men kraven växte och under åren 1975-76 byggde flera i jollegänget tillsammans nio Safirer. Detta ägde rum på Ekerö och sedan följde familjesegling med två småbarn i Safir – från jolle och tält till ruffad kölbåt: en riktigt rejäl standardhöjning! Men aptiten växer medan man äter, så Safiren började kännas trång och nu växlades det upp till halvtonnare – Rapier 30, familjebåt under drygt fem år. I sann SBK-anda köpte Göran därefter en Rival 22 – inte i klubben, utan från Oskarshamn – och tillsammans med sin pappa seglade han hem båten till Södertälje. Rivalen fick sedan tjäna som både familjebåt och kappseglare.

På klubben hade van der Stadt-entusiasten Anders Eriksson bytt sin ganska extrema fenkölade plywoodbåt – Red. minns den mycket väl: svart skrov med orange överbyggnad och en riktigt djup fenköl, som krävde att Anders grävde ur marken i skjulet. Den som nu lämnat van der Stadts ritbord var helt annorlunda: ett stålbygge med styrhytt och runda smekande linjer , stor och härlig. Båten blev till salu och med denna båt seglades nu i tio år.

Samtidigt engagerade sig Göran i Sjöräddningssällskapet och snart nog blev det drag under galoscherna: en befattning som navigatör i Stridsbåt 90, målad i Sjöräddningssällskapets färger.

Spännande! Hårt väder, höga hastigheter – 42 knop mitt i natten - radarnavigerimg! Det krävs hundra timmars praktisk träning, innan man känner sig hemma på radarn och rutinen börjar ge den nödvändiga automatiska igenkänningen.

Denna båt ligger hos SBS i Torpaviken och i en av dess besättningar ingick Göran under femton år. Nu hade en viss grad av mättnad växt fram, van der Stads stålbåt såldes – efter snabb affär var båten såld osedd och finns nu på Åland. En fin bobåt var den och ingen dålig seglare, men någon utpräglad seglingskänsla gav den inte, så vad skulle bli nästa farkost?

Som så ofta blev den egna intuitionen eller magkänslan avgörande och en Carrera Helmsman kom in i blickfältet. Tveka inte – slå till bara! Så nu har det blivit en vass kappseglingsbåt. Carreran erbjuder fullödig seglingskänsla och Göran njuter.

Några gemensamma reflexioner från Benny och Göran får avsluta intervjun:
Man föds inte längre in i klubben, så naturlig återväxt saknas och klubbandan eller kanske känslan för klubben har ändrats. Familjesegling är inte längre så vanlig och det lär finnas medlemmar som aldrig besökt Slandö Kalv och inte ens känner till dess existens. Denna kära kalv, som så länge vårdats, älskats och utvecklats! Ändå fylls hamnen av båtar varje midsommar – men många är utsocknes.

Människor splittras av olika intressen och det finns tecken på att en del medlemmar betraktar klubben som ett slags marina – eftersom folk huvudsakligen samlas vid torrsättning och sjösättning, lär man ju inte känna varandra som förr. Kanske en oundviklig följd av att människor idag inom samma familj slits mellan olika intressen. Vemodigt för två män som själva blivit födda in i SBK.

Var det bättre förr trots allt? Ju förr dess bättre? Hur som helst tjänat det ingenting till att försöka vrida klockan tillbaka, tiden går ändå sin obevekliga gång och vad som än har varit och hur det än blir i morgon, så flyter fortfarande allting och i den egna hårddisken finns oförglömliga minnen bevarade. Några av dessa nu vidarebefordrade!

Redaktören tackar Benny och Göran!

Öppning av Kalven

Vid öppning på Slandö Kalv den 6/5 närvarade 30 personer varav 20medlemmar. Allt flöt på bra och det åts en gemensam sill lunch kl 13:00. Bryggor, prickar och bojar lades ut. Vatten, toaletter och bastu öppnades.

// Linus Reuter

Lidingö runt 2023

Ezmeralda hamnade i topp 10 på total-resultatet (av ca 90 båtar) och fick tredje pris i sin grupp.

