

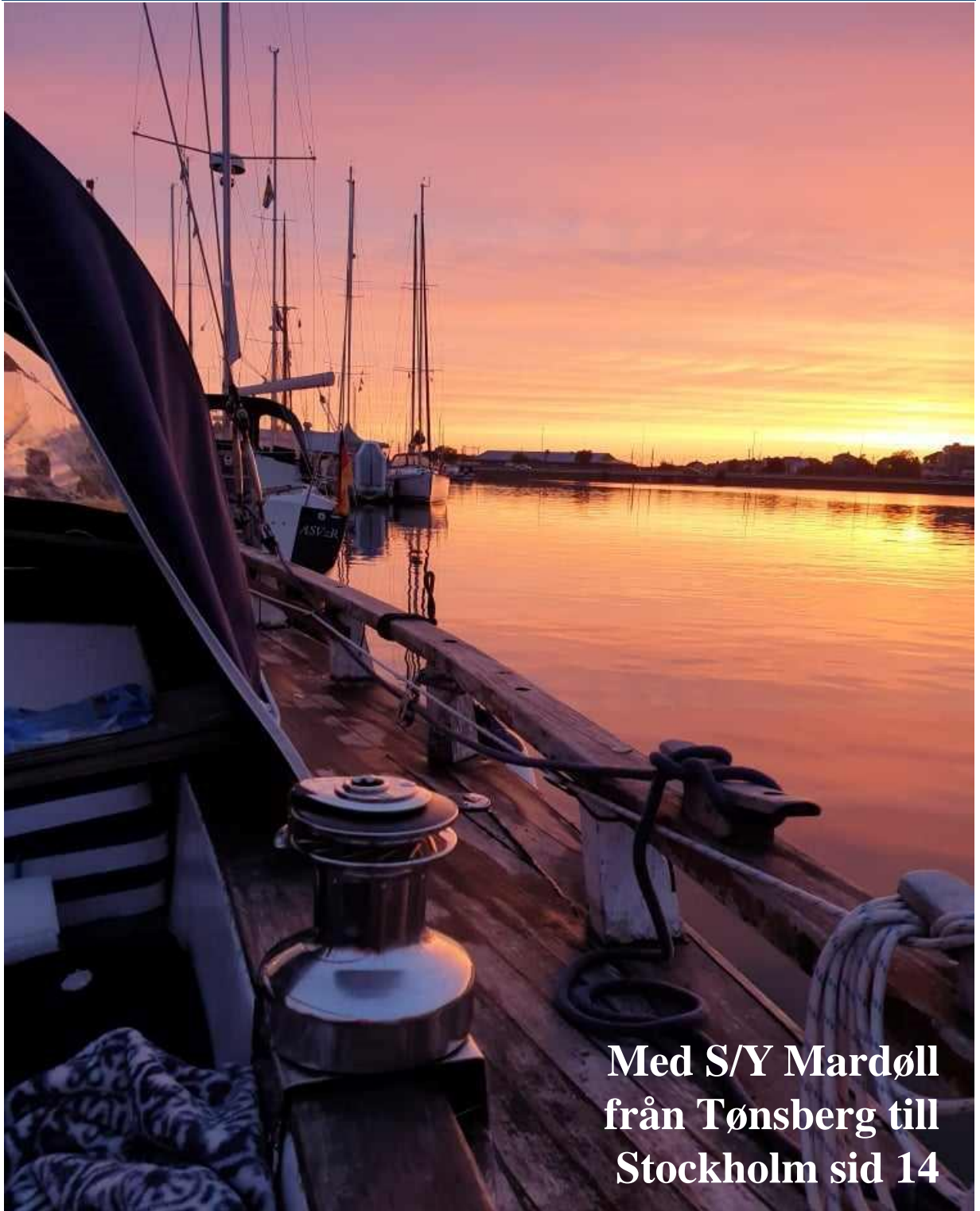


SBK

# KONTAKT

2024:1

Södertälje båtklubbs medlemsblad



**Med S/Y Mardøll  
från Tønsberg till  
Stockholm sid 14**

# Innehåll

Redaktören har ordet	3
Möten med medlemmar: Marie Karlsson-Eriksson	5
Bo Karlsson	7
Lennart Strömberg	12
Med S/Y Mardøll från Tønsberg till Stockholm	14

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: 0736876228

## Redaktören har ordet i nådens år 2024

**One is getting on in years – inte bara klubben utan även redaktören. Snart åttiofyra -alive and still kicking. Men det går på kryckor. Gott så, det kunde vara värre.**

Båten är i sjön men masten ligger kvar i sitt skjul. Redaktören kunde inte själv närvara vid sjösättningen, eftersom den goda hustrun halkat på vardagsrums-mattan och fått en "fulfraktur" som ortopederna kallade det. Rullstor – nej rullstol ska det vara – i åtta till tolv veckor och inga belastningar på riggen. Men rask dotterson och svärson tog sig an lilla Amigon och nu ligger hon där hon ska. Blir det då någon segling i år? Troligen inte...

Men likväl ligger hon i sjön, vågorna kluckar och redaktören kan alltid inbilla sig att möjligheten finns. Man kan också sitta nere på varvet och titta på henne. Snygg flicka med vackert språng i profil.

Sälja? Går nog inte. Skänka bort? Fel sorts båt idag – ingen vill ha en 21-fotare, det ska vara en superjolle eller en fyrtiofotare. Ingen vill ha dig, flicka lilla, trots din sjövärdighet och din kurshållning. Behålla trots allt då och hoppas på bättre tider.

Börja tänka innovativt: hur komma ombord, till exempel? De senaste åren har det gått efter styrbords y-bom och sedan upp med höger fot på relingen och därefter vänster ben över mantåget. "Ser vådligt ut, det där" sa' en tidigare ordförande. Då har herr ordföranden inte sett redaktören vid fyllda åttio sitta upp på sin häst. I flera år kånkade han sin sadel stödd på ena kryckan eller en käpp.

Första gången skyggade pällen – "Tänker husse slå mig?" – men vande sig snart. Kryckan hängdes på utsidan boxdörren vid ridning eller – för att nu tala segling – lades på fördäck. Där gäller då att inte ligga på hård kryss, för då kommer redaktören aldrig iland. Kryckor görs i aluminium, som sjunker. Redaktören utvecklade visserligen aldrig någon kappseglingsnerv, men hård kryss har det blivit ändå och en gång fick rodret låsas på hård bidevind för styrbords halsar, medan red. själv kröp upp på babords skarndäck i lä. Det sjöade upp över relingen och längs redaktören själv, men både toppvant och undervant räddades från att släppa vantskruvarna. I lovart sjöng vanten som fiolsträngar. Man borde naturligtvis aldrig glömma att säkra vantskruvarna vid påmastning! Det var segling, det! På tvärs över Tvären, faktiskt.

Om redaktör'n sedan får säga det själv, så red han också riktigt bra på avslappnad häst i snygg form, men så kom den höstdag i strålände novembersol, då höger ben fastnade på sadelvalvet. Trots argentinsk hoppasadel av typen "Flatback", var valvet plötsligt ett oöverkomligt hinder för kroppen, så man blev sittande.

Nu är det så, att på varje stallbacke vimlar det ju av kvinnor och tre hjälpsamma damer rusade fram, drog red's högerfot ur stigbygeln och tippade honom åt babord.

Om inte redaktören hade stoppat hjälpsamheten, hade han gått i backen som en säck cement.

Men man har ju en gång fått en god uppfostran och den räckte för att be damerna släppa taget och dra åt helvete utan att säga helvete, Tack Mamma, som född 1901 och med fyra års folkskola på egen hand tillägnat sig bildning, stil och elegans. Stil och elegans blev inte min arvslott, men en viss bildning i alla fall. Så man kan uppföra sig i damsällskap.