En bra start och ett bra ryck med spinnackern inledde seglingens första del med en varierande bana med målgången utanför Bosön.

Lidingö runt 2023
Datum: 13 maj 2023
Plats: Lidingö
Tävlingens nivå: Blå
Klasser:
- SRS kölbåt
- SRS flerskrov
- SRS kölbåt shorthanded
- Klassregelbåtar
- Cruisingklass för båtar utan SRS-tal:
    - liten (upp till 30,00 fot)
    - mellan (30,01–37,00 fot)
    - stor (över 37,00 fot).

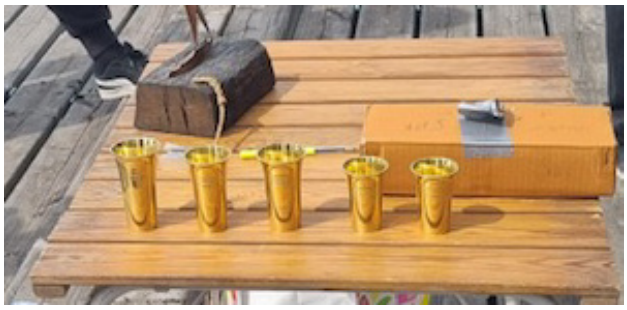
Mini -Rival!

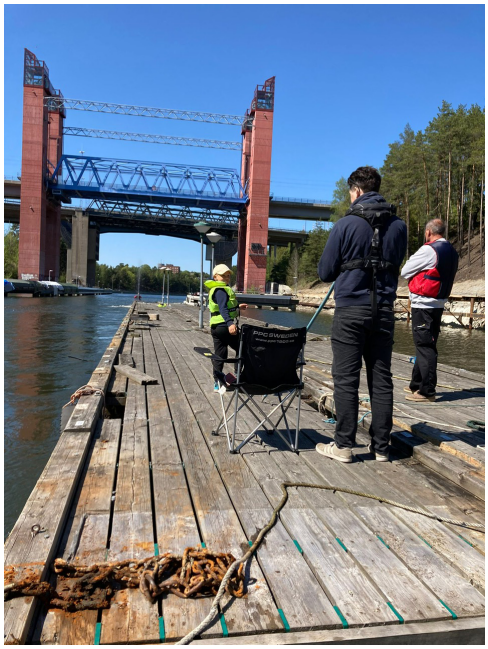
Lördagen 20/5 seglade 7 st miniRivaler vid SBK:s Mälarbadsvarv, det var en delsegling i miniRivalernas rankingsegling

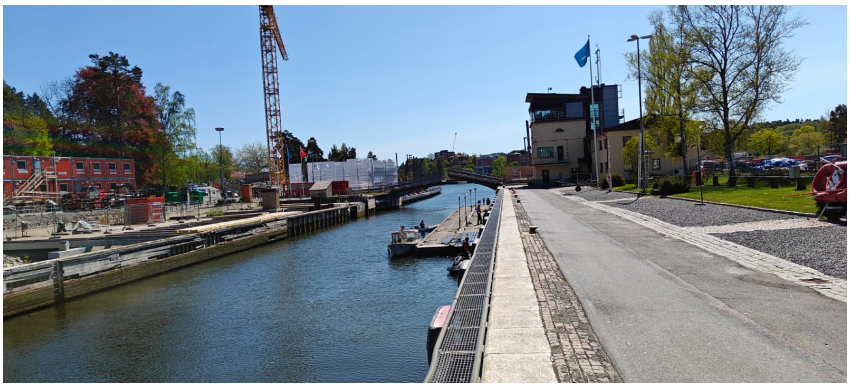
SBK bjöd på fin vind från S-O, solen sken och alla var MYCKET nöjda med seglingsplatsen och återkommer gärna, tidigare seglingsplats i Södertälje har varit gästhamnen, men nya ägare samt problem med parkering har gjort att racet inte kan vara där.

Överlägsen segrare med 10 ”spikar” av tolv seglingar blev nr 33 med Lasse Lindqvist vid spakarna, tvåa kom Jonas Yngve i Rival 163 och trea kom Per Sandberg med nr 57.

Väldigt trevligt att dessa vackra båtar kappsegla på Rivalens ”hemmavatten” och har vi tur så får vi se dem igen i augusti.







Bryggflytt!

Bryggflytten den 18/5 började med att 7.5 personer samlades på klubben kl 09:00 för att slussa ut med transportbåtarna. Efter ett tags väntande på att få klartecken från slussen fick vi 2.5 timmar på oss att bogsera bryggan. Vi startade 12.20 och exakt 14:20 va bryggan på plats på klubben. Stort tack till alla medverkande.

Henrik Magnusson
Anders Taberman
Wille Taberman
Mats Ane
Conny Kristensson
Jörgen Hedengren
Melvin Hedengren (0.5)
Samt Ego.

// Linus Reuter

Bommar i!

I strålande vårsol samlades medlemmarna i så stort antal att klubben tycktes mangrant representerad. Redaktören strövade runt och insöp vårrustningens mödor och glädjeämnen.

I F-skjulet låg ”Evy” och ”Maritza” och lät sig omhundals – ”Evy” av Richard Götherström och ”Maritza” av Sven Olofsson, nu som så många år tidigare. Bägge skönheterna byggdes 1952 och Richard har vårdnaden om ”Evy” sedan 1976, medan Sven förvaltar ”Maritza” sedan 1978. Kulturgärningar så goda som några.

Maskinrummet i ”Evy” rymmer en Volvo B14 (B4B) och njuter av sin sötvattenskylning. Motorn skiner ikapp med ”Evy” och utgör ett konstverk i sig själv. ”Maritza” låter sitt namn synas i extra relief mot bordläggningen – bokstäverna skiner nyförkromade!

Redaktören har ljuva minnen av ”Maritza” – utan att för den skull någonsin varit ombord. Hon låg nämligen och glänste i inre Maren 1952, då redaktören var tolv år gammal och längtansfullt strövade längs bryggan. Hon var så vacker då och är lika vacker nu – ingen bedagad skönhet, här inte! Underbart: bara genom att se på ”Maritza” färdas man sjuttio år tillbaka i tiden och landar i Maren i en tid då Södertälje var en idyll och folk flockades runt håvfiskaren, som i hörnet av Maren – ganska nära ”Maritza” -vevade upp mängder av silverglänsande braxen, som sedan såldes till husmödrarna på kajen. Sagde håvfiskare var en vänlig man, som en gång frågade ”Vill du veva, grabben?”. Det ville man ju, men tolvåringens armstyrka räckte inte långt, då håven kom upp och fylld med fisk plaskade tillbaka ner i vattnet. Veven snurrade vilt och handtaget träffade tolvåringen över näsan. Blodet sprutade och tolvåringen skämdes, men tröstens ord kom: ”Det är inte lätt alla gånger, grabben. Kom hit ska jag torkade bort blodet!” och med en äkta och väl använd snusnäsduk gav håvmannen första hjälpen på bryggkanten. Och här ligger nu ”Maritza” och väcker barndomen åter! Härliga tider – strålande tider!

Redaktören knallade ut mot bryggorna och där rådde ingalunda ”ett liv och ett kiv” som i Strindbergs vårsol i ”Röda Rummet”, men väl beslutsamhet och planmässig verksamhet. Den långa flytbryggan lösgjordes och

navigerades mot stranden med Ove Remmert som befälhavare. Åter på land uppe vid F-skjulet träffade red. på Tommy Löw i färd med att funktionsprova sitt ankarspel på Oxelö 30an ”Sussi”. Allt löpte som det skulle, liksom tydligen allt annat denna vackra lördag på varvet. Nu började bomiläggningen och redaktören sköt några bomskott som får tala för sig själva:

Extra årsmöte var utlyst för att få beslut om investering i ytterligare en flytbrygga. Vakna medlemmar lyssnade till argument för och emot den nya flytbryggan och Stefan Lillieborg lyfte diskussionen till sublim nivå. Den flytande bryggan svävade över diskussionens vågor men tilläts slutligen landa i klubbens famn och årsmötet avslutades i endräkt – saken var klar och bommarna i.