Men kan man nu inte sitta av, bör man inte sitta upp heller och det kan ju gälla båtar också. Segling och ridning har det gemensamt, att man inte kommer någonstans med hårda tag, utan man måste kunna lira med både vind och djur – förhållning och eftergift. Sitter man bara och håller emot, slutar hästen lyssna och fattar egna beslut och segelbåten uppför sig likadant: släpper du inte på skotet, lutar det bara tills båten dejsar, liggande i vattenbrynet och går nu på sin självvalda kurs. Kommer man inte av, ska man nog inte gå på.

Men hästen finns kvar i red's ägo och båten kan få bli det i samma mån – pällen rids av en av redaktörens små prinsessor – dotterdotter – och båten kan komma till glädje där också. Så får det nog bli: pällen får bli klappad och få sig en morot och båten blir i alla fall blickfång från bryggan. En öl därtill i solen, så är man hemma. Ska man på rent trots ändå investera tungt i sin osäljbara båt? Ny mast med elektrisk rullstor, elegant landgång i luftig aluminiumkonstruktion med höga räcken, som smyger ut från fördäck, bomgalge som går att hålla sig i och något smart sätt att kasta loss linorna i fören, då man lämnar bryggan. Att sedan fånga upp dem igen blir en senare fråga. Inga segel att hissa – bara dra ut och in. Elektriskt förstås. Barnen skakar på huvudet. Den investeringen räknar du aldrig hem, Pappa.

Nej. Men allt behöver inte gå att räkna hem – man kan räkna bort också. Investeringen blir sig själv nog, om den för glädje med sig. Redaktören visualiserar belåtet, hur stor och flock dras ut och dras in med en knaptryckning. Övrig sjöfart betraktar med häpnad den åldrige rorsmannen, som från sittbrunn, utan någon som helst synbar kroppsrörelse, låter seglen leva sina egna liv. Själv öppnar han en öl i solen.

Nu ska ändå erkännas att tanken ibland vandrat och snuddat vid någon motorbåt. Absolut inte rank och kanske med tvär för, modell landstigare. Fällbar ramp. Jodå, sådana finns! Redaktören har sett några.

Bowrider med passage in till styrplatsen?

Vi får se. Panta rei, som det sägs i något möte med medlem. Allt flyter.

Tidningen då? Behöver klubben en tidning, när det finns hemsida? Att föra en debatt i angelägna frågor blir lite segt i pappersformat med två utgåvor om året – när en fråga väcks till sommaren, är den nog glömd till hösten. Debattforum på

hemsidan däremot – det vore rappa tag. Men det avgör inte redaktören, det är en fråga för styrelsen. Blir det ett höstnummer? Det blir det nog. Blir det samma redaktör? Det vet vi inte, även om viljan finns. Ingen är oersättlig och klubben rymmer många begåvningar. "Anden är villig, men köttet är svagt" (Matteusevangeliet 26:41).

Eller som den gamle domprosten sa' i sitt middagstal över söndagssteken : "Tanden är villig, men köttet är segt". Så till den ständigt återkommande frågan:

Har båtlivet i nuvarande form någon framtid?

Vill man komma ner till klubben och snacka lite till vardags? Hänga i skjulet och dra några minnen?

Eller far man ner med sin trailer, sjösätter racern och parkerar bil med kärra för att sedan bara dra?

Ska klubben anpassa sig till den nya tiden, erbjuda sjösättningsramp utan väntetid genom bred och enkel inkörsgrind, parkering i säkerhet och naturligtvis dessutom samtidigt bereda plats för större och tyngre båtar, precis som idag? Allt mot medlemskap, naturligtvis. Vi är ju alla i någon mening beroende av varandra – finns inte klubben, får du på egen hand hitta en ramp utan låst bom och sedan försöka parkera bilen under hela dagen till rimlig avgift och utan att få den vandaliserad.

Och en segelbåt väger ju ett par ton och uppåt. Finns då betalande medlemmar - i dagsläget tror jag 360 stycken – får också du upp fyrtofotaren utan större kostnader. Även mindre båtar väger också en del kilo – försök släpa upp en IF-båt ensam! Red's egen Cikanlo väger 1,8 ton. Alla är vi i symbios – alla har vi glädje av varandra! Se på myrorna – de draga alla sitt strå till stacken. Men det är ju lite synd om just myr-stackarna – de ser alla ut som de alltid gjort och bygger som de alltid byggt – inga skiftningar i mode och design. Roligare då för båtfolket – ständigt i förnyelse och då förstås även SBK. Men annorlunda blir det – och det behöver inte bli illa, det heller.

# Möten med medlemmar

## Marie Karlsson-Eriksson

**Motorbåt gäller för Marie – sedan 2019 en Flipper 717, föregången av en Runnö 22 med utombordsmotor. Flippern vinner ju alla dar i veckan - rymligare och med inombordare.**

Båtlivet inleddes i pappas motorbåt och i hans intressen ingick under en period till och med en tändkulemotor, så det trivsamma dunkandet ligger bevarat i facket för mysiga minnen. Pappa höll till i Huddinge båtklubb nära färjeläget mot Ekerö, så Mälaren var hemnavatten, men man företog också många färder genom Hammarbykanalen och ut i Saltsjön till Möja och skärgården. År 2003 flyttade Marie till Södertälje, så båten fick ju följa med och finna sin nya plats i SBK, nu hemmahamn sedan år 2010.

Stilla och fint rör sig Snäckviken, men även utflykter under fridsamma förhållanden kan bjuda på oväntade äventyr och ett sådant minns Marie, när kollega med barn följde med på lusttur in till Stockholm. Stopp i maskin!

Runnös snurra nöp nämligen mellan Västerbron och Långholmen och därmed hängdes den av. I sanningens namn skall sägas att detta primärt inte kunde skyllas på vare sig motorn eller Marie, utan den plastpåse – märkt Skogaholmslimpan – som lömskt väntade på någon motor att limma på. Föremålet för påsens ömma låga blev nu Marie – eller snarare hennes motor – som kom att omfamnas över kylvattenintaget.

Upprörande! Vem – i dessa miljömedvetna tider – går och köper en Skogaholmslimpa och slänger påsen i sjön? Redan limpan med alla sina tillsatser kunde väl i och för sig



blivit mången abborres undergång, men någon samvetslös typ hade tydligen gjort sitt val mellan innehåll och utanverk, så även om påsen var tom, blev Maries dag långt från innehållslös.

Det tar sin tid att paddla en motorbåt även kortare sträckor, men Marie bedömde att sjönöd inte rädde, så länge man kommit ur farleden och inte längre riskerade att sänkas av några ton sand i motorprämen från Underås eller Prins Carl på väg mot Drottningholm.

Följaktligen inget omedelbart strandhugg, utan i stället planerad paddling in i Långholmskanalen för sakkunniga åtgärder på Långholmsvarvet. Där konstaterades att motorn inte längre gick runt och därmed blev det andra bullar – i Trosa belönades Runnön med en uppgradering från femtio till sjuttio hästkrafter på akterspegeln, men förlusten blev måttlig, när den gamla motorn inbringade femtontusen kronor vid snabb affär på Blocket, i stället för att sluta sina dagar som metallskrot på Returen.

Man måste kunna se det inneboende värdet i döda ting, så uppenbarligen vilar SBK:s kassa i sakkunniga händer – sedan 2021 vakar nämligen Marie över klubbkassan. Varför åtager man sig då ansvaret för en kassa som omfattar betydligt mer än den traditionella kaffekassan?