Vid årsmötet överlämnade styrelsen en gratifikation till vardera fem medlemmar, som arbetat med renoveringen av hamnvärdstugan på Slandö kalv: Anders Liedholm. Laszek Krzyczkowski, Bartosz Wozniak, Zbigniew Piekarski och Slawomir Cobel

Talieia.

”Bort gå de, stilla skrida de, en efter en till skuggornas värld …” (Verner von Heidenstams dikt ”Gustaf Frödings jordafärd” – 13 februari, 1911).
Men så sorgligt är det väl ändå inte?

Våra träbåtar lämnar oss – en efter en – så bort gå de ju, men ändå till nya hamnar i nya ägares vård. Gott så – ingenting varar för evigt och människans verk har alltid ett slut. Pyramiderna vittrar, kinesiska muren rasar, på bottnen i Birkas vikingahamn vilar tusen år gamla spant och bordläggning, även Regalskeppet Wasa knakar i fogarna och måste åter pallas under. Vi tar i ännu mer och läser dessa muntra ord: ” Tänck: här är intet bestånd i Werlden: och alt är i loppet”, som Georg Stiernhielm sakligt kommenterar i sin dikt Hercules (1658). Det skalden talar om är alltings förgänglighet när ”Döden molmar i mull”.

Jodå, men livet går vidare. Och snart kommer ett plastberg av våra Swan, Scampi, Hallberg Rassy, Stortriss, If, Maxi och Sveakryssare att utgöra ett monument över något. Över vad? Kanske över människans längtan att bygga drömmar. Så skalderna har rätt och det vet vi ju. Så varför sträva? Jo, det ligger en glädje i att trotsa förfallet, hejda rötan, putsa friborden, spegla framtiden i den glasklara fernissan över den vackra mahognyn. Dessutom växer nya träd, som ska ge nytt virke. Virke till nybyggnad men även till underhåll, reparationer, bevarande. Inte målade Leonardo da Vinci sin Mona Lisa i tanken att hon skall förgås utan för att hon skulle bestå. Att hon sedan ler sitt mångtydiga leende visar att hon kanske vet något annat. Så vi fortsätter att vårda och bevara för en oviss framtid. Där ligger det storslagna. Sedan åldras ju trä i skönhet och redan där finns ett liv. Träbåten lever evigt i kretsloppet och har något att säga ännu i förmultningen, plastbåten ligger tyst på skroten. Men bort gå de.

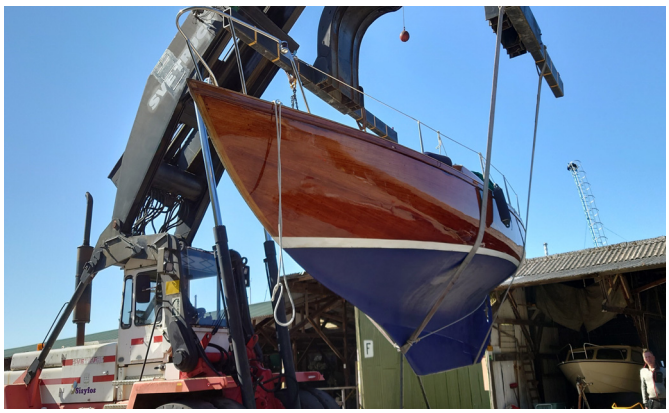
Nu seglade vackra Vindö 30:an ”Talieia” ifrån SBK lördagen den 20 maj, mitt i lövsprickningen. Hon är vacker som en vårmorgon och speglar sig lustfyllt, först i Mälaren, sedan i Östersjön och slutligen i Atlanten. Ja, Atlanten, för hennes nya hemmahamn blir i Belgien, i Blankenberg nära Brugge. I Trosa mönstrade tidigare ägaren Rolf Eric Jonsson av efter att in i gästhamnen ha

lotsat två belgiska gentlemän, ”Talieias” nya ägare, vårdare och förvaltare. Redaktören träffade herrarna intill restaurangen ”Kölsvinet” och deras första hälsningsord var just ”Here we are, robbing you of your cultural heritage”!