Jo, man får frågan av valberedningen och vet sig ha kunskaper för uppgiften och att det dessutom kan ligga en tillfredsställelse i att få bidra till klubbens välgång i en passande funktionärsroll. Andra kan ju också se ens talanger och sålunda blev Marie headhunted år 2021. Åtagandet visade sig visserligen innebära ett årligt engagemang om mellan sex hundra och tusen timmar och är dessutom till innehållet ingenting för en glad amatör, så det kräver sin man (eller kvinna), men Marie finner sig väl till rätta bland klubbens konton. Man måste vara hemma i bokföring, där kredit och debet måste gå ihop, men Marie har erfarenhet från fastighetsvärlden i befattningen som administratör inom Sveriges Allmännyttan, där hyresrätter i kommunala bostadsföretag måste förvaltas och där hyresmarknaden omsätter enorma belopp. Även om SBK:s affärer inte på något vis motsvarar Marias vardagliga arbets-uppgifter, så är klubbens finanser ingen bagatell, de heller, utan allt måste hanteras i god ordning enligt lagens bokstav och regelverkets bestämmelser samt god revisionsred. Djävulen bor i detaljerna, så där måste kassören vara perfekt från början till slut. Har man då tid med båtliv? Jodå, säger Marie, men det blir ju begränsat av olika faktorer – inte bara av arbetet och åtagandet som klubbens kassör, utan livet rymmer fler dimensioner, så tid måste finnas för andra intressen, där golfbanan tar sin del, trädgården sin, huset kräver sitt och inte minst barnbarn och umgänge med goda vänner måste få berika tillvaron. Slandö kalv har besökts, men Marie och familjen är inga långliggare i lagunen, utan båtens huvudsakliga uppgift är att erbjuda säker och komfortabel

vistelse på sjön utan att för den skull vara det allt uppslukande intresset. Redan detta att veta att man har en båt, som ligger och väntar vid bryggan, ger en känsla av frihet och möjligheter.

Gott så, tycker Marie, som kan navigera, hantera båten i sjön och vet sig kunna ge sig ut, utan att för den skull känna sig tvungen. Frihet är att kunna avstå. Vår gamla klubb är i ständig förändring. Den traditionella bilden av en båtklubb med segelbåtar och motorbåtar i klassisk bemärkelse börjar splittras, så nu erbjuder varven på både Karlberga och Mälärbadet en brokig blandning av farkoster, där exotiska träbåtar – segel som motor – nu utgör ett minskande antal. Klenoderna blir ibland sålda till utlandet, så en Laurinkoster befinner sig på Åland, en Vindö 30 i Belgien och vi vet inte när det övriga vackra mahognymöblemanget är skingrat. Eller de tungt massiva ek- och furumöblerna. Låt oss bara hoppas de stannar i boet! Det ligger en tjusning i ljudet från idogt träunderhåll kalla vinterdagar i skjulen. Men 1940 – och 50-talens campingbåtar i furu med översta bordet i mahogny och Archimedessnurra eller Pentamotor på akterspegeln smeker inte längre näsborrarna med sin härliga doft av linolja och fernissa. De – liksom Neptunkryssarna och träfolkorna – är snart ett minne blott. Nu ser vi stora inventiösa segelskrov, som inte ens tar av sig masten, när de kryper upp och lägger sig i vinteride, rymliga motorbåtar och ett ökande antal snabba sportfiskebåtar med herrejössesmotorer på aktern. Därtill motsvarande racers på trailer. Allt i plast eller aluminium. Har vi en marina i vardande?

Men Marie tror ändå att SBK lever vidare och hoppas på ett ökande engagemang bland medlemmarna – inte bara i det nödvändiga grovjobbet med bryggor och byggnader utan inte minst i klubbens samvaro. Hon önskar sig en festkommitté och vintriga varma pubaftnar i Kompassen med levande musik och gemenskap!



# Bo Karlsson

## – född in i klubben

En intervju med Bosse är som att få öppna ett ymnighetshorn: minnena bubblar upp i en aldrig sinande ström – något som redaktören också upplevt i samtal med andra gamla medlemmar.

Det måste ha varit en rolig tid med spännande segling i djup gemenskap – fröjd och gamman, emellanåt kanske dessutom kryddad med skräckblandad förtjusning över hur man lyckats styra undan grund och grynnor, möta hård vind och brytande sjö. Och detta redan tidigt i livet.

Bosse tar avstamp i mitten av 1960-talet, då någon i klubben fått en pigg idé: vi bygger Piggjollar.



*Piggjolle*



*Bosse Karlsson till höger och Erik Holmberg till vänster.*

Piggjollen ritades av Rickard Sarby – också konstruktör av Finnjollen – och erbjöd ungdomar livlig segling till rimlig kostnad. Piggjollen är ungefär så stor som en Optimist, men med traditionell spetsig stäv och som namnet antyder pigg och livlig.

Var man bara lite häändig, ganska uthållig och mycket vig, fick man en egen racer.

I SBK tog fem grabbar och en tjej sig an utmaningen och båtbyggeri etablerades i gamla kommunala verkstadslokaler på Oxbacken mitt i stan – det var Bosse, Conny Skoog och fyra andra som lade själ och hjärta i en egen båt.

Projektet som sådant gick i hamn och jollarna själva sjösattes högtidligt på SBK:s slip i närvaro av Länsstidningen.

Med tiden blev det kappsegling och Bosse debuterade 1963 utanför Jungfruholmen vid Slagstafjärden och vann!

SBK hade en livlig kanotsektion, där man seglade C-,D-, och E-lådor och Piggjolle-gänget utgjorde snart nästan en liten ungdomssektion bredvid kanotseglarna, men liten blir med tiden stor och aptiten växer medan man äter, så Bosse satsade på en Finnjolle och vässade kapp-seglingsklorna med förhoppning att kvala till OS, en av deltävlingarna avgjordes på Björkfjärden och än idag minns Bosse hur tuppkammen växte, då Greven passerade och ropade "Snyggt seglat, nummer 327!" och det var efter en delsegling där Greven vann och Bosse kom tvåa.

Det gick undan den här dagen och en framgångsrik Finnjolleseglare bör väga omkring 90 kg för att burka effektivt, så med en matchvikt på kanske endast hälften vill Bosse blygsamt förklara sin framgång med att hans ringa vikt nog blev en framgångsfaktor i lättvind. Det gick ju undan lite extra då med mindre barlast.

Finnjollen följdes av en Flying Dutchman och långsegelade gjorde man oförskräckt i väder och på vatten där stora båtar sökte hamn. Att segla Flying Dutchman kunde bli ett äventyr i sig och Bosse minns hur det begav sig en gång på väg norrut från Harstena i angeläget ärende till Sandhamn, där Bosse och Berndt Andersson skulle gasta i Benny Nilssons A 30 på Olympiabanan. Det blåste friskt och holländaren flög för slör mot Broken – Nyköpingsseglarnas holme.

Mitt ute på Örsbaken tappade man riggen! Det var en rod-rigg, dvs med rostfri heldragen stång i stället för wire och vantskruv. Rod-riggen var infäst med hård rostfri tråd, som släppt. Det var inget att hantera för vanliga mänskliga fingrar och särskilt inte i kuling, men man nådde Broken och gick iland för reparation. Det var just en sådan dag då stora båtar sökt hamn i lä, så ankomsten gick inte



*Finnjolle*

obemärkt förbi och många var de blickar som sedan häpet tog in scenen, då grabbarna fick bukt med det nästan oböjliga materialet. Gasolköket blev räddningen – tråden blev medgörlig i lågan och riggen kunde åter sättas an.

Tung kölbåt frågade: "Var kommer ni ifrån?" – "Harstena" – "Vart ska ni?" – "Sandhamn". Kölbåten stod svarslös. Onödigt att påpeka, kanske, men gänget vann seglingen i Sandhamn. Under jolleeran blev Bosse, Conny Andersson och några



*Flying Dutchman*



andra från SBK anställda av kommunen som seglings-instruktörer på Farstanäsbadet med veckoläger på Fifång. Dit ut och därifrån bogserades jollar med klubbens snurre-drivna "Svarta Malin" – varje gång en lång resa i sitt slag. Det blev ju några distans upp till Slandö kalv.

En följd av detta uppdrag blev lite oväntat att killarna nu fick status som professionella seglare och därmed inte kunde deltaga i kvalseglarna till OS i Finnjolle. Sic transit Gloria Mundi – Så förgår världens härlighet och försvinner i vardagen.