Och visst tillhör ”Talieia” vårt kulturarv, men det vilar något vackert över tanken att nya ägare i Belgien är så stolta över en äkta svensk kvalitetsbåt i glänsande mahogny och med en Albin bensinmotor, som vibrationsfritt surrar under durkarna. Något att verkligen visa upp nere i Europa. På frågan om herrarna ämnade investera i en diesel blev svaret ett bestämt ”never”! En diesel skulle ju vibrera sönder skrovet, menade de. Samtalet fördes på engelska och i korthet beskrev sig gentlemännen som ”Two Belgian fools – Filip and Thomas – who fell in love with ”Taileia” in a bar over a beer,. Mint condition in an advertisemenrt on ”Boat 24” and out of respect for the owner and the fantastic condition of the boat: no haggling, just pay the price! Being in ”Taileia” feels like sitting in a time capsule – pure 1960-ies! – something to keep intact for our and our children’s future!”. Thomas hoppas på kommande seglatser med några av sina barn i Engelska kanalen och kanske över till Storbritannien.

Planen nu är att segla efter kusten till Kristianstad, dit man räknar med att komma på fem dagar, därefter mot Köpenhamn och sedan upp efter svenska västkusten, där man vill besöka Vindövarvet. Därifrån åter mot Danmark till Ålborg och via Limfjorden ut i Nordsjön till Esbjerg för att där gå in i det enorma tidvattensområdet Wadden See, passa på att gå förbi Helgoland, angöra Amsterdam och slutligen lägga till i hemmahamnen Blankenburg.

Så lämnar oss nu ”Talieia” och vi önskar henne och hennes besättning lycka på alla kommande färder!



Opussningsobjekt!

Både jag och min man har oberoende av varandra haft nåt drömskt i blicken när vi stött på en Collin Archer genom åren. Så när min man fick erbjudande om att ta över en Randö 29 (båt av Collin Archer typ), ”ett opussningsobjekt” var det direkt ett lite frö som såddes i oss bägge.

Båten låg i strax norr om Stavanger så till en början slog vi bort tanken. Det är ju jättelångt bort, och vi har ju Rivalen. Men fröet fortsatte gro och vi kunde inte riktigt släppa erbjudandet. Vi började bänka hur långt det var. Ca 300 sjömil till Tönsberg där Rikard har en vän, Geir, som har ett ett båtvarv. Därifrån är det sen ca 500 sjömil till runt svenska kusten. Det är långt men inte omöjligt. Vi dubbelkollade med Geir och han lovade att ordna plats till oss om vi valde att ta över *opussningsobjektet*.

Sagt och gjort, 2 september var bilen packad och vi hade påbörjat den 100 mil långa landvägen till Talgje i strax norr om Stavanger för att se båten för första gången med egna ögon och besluta om detta var något vi ville ta över. Det var starten på en lång resa både geografiskt och arbetsmässigt för nog kunde vi konstatera att det var ett opussningsobjekt alltid. Men den hade sått ett frö i våra hjärtan som gjorde att vi inte kunde låta någon hugga upp henne. Den tidigare ägaren kunde av emotionella själ inte behålla henne men ville att den skulle hamna hon någon han litade på skulle ta hand om henne och få henne tillbaka till sin forna glans.

När vi väl kom fram genomförde vi en noggrann besiktning enligt särkillt framtagen checklista för att ha en saklig grund till vårt slutliga beslut. Resultatet gav att hon bedömdes som sjövärdig och att det inte fanns några säkerhetsmässiga skäl som skulle hindra en ombasering först till Tönsberg och sedan vidare runt kusten. För sakens skull skrevs det på papper och sedan var båten officiellt vår. Sen gick det fort, båten försäkrades, ombaserade ca 1 timmes motoråka till Åmöy varv där hon torrsattes för vintern, varefter vi påbörjade resan hem igen. Planen var att återkomma under påsken, klargöra henne för avfärd och genomföra den första etappen från Stavanger till Tönsberg.