Annars hade SBK kanske haft olympiska mästare i sina led. Men det finns andra värden i livet och familjebildning kändes lockande och därmed även byte till större båt. Å andra sidan bevarar Bosse än idag minnena från djärva seglingar över stora skärgårdsfjärdar i skiftande väder. Man var ung och smidig och kände inga gränser i sin jolle. En tid i OK-jolle tillsammans med åtta – tio klubbkamrater och målet i Harstena eller Västervik, där man tältade eller helt enkelt sov i jollen med seglet över sig mot nattfukten, blev gränssnittet mot det väntande vuxenlivet. Det som gått an för arton – nittonåringar började kännas främmande för familjefäder. Damsällskap tillstötte och därmed även kölbåt, en van

der Stadt – skapelse av typen Primaat, som ingick Bosse i van der Stadtflottan där man även mötte kamraterna Urban Sandh, Bosse Andersson och Henry Bergqvist, alla höljda i plywood.

Efter några år steg man emellertid ur sina träfrackar, så 1982 blev det slutligen plast, för Bosses del en Albin Express 1982 – en känslig och rolig segelbåt, som krävde sin rorsmans fulla koncentration – inte alldeles främmande för en gammal jolleseglare, men ankomsten av små barn krävde sitt och så hade man till slut en Rival 22 nummer 2, 1986. Med Rivalen kom en helt ny bekvämlighet, tyngd och kursstabilitet samt utrymme för två söner. Epoken Rival varade från 1986 till 2007 och Bosse seglade flera SM.

Redaktören, som aldrig kappseglat, minns ett intryck av att SBK under 1970-talet huvudsakligen hyste Neptunkryssare, Folkbåtar, IF, H-båt och så Rivaler, Rivaler, Rivaler. Sådana byggdes tvärs över viken i Lina Tegelbruk och många landade i klubben. Detta var inte alldeles sant, men ett allmänt intryck ändå. Tyckte åtminstone redaktören. Men allt har sin tid och hustruns sjukdom blev slutligen gränssättande, så Rivalen såldes och nu blev det en mindre motorbåt.



Rival 22

Däremot var det inte färdigseglat. Man kan vända på steken och finna en annan lösning – man vänder på säsongen och seglar isjakt! Både Bosse och broder Lasse byggde sig varsin Isabella på tre medar och plastskrov med frigolit som flytelement – om ödet eller bristande sikt skulle skapa plötsligt oflyt i framfarten och jakten råka i sjönöd ute i en av de breda råkar, som kunde öppna sig, ville det till att man hade flyt ändå och kunde ligga och vaka tills situationen kunde redas upp. Nu gick det nämligen duktigt undan - 110 kilometer i timmen var inte alls orimligt - och när allt är vitt framför jaktpiloten, är det lätt hänt att han inte ser iskanten utan råkar riktigt illa ut.

Intresset för isjaktsegling ökade snabbt och vid Enhörnavarvet liksom på Saltsjön ute vid Källvik kunde trettiotalet isjakter samlas en söndag. Just ute vid Källvik upplevde Bosse ett märkligt fenomen. Det var vindstilla och läge för paus. Bosse hade lite att bestyra och när han tittade upp var isjakten borta! En stunds rådvill väntan och så dök jakten upp igen, långsamt glidande fram till utgångspunkten. Det var sjöhävning under isen och seg som skärgårdsisen är, bildades uppförsbacke och nedförsbacke i istäcket. Lustigt, men inte riskfritt – vad göra om jakten sticker iväg i en vindkåre och lämnar piloten ensam ute på fjärden i sträng kyla? Fara för risk föreligger alltså alltid, både i stillestånd och när fartvinden tårar ögonen och Bosse tänker på hur han kom ut på Björkfjärden på kurs från Ridö-Kurön mot holmen Pingst i full fart mAtt gira var inte att tänka på, så Bosse höll sig fast med armar och ben och litade på Försynen. Skulle styrmedlen dyka in under iskanten och vad med de två andra medarna? Det blev medgång, kan man säga, för styrmedlen gled upp över isen på andra sidan råken och de två aktre gjorde mirakulöst likadant. Lyckan står den djärve bi, men lite tur är inte dumt, det heller. Bryggsegling är också ett alternativ till den traditionella formen av

seglarliv och kan genomföras passivt eller i full koncentration.

Rc-seglingen har fångat många gamla seglare just genom kravet på medveten segling, eftersom det gäller trim på båten, vakenhet för skiftande vindbyar och uppmärksamhet på andra båtar. Precis som i kappsegling, viker det faktiskt också är. Kappsegling alltså med regelverk för såväl seglingen som för båtarna. Åldern må ha sin vank och får väl då ta ut sin rätt, så den älskade stora båten blir såld, men då finns aktiv bryggsegling med radiokontroll från land och full seglingsupplevelse ändå, även om man inte sitter i båten. Här finns mycket godis: två entypsklasser – Dragon Force och Dragon Flight - "straight out of the box", dvs båten måste köpas färdig och får inte ändras, utan det blir seglarens förmåga som avgör. Kompletta kappseglingsbåtar för cirka fem till tiotusen kronor!

Därutöver en uppsjö av konstruktionsklasser: 10:or, 12:or, Marblehead – materialsporter i och för sig, men just därigenom en glädjekälla för kreativa mekarsnillen och entusiastiska elektroniknördar. Runt om i vårt land växer intresset för RC-segling och Bosse önskar att SBK ville välkomna denna möjlighet för sina gamla duktiga kappseglare att fortsätta just som aktiva. Inte minst från bryggan.

Under våren hölls en stor kappsegling i Nynäshamn, så intresset stegrar i vårt närområde. SBK kan dessutom erbjuda goda betingelser genom Snäckvikens oftast lugna vatten. Många storheter inom kappsegling har också gått över från stora båtar till just RC-segling eller ägnat sig åt bägge formerna. En sådan är katamaranseglaren Tim Shuvalov – Årets seglare förra året – en annan Mikael Collberg från Mariestad med tjugotvå SM i Express och H-båt. Det är också god social bredd inom RC-seglingen, så även Gaff Yacht Society - Idel Ädel Adel – med Gurra Krantz i spetsen tävlar i Dragon Flight. Gotland

Runt-vinnaren Patrik Forslund med sin halvtonnare Pro 4 U seglar också RC.

(Ett efterföljansvärt exempel – inte minst språkligt kreativt och här minns redaktören SBK:s stolta anor i form av texten "4 U 2 P" på dörren till den gröna bekvämlighetsinrättning, som länge var klubbhuset Kompassens stiliga föregångare. Kan man döpa en pisskur till detta, kan man vinna vilken tävling som helst! Kreativiteten flödar i klubben. Kanalisera den bara, kära styrelse! Red's anm.)

RC-seglingen utgör alltså ett utmärkt komplement till storbåtssegling – man lär sig trimning, taktik, kappseglingsregler och när seglare på den nivå som nämns ovan

## Lennart Strömberg

**Hur blir man klubbens nav, runt vilket allt svänger? Jo, man antar erbjudandet att bli klubbens sekreterare. Det var inget Lennart väntat sig, men så kom frågan och Lennart tänkte positivt: "Det blir en roll jag känner att jag kan ta. Man ska tillfällen att få utvecklas, för alltid lär man sig något nytt. Ni (styrelsen) får hjälpa mig. Vi kör!" . Arbetet som systemutvecklare på Astra visade sig vara till god nytta och nu har Lennart beklätt posten under nästan tre år och kan samtidigt räkna fem år i styrelsen.**

Det hela började egentligen över en kopp kaffe på just Astra. Sommaren nalkades och samtalet med kollegorna runt kaffebordet rörde sig kring semesterplaner och just i det ögonblicket betraktade Lennart tankfullt vyn genom fönstret ut över Snäckviken, där några segelbåtar gled fram. "Jag ska semestersegla", hörde han sig plötsligt säga och fortsatte: "jag ska nog köpa en båt". Lite

rekommenderar RC-segling, borde SBK med sin långa tradition av just kappsegling

bejaka ambitionerna hos sin egen RC-sektion, tycker Bosse.

"Här är intet bestånd, utan allt är i loppet" som Georg Stiernhielm konstaterade i sitt 1600-tal och så är det fortfarande. Allt är i ständig förändring, vilket vi ser inte minst på det skiftande båtbeståndet inom vår egen klubb.

Detta måste klubben förhålla sig till och därför i takt med tiden hitta den ständigt flyende framkanten, där man måste vara för att inte bli akterseglad, tycker Bosse.



*Lennart Strömberg*

eftertänksamt över kaffet. Kollegan närmast intill blev entusiastisk och kom nu att verka som en oväntad katalysator (någon som påverkar processen utan att själv delta i reaktionen): "Men då åker vi till Ville på Albinhallen och hittar en båt åt dig!". Snabba ryck: det blev en Albin 78.

Lennart reflekterar över livets sällsamma vändningar – under alla år på Astra med skiftande ägarförhållanden hade han inför varje kommande omorganisation, då allt som vanligt ställdes på huvudet, väntat på uppsägning, men alltid funnit sig vara kvar (även om arbetsgivaren inte längre är Astra, utan numera heter "Entelios", ett elhandelsföretag, för plötsligt händer det och en ny dimension öppnades även i privatlivet: "Jag har köpt segelbåt, men var ska jag lägga den?").

Det ordande sig, naturligtvis. Sommarplats blev ingen svårighet, för sommarstugan i Bastmora erbjöd bryggplats, men höstuppläggningsen hotade att bli ett problem, som emellertid fick sin lösning genom bekantskapen med SBK:s lurvigt skäggige fixare och stöttepelare, Bengt Linder – salig i färgstark åminnelse bland oss äldre. Big Bengt – en filosofiskt lagd brumbjörn i perfekt symbios med sin Storfidra. Man ska ha förbindelser.

Albin 78 hade dock sina begränsningar – den kändes trots allt lite trång och med tonårsdöttrar blev toalettfrågan påträngande och krävde sin lösning, så det blev med tiden affär på större toalett, kring vilken var konstruerad en ännu större båt – en Scanmar 31 A.

Sjölivet flyter nu lugnt – en skräcksegling med Albin i tolv – fjorton sekundmeter över rykande krabb sjö till Birka med familj och hund avskräckte inte från fortsatt seglats, utan blev med tiden förpassad till minnets hårddisk som en erfarenhet, redo att plockas fram då associationsbanor korsas och numera avgör inte bara väder och vind, utan fastmer sambo och vovve villkoren: det blir maximalt fyra timmar på sjön.

Hunden utgör inga svårigheter inom den tidsrymden, utan hoppar gärna både på och av båten och sambon anger tydliga färdmål – mot Mariefred, Strängnäs, Trosa eller

andra idyller! Lennart går för sin del också gärna för maskin och glider mjukt in i hamn utan att kämpa med segel och vind. I minnet bevarar han emellertid mötet med charmtrollet på Birka – en grobian som försökte hindra tilläggning i lä för den hårda vinden. Emellanåt stöter man på folk på sjön, som även där betar sig som på parkeringskaoset vid våra köptempel – skillnaden är bara att det till sjöss snabbt kan uppstå fara för risk, om man behöver nödhamn. Birka är dessutom ett känt blåshål, där folk borde veta bättre, reflekterar Lennart, som vid mötet med grobianen helt enkelt ignorerade denne, hävdade sin rätt och lade till. Man ska behålla lugnet på sjön.

Lennarts uppväxt vid Hallsfjärden bjöd tidigt tillfällen till segling och det blev lätta men nog så krävande flytetyg: OK-jolle, Finnjolle och vindsurfingbräda – härliga sommar dagar i full frihet utan föräldrar som ojade sig i bakgrunden - till den dag, då äventyrlusten drev de unga sinnena att söka sig längre utåt. Tre kompisar i en jolle och sydlig kurs mot äventyret! Genom Brandalsund, över Järnafjärden, förbi färjan vid Skansundet och mot Oaxen!

Men så mojnade det och nu hade timmarna ilat och kvällskylan smugit sig på. Mörkret lade sig. I jollen fann man emellertid på råd och så killarna turades om att slita vid paddeln. Den som inte paddlade fick försöka kura ihop under seglet, som inte erbjöd särskilt mycket värme och så gick färden åter mot hemmahamnen vid Hall. Sakta, sakta gled man, paddeltag för paddeltag.

När natten kom, förundrade sig gossarna över bilstrålkastare, som kröp uppåt och neråt längs den väg, som då och då följer den östra stranden från Viad och uppåt. Konstig trafik mitt i natten! Det var faktiskt föräldrarna, som kring midnatt oförtröttligt letade och spanade ut mot den mörka

fjärden. Hemkomsten fick drag av Bibelns liknelse vid den förlorade sonen: det välkomnande, lättade fadershjärtat, som förlåter allt. Men lusten att segla levde kvar och en gång på Mälaren i folkbåt hände det, som mången seglare fasar för, men de flesta undslipper – masten gick av under segling! Utanför Viksberg inträffade detta – Pang, så var den överbord! Lennart bevarade lugnet, konstaterade bara faktum och vidtog omedelbara åtgärder. Dramatiskt i och för sig, men hanterbart. Seglandet behöll sin lockelse och Lennart ser främst båten som en symbol för det lugn och den harmoni som en svensk sommardag kan erbjuda. Han känner däremot inget behov av att likt en vikingahövding utmana Nordatlantens raseri, vilket dock inte hindrat honom från att vidga vyerna och pröva vattnen på Sveriges framsida. Samtidigt rymmer den svenska sommaren många landbaserade tillfällen till avkoppling, så Lennart äger även en husvagn och har funnit att husvagnen utgör ett gott alternativ till båten, samtidigt som det finns viss likhet mellan dessa kontraster: det pelagiska flytandet och det stillsamma glidandet längs blommande dikesrenar, fjärran från både brusande hav och susande motorvägar.

Men åter till båtlivet: med erfarenheter från västkusten och faktiskt utan att fästa för stor vikt vid just grobianen på Birka tycker Lennart att det ändå råder en viss regional skillnad mellan Sveriges bägge kuster: attityden båtfolk emellan är mer lättsam i Västerhavet – man förtöjer långsides varandra och går som en naturlig sak över grannbåtens däck för att komma iland. Lennart hyrde båt på Orust och seglade runt Kosteröarna, där han ständigt mötte vänlighet med välkomnande leenden och en hjälpsam hand. Seglingen för Lennarts del innebär alltså främst strävan efter ett välbefinnande i lugn och harmoni – både i båten som sådan och i allt som kretsar kring själva ägandet av en båt. Det spänner över arbete med underhåll av

själva flytetyget till livet på varvet och umgänget med klubbkamrater, där Lennarts roll som sekreterare i klubben erbjuder en god utblick över olika dimensioner i klubblivet som ekonomi, relationer mellan människor och skiftande attityder till klubblivet. Här finns allt från självuppoffrande eldsjälur – sådana som en gång byggde och bevarade klubben med allt från bryggor och slipsläp till kappsegling och festkommitte – till båtägare som bara vill parkera båten, men likväl råder inom klubben på det hela taget en god anda, även om något håller på att hända och på lång sikt drar utvecklingen mot marina-hället. Eldsjälarna och trogna funktionärer som Bengt Linder – alltid nere på klubben och informerade om allt som hänt och

händer – börjar försvinna in i ålderdomen och nya står inte på kö att ta över ansvaret.

Ett nytt båtliv, där man vill ha snabba motorbåtar att fiska från eller kontrasten i form av mycket stora båtar, där man kan lägga till vid Slandö kalv men knappast behöver lämna båten utan kan sitta i sin egen kapsel i slutna sällskap, tyder på kommande attitydförskjutningar.

Och detta är oundvikligt – som filosofen Herakleitos uttryckte saken på 400-talet före Kristus : Allt flyter – ”Panta Rei”. Och tvåusen år senare konstaterar Georg Stiernhielm på 1600-talet samma fenomen: ”Här är intet bestånd, utan allt är i loppet.” Med dessa tankar i bakhuvudet vilar dock vår sekreterare lugnt i förvissningen att SBK nog kan rymma nya initiativ inför framtidens obehagliga förändring. Panta – som sagt – rei.