Under fortsatt höst och vinter förfinades planerna. Vi köpte in både digitala- och pappers-sjökort och gick igenom vilken utrustning vi skulle ta med oss från Rivalen och vad som behövde komplettera. Vi planerade matsedlar och färdrutt i detalj och gjort långa packlistor. Hur skulle vi får med oss allt som vi behövde?

Så kom påsken. Rikard fick äran att köra den fullpackade bilen, En mini Countryman med takbox, medan jag Embla flög till Stavannger. De första dagarna hade vi bokat in oss på Stavanger bed-and-breakfast men natt tre sov vi ombord. Då hade vi fått i ordning båten tillräckligt så att vi kunde bo i den och då fick vi också förstärkning av Peter som anslöt från Sverige. Så kom dagen för sjösättning och efter en ordentlig motorservice var det äntligen dags att kasta loss.

Första etappen gick till Tannanger på Stavangerhalvöns utsida. Det var medvetet en kortare etapp för att kolla av att allt var i sin ordning och båten var så sjövärdig som hon behövde vara inför den fortsatta resan. Vi vaknade upp i Tannanger med frost på relingen men även om det var kallt bjöd etapp två, till Egersund, på medvind och sol vilket inte var något som vädergudarna i övrigt var särskilt frikostiga med. Norska strömmen bjöd däremot på 2 knops motström så trots att vi stöttade med motorn hade vi en medelhastighet på ca 3 knop. Då blir det långa dagar. Men med rätt kläder, god mat, en bra besättning och en båt som uppenbarligen är byggd för de norska förhållandena till sjöss gick det ingen större nöd på oss. När vi skulle till att påbörja vår sjätte etapp mellan Kristiansand och Arendal hade vind och vågor tilltagit så pass att det var läge att bida vind. Vi blev kvar i två dagar och passade på att besöka det lokala äventyrsbadet till Emblas stora förtjusning. Hon var dessto mindre inponerad av Arendal när vi väl kom dit. Det såg inte alls ut som i Disneyfilmen Frost där Anna och Elsa bor. Efter Arendal blev det återigen en lång etapp upp till Jomfruland med ett kort stopp i Risör för bunkring av diesel.

På morgonen den sista etappen smet vi ut precis vid Jomfulands nordligaste udde och satte kurs O-NO rätt ut över Skagerack, en kurs som vi kunde hålla i fyra timmar innan vi vek av norrut upp mot Tönsberg. När vi var så nära att vi nästan såg målet valde vi att slösa bort lite tid på att kryssa oss fram med avstängd motor. Höjdtagningen var inte överdrivet imponerande men för en timme kunde vi iallafall njuta av tystnaden.

Malin Holmvall med besättning.

Knud H Reimers ~ båtkonstruktören

Varje erfaren seglare värd sitt salt, och som varit med ett tag, känner förstås till namnet och de båtar han frambringat över tid: skärgårskryssare, kust -och havskryssare samt en del motorbåtar. Han föddes i Danmark tidigt på 1900-talet och hade redan som ung klart för sig vad han ville bli: sjöbefäl, men ett synfel stoppade planerna. Han tänkte då att han i stället kunde rita och bygga båtar. Men för detta krävdes teknisk utbildning som inte kunde fås i Danmark men väl i Tyskland, vars tekniska högskolor hade ett gott renommé, men familjen hade inga pengar utan en förmögen medlem i Kongelig Dansk Yachtclub, KDY, kände familjen och ställde upp med pengarna, så unge Knud reste iväg och började sin utbildning samt praktiserade på ett närbeläget varv parallellt med studierna.