# Med Mardøll från Tønsberg till Stockholm

**Tønsberg 4 juli 2023, Amerikas nationaldag. Det ända fyrverkerier som vi såg var gnistorna från slipmaskinen för att få allt i drägligt skick för seglatsen hem. Jag kan inte nog tacka min vän Geir som äger varvet på Fjaerholmen där vi fått härja mer eller minde ostört med all stöttning man bara kan få med lån av maskinpark och bil då vår egen redan sedan länge var tillbaka i Sverige.**

10/7

Aningens försenade men ändå inom drälltidsramen kastade vi loss tidig eftermiddag den 10e juli för ett kortare besök på Jarlsö för att bunkra diesel. Ombord är jag Rikard Zetterquist, Malin Holmvall och vår dotter Embla.

Vid 21:30 förtöjer vi på Nord-Koster efter en lugn motorgång i motvind men med relativt liten sjö dock regnade det under hela överfarten så vi turades om att sitta ihopkurade under Sprayhooden och styrde autopiloten med en fjärrkontroll som vi köpt begagnad från Wasa Yacht strax innan vi åkte. En bra investering. Det blev en sen middag och sedan bums i säng då vi hade som mål att ta oss tidigt till Strömstad och Skeppsredaren där för att handla nya filter till den Bukh DV36 som sitter i den här båten.

11/7

Kl. 09:00 är det avfärd mot Strömstad och ca 10:30 ligger vi förtöjda vid sjömacken vid AX Marin AB ett stenkast från södra hamnen. Efter vår shoppingrunda är det dags för en liten motor service. Originalplanen var att ombasera till "Södra hamnen" i Strömstad när allt motorfixet var klart, men båtgrannen, som redan varit inne och vänt i hamnen och beskådat kaoset rekommenderade att vi skulle ligga

kvar där vi låg. Förvisso ingen serviceanläggning men vi kunde koppla el och fylla vatten och hade en betydligt lägre hamnavgift.

13/7

11:55 Kastade vi loss från AX Marin. Vi har haft två dagar av regn men nyttig tid ombord för pyssel och förberedelser inför kommande 6-årskalas med bakning av muffins och tårtbottnar i omniugnen. Men nu bär det av mot Daftö och Piratlandet där vi skulle fira vår yngsta matros.



*Bakning i Omniugn till kalaset!*

13:45 förtöjde vi i gästhamnen som vi bokat genom Dockspot vilket fungerade över förväntan dock lyckades vi inte boka samma plats i två nätter så det fick bli en förhalning till en annan plats dagen efter. Det berodde på att det redan var bokad så det fick bli som det blev. Sent på kvällen anslöt storasyster Saga och hennes mamma Ann efter deras bilsemester genom Europa. De fick husera fritt i förpiken

14/7

Sedan var det fullt fokus på en Stor 6-åring med tårta till frukost, massor av karuseller, pirater, bad med enhörningar, krabbfiske och alldeles för mycket godis och sockervadd.

15/7

10:40 lämnade vi Daftöland bakom oss i lätt duggregn för nästa stopp i Grebbesta för att tömma latrintanken, då det inte finns någon latrintömning i Tanums Strand. Det var lite pyssligt då vi än så länge inte har någon däckstömning utan en lös slang med lock från en trevägsventil. "To be improved".

Vidare till Tanum Strand där vi också bokat plats via Dockspot denna gång med mindre framgång då platsen låg långt in i hamnen med ytterst begränsat manöverutrymme och en alldeles för smal plats för denna båt. Tillslut fick vi en plats långsides längst ut på bryggan, väl förtöjda kl 16:30 så gick vi och badade på det närliggande hotellets äventyrsbad som för en 6-åring var precis lagom men hade väl lite mer att önska för en något äldre besökare.

Dock blåste det nu upp framåt kvällen och vi slog hårt emot bryggan som var allt annat än still. Befälhavaren på den norska båten framför oss fick panik och körde rätt in i oss och knäckte till vår pullpit och sjösatte vår stävstege så den sen låg retfullt och skrattade åt oss på botten. Det föll sig inte bättre än att vi fick tillkalla SSRS och be om sjöassistans. De kopplade en tamp i fören och en i aktern drog oss ut från bryggan och



*Hurra för Embla 6 år!*

manövrerade sedan in oss till insidan av bryggan där det lyckligt nog var en båt som hade lämnat. Själv hade jag nu i samband med att försöka rädda vad som räddas kunde av vårt nyanskaffade oppputsningsobjekt, skadat menisken och slitit av inre korsbandet i vänster knä och blev därmed liggandes på rygg med knät i högläge efter att ambulanspersonalen utökat vårt skeppsapotek med mera smärtstillande. Där låg jag och led och tvingades lyssna på oväsendet från livekonserten från stora scenen. Det var mina gamla punkidoler Noice spelade så det var ändå lite plåster för själen. Dagen efter så kontaktade jag en vän och ordensbroder Thomas Broborn på västkusten som utan att tveka kom till undsättning med nya fendorar för att ersätta det som poffat och en bockstege så att jag kunde ta mig iland här och under resten av resan.



Onsdag 19/7

Efter att varit inblåsta i Tanum Strand i fyra dagar så kastar vi äntligen loss 11:30 planen var att gå till Fjällbacka och köpa fisk från den lokala fiskhandlaren för att sedan fortsätta ytterligare en bit söderut. Med en räkmacka till lunch och en spännande segling inomskärs genom Bohuslän för att slippa den värsta blåsten och gammal sjö förtöjde vi för natten i Hunnebostrand. Vi lyckades knipa sista platsen som var en nockplats där man var tvungen att klättra på grannbåten för att komma iland. Inget för invalider. Men som man säger mönstrad man stannar ombord. Men det gick ingen större nöd på oss med smörstekt Breiflabb (norska namnet för Marulk tillika smeknamnet på den båttyp som vi förvärvat) varmrökt lax, ris och sås till middag.

Torsdag 20/7

08:00 kastar vi loss denna morgon då väderprognosen spådde att det skulle bli en bra segling och visst blev det det. I både halv vind, slör och läns så plockade vi västkustens guldorn med siktet inställt på Lysekil. Väl framme kl. 14:30 fick vi honnörplatsen mitt emot den lilla tvåmastade galeasen Hilda som vi snabbt blev bekanta med så efter en sväng på stan med det obligatoriska stoppet för lek på lekplatsen, lite shopping och en god middag



*Fiskaffären i Fjällbacka!*

så blev vi överbjudna på en kvällsdrink. Det bästa med denna kvällen var att vi inte hade bestämt vart vi skulle närmast men vi hade pratat om Karingön men tyckte att det var lite för nära och vi hade pratat om Paternoster så då var lite långt och en ganska utsatt hamn om jag minns den rätt.

Då så föreslår Per-Arne Elonsson, skepparen på Galeasen, "Ni skall gå till Skärhamn och ligga på min plats, den ligger mitt i stan med egen brygga och sjöbod och sen hoppas att vi ses igen på Träbåtsfestivalen i Skärhamn som genomförs i början av juli varje år."







Per-Arnes och galeasen Hildas bryggplats i Skärhamn

22/7

Vi lämnar Skärhamn vid 11 och vi veglar oss vidare ner genom Bohuslän och förbi Marstrand. Det är ett dramatiskt landskap här med karga klippor där endast ett fåtal träd och buskar lyckats trotsa väder och överleva både saltvatten och stormande vindar.

Vi förtöjer strax före kl. 16 på Källö-Knipplan strax norr om Öckerö i en jättetrevlig hamn med en mycket trevlig hamnkrog. Efter lite god mat och dricka så utforskades ön efter den bästa lekplatsen dock utan större framgång. Vi hittade lite gungor tillslut men Embla var lite trött på gunget från båten så det övergick till en sakletartur i stället.