En dag läser han i en lokaltidning att den store konstruktören Gustaf Estlander befinner sig på ett närbeläget kurhotell för att få ordning på sin sviktande hälsa. Reimers såg nu sin chans, samlade ihop sina betyg och ritningar, lånade pengar till tågbiljetten och for dit. Han fick företräde hos den store och visade först sina betyg, som Estlander lade åt sidan och begärde att få se ritningarna istället. Sedan han ingående studerat dem under tystnad sade han -konversationen gick på tyska -"Wann können Sie anfangen" (när kan ni börja ?). Reimers fick där och då ett erbjudande om jobb hos Estlanders nyetablerade ritkontor i Stockholm, dit han flyttat, så Reimers hade bara att packa sina pinaler och ta första tåg mot Sverige. Så blev det 1930,då Estlander avled. Reimers såg nu nästa chans. han ville lösa ut Estlanders arvinge, en son, och ta över ritkontoret.Med lånade pengar lyckades detta och Reimers var nu sin egen. Han annonserade i internationell yachtpress, vilket ledde till beställningar, främst på skärgårdskryssare vid denna tid. Verksamheten växte. Så en dag på 30-talet kom en man och undrade om Reimers kunde rita honom en båt som skulle vara ett slags symbios mellan en koster och en skärgårdskryssare. Reimers stirrade förstummad på kunden - det är ju en väldig skillnad mellan dessa båttyper - men lovade göra sitt bästa. Det blev en ca 8,5 meters båt med kosterakter och utanpåliggande roder och han fann att linjerna turande så fint så han döpte konstruktionen till TUMLAREN. Första exemplaret byggdes hos Kalle Johanssons båtvarv i Norrtälje. Till bygget hade man fått tag på kärnfuru som legat på vinden på Rädmansö kyrka i många decennier. Virket hade blivit brunaktigt och hårt, all lignin, terpentin o annat som furu kan innehålla, hade oxiderat och gjort virket ogenomträngligt för vatten. Bygget blev fint och modellen slog snabbt igenom även i utlandet. Reimers tappade bräkningen vid 600 båtar och skrev senare: " En gång i livet gör du något som berör människors hjärtan. Det kan vara ett konstverk eller en bok. Jag gjorde det med en segelbåt."

Så kom kriget, men seglarna kunde hålla igång och beställningar kom in, vilket ökade efter krigsslutet 1945. Nu vaknade också intresset för rymligare båtar för långfärder och familjebruk. Så blev det 60-tal och med detta glasfibern som byggmaterial. Efterfrågan var ökande, så Reimers ritade en 8,5 meters havskryssare med klassiskt traditionell lång köl. Typen fick namnet "FINGAL" och var samtida med t ex VEGA .Reimers båt var tänkt både för familjen och för havskappsegling, där intresset nu ökat stort. EN dag får Reimers besök av en ung man, som berättar att han tillhör ett seglargäng i Saltsjö-Duvnäs, att man seglat jollar o stjärnbåtar men nu ville gå vidare och prova havskappsegling. Tyvärr saknade man båt och dessutom pengar köpa någon för - så kunde farbror låna dem en båt? Reimers stirrade på den frimodige ynglingen men erinrade sig hur han själv som ung fått uppbackning, så han utbrast:" Jag håller med båt och segel! Men tobak, sprit och flickor får ni ordna med själva." Så kom det sig att gänget fick låna Fingal med segelnummer KR 714. De trimmade för max prestanda och kappseglade bl.a. Gotland Runt med mycket bra resultat. Reimers gladdes över att resultaten i sin tur skulle ge fler order.

Med ombord fanns en stillsam ung man, vid namn Peter Norlin, som inom kort skulle göra sitt genombrott med halvtonnaren SCAMPI, i vilken han kom att vinna Half Ton Cup. Men det är en annan historia. Den minnesgode kanske erinrar sig den hårda debatt som pågick, när en ny regel för havskryssare skulle skapas. Det var Gustav Plym som satt i den internationella kommittén med Reimers och Arvid Laurin. Dessa två ansåg att utvecklingen med breda, lätta och illa barlastade båtar kunde vara rent farlig - och de fick ju rätt efter Fastnetkatastrofen 1979, när 15 seglare omkom till havs. Även Olin Stephens, som varit med att skapa IOR International Offshore Rule, gjorde senare offentlig avbön för de misstag man begått. Reimers för sin del deklarerade offentligt att han aldrig ämnade rita en båt enligt IOR, ty som han formulerade sin ståndpunkt:
"Jag dansar inte med flickor jag inte gillar."

Henn Avasalu