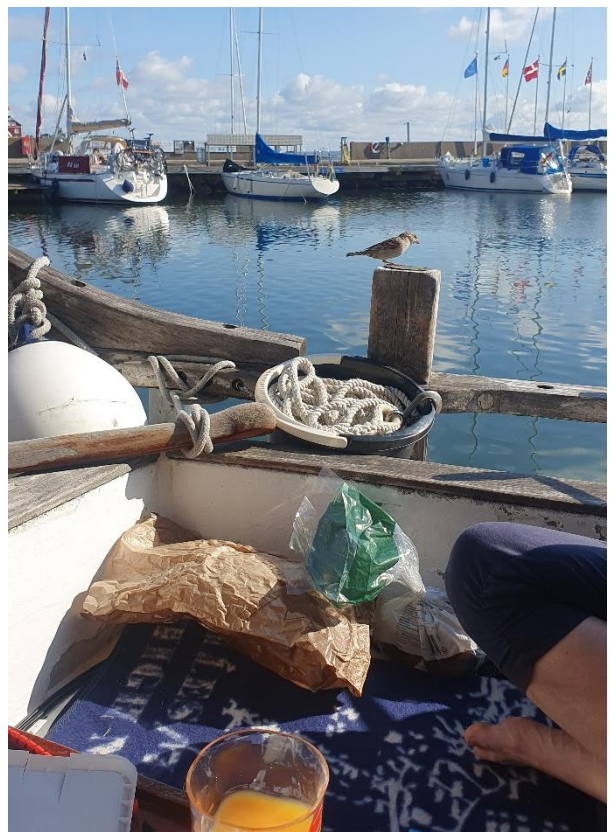
Sen fick vi skynda oss till båten då regn och åska kom över oss. Och kvällen avslutades med att spela spel och rita nere i salongen.

Till frukost uppe i sittbrunnen fick vi sällskap av vad jag tror var ett par grönfinkar som visade sig vara väldigt intresserade av Emblas smörgås då hon av en händelse inte riktigt kunde hålla alla smulor i munnen. Även ost gick bra tydligen.

23/7

Kastar loss runt 11 med en odramatisk kryss upp mellan Öckerö och Björkö för att sedan falla av på en slör för fulla segel i lätt västlig vind in till Göteborg där vi förtöjde strax före

kl15. Tyvärr var nu inte vädrets makter med oss då vi hade tänkt en tur till Liseberg men det är ju inte så roligt i ösregn så det fick bli shopping i stället och lite sightseeing via spårvagnsnätet. Vi kan varmt rekommendera en tur till *Marinskroten*, (Järnmalmsgatan 3) och *Flaggskeppet* (Stora badhusgatan 18) där dom hade en hel del saker man inte visste att man behövde i synnerhet om man skall rusta upp en gammal skorv som denna.





*Medvind, sol och värme för första gången sedan Fjaerholmen...*

25/7

Vi lämnar Göteborg och tar oss inomskärs söderut ca 20 sjömil till Lerkil, ett pluttelitet fiskarsamhälle med en bra pizzeria/sjökrog inte långt från hamnen.

26/7

Denna dag var tvättstugan bokad så vi traskade iväg med hela byket. Efter Frukost och ett kort grattissamtal till brorsan på Åland kastade vi loss tidig eftermiddag för en stadig segling ner till Varberg där vi var förtöjda strax före kl. 20. Nu hade vi bott in oss bra i båten och börjat lära oss dess nycker. Vi hade dock upplevt att motorn hade bråkat en del efter att vi seglat men inte lyckats hitta någon direkt orsak.

Det var något vi grubblade vidare på under resan.

27/7

Varberg lämnades i sol och medvind och då åkte sjöstället av som vi annars bott i de tidigare 500 sjömil. Men det fick vi lida för då skinnet inte sett solen sedan vi lämnat Fjaerholmen i Norge. Efter en helt magisk segling på stadig kurs ner till Torekov med Halland-väderö i sikte ser vi här en delfin hoppa framför stäven och seglar igenom ett stim av öronmaneter.

28/7

Upp i ottan eller förlåt ännu tidigare vi la ut redan före sju för att fånga nordvästvinden men glädjen blev kort redan efter någon timme kom vindvridet sakta och det blev mer och mer en bidevindsegling i allt mer

avtagande vind och ökande motström upp från Öresund.

Järngenuan fick återigen bekänna färg och ta oss genom dimma och regn till Danmark och Gilleleje på Sjaellands nordspets efter att vi snurrat några varv i hamnbassängen utan att hitta någon vettig plats att ligga på så bestämde vi oss för att ligga vid slipen inne på Varvsområdet då vi räknade med att inte ens danskar jobbar med varvet på helgerna.

Vi förtöjde vid 14:30 och lagom till att sista tampen var fast sprack det upp och solen tittade fram. Det blev en snabb återställning för nu skulle det ätas smörrebröd och drickas dansk öl.



*Kullen, Röde Orms hemvist*



29/7

Vi lämnade Gilleleje på sydlig kurs ner mot Köpenhamn. Vi hade stadig vind och slapp nederbörd under seglatsen denna gång, annat var det när vi kom fram då fick paraplyet åter igen komma till användning. Under denna etapp blåste Embla sin första tuggummibubbla, det finns många sätt att få timmarna att gå när man är ute och seglar. Ett annat nöje är att spana efter tumlare som slog oss följande från Helsingör ner till Ven. Väl framme i Köpenhamn möttes vi upp av Rikards mamma Mona och hennes väninna Gunilla som tagit tåget från Karlshamn för att möta oss. Vi tog en promenad på ströget, åt ännu lite mer smörrebröd och dreglade över gaffelriggade skutor i Nyhavn.

1/8

Vi gick vidare sydost och förtöjde i hamnen vid västra änden av Falsterbo-kanalen. Då väderrapporten hotade med åskväder valde vi en plats emellan två andra båtar med avsevärt högre master. Men väderrapporten lovade också västligt 6-8 för morgondagen så klockan ställdes på 0550 för att tajma första broöppningen kl.06.

2/8

Dagen till ära kunde vi njuta av medvind och medström och seglade med fulla ställ hela vägen till Simrishamn, (drygt 60 Nm). Tack vare vår arla start och vädergudarnas välvilja hann vi fram innan systembolaget stängde.



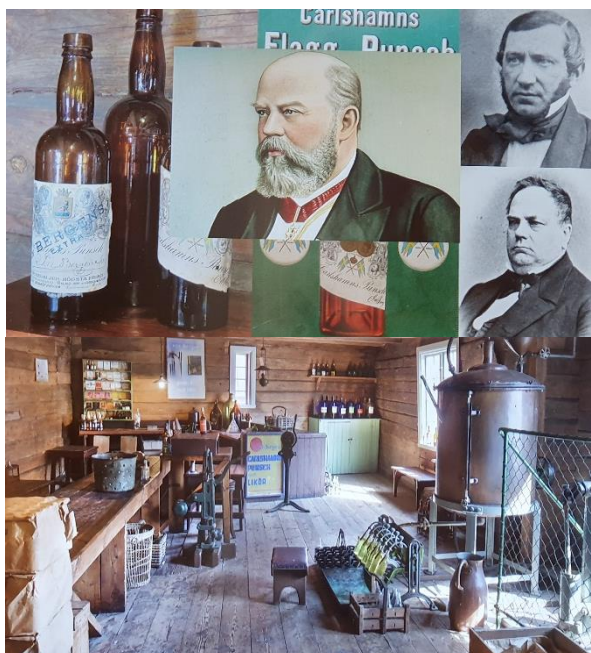


3/8

Efter Simrishamn bar det av mot Karlshamn en resa på ca 40 Nm. Tack vare fortsatt välvilliga vädergudar kunde vi hålla hyfsad fart. Vi gick loss vid 9-tiden och förtöjde ca 19. I Karlshamn tog vi en liggedag, träffade släkten, tvättade och gjorde ett besök till det lokala punschmuseet. Karlshamns flaggpunsch stod en gång i tiden för större delen av den svenska punschproduktionen.

5/8

I Karlshamn mönstrade Rikards mamma Mona ombord för att delta i etappen vidare till Karlskrona. På vägen gjorde vi ett kort stopp på Östra Bokö för att hälsa på Rikards kusin Patrik med familj. Under etappen passerade vi även Karlshamns sjöscoutkår som var ute och luftade sina blekingekor. En kår som Rikard själv tidigare varit aktiv i. Efter ytterligare en fantastisk seglingsdag med väst-sydväst hela vägen till Karlskrona var det dags att återigen bli inblåsta. Denna gång tack vara Stormen Hans. Men av en händelse var det östersjöfestival med Carola på scen och karuseller i hela stan. Dagen efter tillbringade vi på Marinmuseet som även hade en pysselhörna för barn. Så det blev nöjen för såväl stora som små barn. Innan vi lämnade Karlskrona passade vi även på att besöka den lokala marinbutiken *Blekinge Marin och Motor AB* för att utöka förrådet av kilremmar.





6/8

Då stormen bedarrat något och vinden vridit till vår fördel gav vi ut från Karlskrona med siktet inställt på Kristianopel i efterdyningarna av Hans. Vi gick inomskärs för motor men när vi väl kom ut mellan Torhamns udde och Långören kunde vi återigen sätta segel. I Kristianopel låg vi relativt bra skyddade för de fortsatt vinande vindarna men för att vara på den säkra sidan la vi i jollen och rodde ut med linor till bojar i alla riktningar. I Kristianopel kollade vi in den lokala kyrkan som hade en guidning som man kunde starta med en knapptryckning som berättade historien om orten. Vi passade även på att stödhandla lite i den urgulliga lanthandeln till Emblas stora förtjusning.



*Votivskepp som är en modell av linjeskeppet Gustav III, skänkt till kyrkan av Bengt Fransson, Lindås.*







9/8

Efter att regnet avtagit en smula kastade vi loss från Kristianopel ca 10.30. Vi hade ca 6 timmars segling i platt läns upp till Färjestaden och Rikards son Sebastian. Vi körde med fullt revad stor och 2/3 genua och snittade mellan 5,5-6,5 knop med sydvästlig vind på 8 m/s, 11 m/s i byarna, med en våghöjd på drygt en meter och en våglängd på 12-15 m. Det blev mycket surf på vågorna men ingen större tendens till broaching så autopiloten kunde lätt hantera detta. När vi börjar närma oss Färjestaden börjar vi försöka få igång motorn vis av erfarenheten då den även tidigare krånglat efter en stunds seglats. Ett fenomen som orsakat många timmars grubbel. Men när Rikard såg att den kastade ur sig vatten ur luftintaget började vi komma en orsak på spåren. Kl. 16.30 förtöjer vi Färjestaden i hård vind. Lyckligtvis var det få gäster i hamnen så vi kunde välja en plats i vindögat. På kajen väntade välkomstkommittén bestående av Rikards son, hans mamma och en assistent. Efter den obligatoriska lekparksrundan och middag på den lokala hamnkrogn vaggades vi som vanligt till sömns. Dagen efter klargjorde vi för losskastning men vid den sedvanliga kontrollen av oljan i motorn möttes vi av en



gråvit sörja. Resten av dagen lade vi på att handla olja och oljefilter samt tre oljebyten. Boven i dramat visade sig vara ett felmonterat vattenlås på avgasröret. Vattenlåset som skulle hindra vatten från att backa in i motorn under segling satt inte tillräckligt högt upp. Även detta åtgärdade vi såklart med lite nya slangar och hålbånd. Nu började det dock bli lite bråttom då arbetsveckan närmade sig med stormsteg. Tre dagar kvar och vi skulle hela vägen hem till Stockholm, en sträcka på närmare 200 Nm. Vi bänkade olika alternativ och läste in oss på väderrapporterna och bestämde oss till slut för att ta oss upp till Byxelkrok och därifrån gå direkt mot Landsort för att sedan fortsätta upp till Sveaholmen strax norr om Dalarö. Det skulle bli en etapp på 170 Nm med segling dygnet runt. Enligt planen skulle vi då lägga till på Sveaholmen vid 20-tiden på lördag kväll för att därifrån fortsätta sista biten in till Västerbrohamnen på söndag eftermiddagen.

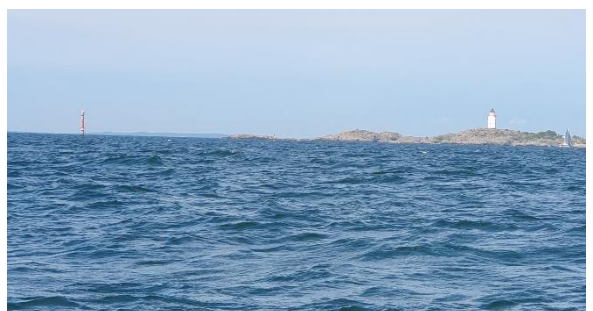
Fredag 11 augusti går vi loss från Färjestaden och styr kosan mot Byxelkrok. Vädret är gråmulet ca 15 ° C i luften och 17 ° C i vattnet. Inte samma som de 24 ° C som vi hade i Atlanten när vi började vår resa från Fjaerholmen. Det har tyvärr inte blivit så mycket badat som Embla hade önskat. Dock ett tappert försök på Ö Bokö. Vi beräknade att vara framme i Byxelkrok kl. 17 för att handla, tanka och tömma toan. Detta var första gången vi tankade sedan vi lämnat Jarlsö i Norge. Trots att vi bara tankade 90 liter så var det dyrare än allt det drivmedel vi förbrukat under hela resan. Vi lämnade Ölands Norra udde och Långe Erik kl. 19 och hamnade då i radioskugga utanför mobiltäckning inom kort. Vi hade bänk



90 Nm till Landsorts angöring där vi beräknade få täckning igen vilket borde ta ca 20 h i 4,5 knop. Väderrapporten utlovade sydväst 4 m/s ökande till 7 m/s så det borde kunna gå lite fortare än 4,5 knop som vi räknat på. Vi meddelade släkt och vänner att de inte behövde kontakta sjöräddningen förrän det gått 24 h utan att de hört något från oss. Natten var lugn och vi hade en stadig medvind som medförde en fart på drygt 6 knop, över förväntan.



Vi återfick därmed mobiltäckning redan efter 16,5 h ca 10 Nm söder om Landsort







Under lördagen hade vi stadig medvind, sol och växlande molnighet. Vinden höll i sig och vi förtöjde på Sveaholmen kl. 1730 där ännu en mottagningskommitté väntade. Bl.a. i form av vår egen Rival 22 och Tess-Angelica och Daniel som hade förvaltats Rivalen medan vi varit borta i västerled. Efter en god middag i goda vänners lag blev det en tidig kväll.



13/8

Vi tog lite sovmorgon och passade även på att bada lite innan vi gick loss till Emblas stora förtjusning. Inledningsvis gick vi för segel upp över Ingarö- och baggensfjärden. Men efter en noggrannare bänkning och beräkning insåg vi att det än en gång började bli lite bråttom då Dansvikstullsbron skulle stängas för sista gången den här kvällen och inte öppnas på många år pga renovering. Det var inte läge att missa varken broöppningen eller slussningen in i Mälaren.

Vi resonerade lite kring hur fort vi vågade köra med anledning av att vi hade en dålig kilrem. Men då det enda vi skulle tappa om kilremmen brast var laddningen på batterierna och dessa var fulladdade efter natten på Sveaholmen valde vi att dra på så mycket vi behövde för att inte missa broöppningar och slussning. Vid Biskopsudden luktade det bränt gummi och lamporna på motorinstrumenten slocknade då visste vi att kilremmen gjort sitt. Utan att dra av på farten körde vi raka vägen in under Danvikstullsbron som hade påbörjat öppning lagom till dess vi svängde in i kanalen sedan fortsatte vi i 5 knop vidare mot Hammarbyslussen och broöppningen vid Liljeholmen. Allt klaffade perfekt och kl. 23.23 söndag kväll var vi fast förtöjda i Västerbrohamnen i Stockholm och den sista förtöjningsuppen intogs på denna resa.

Från dess att vi startade vår resa i Talgje söder om Haugesund, nordost om Stavanger hade vi nu tillryggalagt över 1000 sjömil i S/Y Mardøll.

