



Sydvästen

Hösten 2011

Kära SBK:are!

Vi kan inte säga att Sydvästen är lika gammal som SBK, men redan 1973, skrev Rolf Larsson, klubbens förste sekreterare, ner vad som hänt under året och följande år, 1974, fanns Sydvästen som en liten skrift. Vi slirade lite på sanningen förra året, då Sydvästen uppgavs vara av 49:e årgången, men rätta skall vara rätt.

SBK är naturligtvis inget utan sina medlemmar. Bland medlemmarna finns allt ifrån världsomsegglare och kappsegglare till semestersegglare och bryggsegglare och alla har något att berätta.

Det här numret skall försöka visa hur det var då det begav sig, berätta om fantastiska kappseglingsbravader, intressanta händelser genom åren och också spegla klubbens nuvarande verksamhet.

Eva Tildborn-Ström

Innehåll:

Sid 3 **Ledare**

Klubbens ordförande Marianne Palmkvist Berg har ordet

Sid 5 **Från start i Falsterbo till mål i Skanör** – 50 års segling med Leif Wessel

Sid 9 **Torsdagsseglingar 2011**
Dan Gårdving

Sid 11 **Light Vessel 2011**
Leif Wessel

Sid 12 **Hamnmästerskapet 2011**
Leif Wessel

Sid 13 **Funboard Cup 1987**
Henrik Ohm

Sid 14 **Östersjömaran 1994**
Sven Lundström

Sid 17 **Själland Runt 1984** En mycket blöt tillställning
Björn Boklund

Sid 21 **Samtal med Rolf Larsson**, klubbens förste sekreterare
Eva Tildborn-Ström

Sid 23 **Bengt Kessman** Ordförandenas ordförande
Sven Lundström

Sid 24 **SBK firar 50 år** – jubileumsmiddag med dans

Sid 29 **Motorbåtssektionen**
Håkansson

Sid 30 **Optimist, javisst**
Olof Lundqvist och Malin Steffensen

Sid 32 **Segla Mera. en satsning på ungdom**
Leif Wessel

Sid 34 **Sailing Ladies**
Britt-Marie Bergström

Sid 36 **Gubbasegling – vadå då?**
Bjarne Nilsson

Sid 38 **En klubbmästares tankar**
Ann-Britt och Kenneth Parnefjord

Sid 40 **Skanörs hamn**
Bjarne Nilsson

Sid 42 **Natten när vi sågade av Leif Nilssons mast**
Kenneth Parnefjord

Sid 43 **Europas kanaler – mer än bara en genväg**
Bjarne Nilsson

Sid 46 **Rapport från Phuket- I Tsunamins skuggan**
Lisbeth och Boris Lindvall

Sid 48 **Dagboksanteckningar från Shamal**
Eva Tildborn-Ström

Sydvästen, 38:e årgången
Skanörs båtklubbs magasin

Ansvarig utgivare
Marianne Palmkvist Berg

Annonser
Leif Wessel och Hans Ekberg

Redaktör
Eva Tildborn-Ström

Tryckt hos
JMS Mediasystem

Omslagsfoto Skanörstjejer under Jr Cup
Foto: David Sandberg, Svenska Segelförbundet

www.sbk.skanor-falsterbo.com

Båtvänner i Skanörs Båtklubb!



Så här en solig och varm novembersöndag är det roligt att få blicka tillbaka på vad som hänt i Skanörs Båtklubb, inte bara under det senaste året utan under ett halvt sekel, för i år firar ju SBK 50 år.

Det var den 29 juli 1961 som 13 personer höll möte i Livbåtshuset och bildade en interimsstyrelse där bl.a. Rolf Larsson, vars minnen ni kan läsa om inne i tidningen, ingick. Bland de första beslut som fattades var de om klubbflagga (pris 10 kr), att ordna postgiro, ordna möjlighet att ge båtcertifikat, antal möten/år, hoddornas utseende och inte minst att anlägga en brygga i hamnen. Klubbmedlemmarnas arbete skulle genomsyras av hjälpsamhet, man ska hjälpa varandra t.ex. genom att titta på förtöjningar, arbeta för rabatterade gemensamma inköp (flytvästar, eldsläckare och kollektiv båtförsäkring) och hjälpa klubbkamrater i sjönöd utan att ta betalt.

Det hände mycket de första åren. Planer på brygga, mastkran, klubbhus och

småbåtshamn i Ålasjön tog fart. En ceremonimästare tillsattes för att ordna fester med fruar, fästmör och girlfriends.

Bryggan byggdes efter något år med sponsring av staden Skanör med max 5000 kronor och frivilligt arbete av klubbmedlemmarna. Alla måste hjälpa till, annars blev det straffavgift på 20 kronor. Bryggplats à 50 kronor krävde medlemskap i SBK!

Under hårda vintrar var det stora problem med bryggan och klubben anhöll därför om att få bygga en permanent brygga. Bl.a. var det svårigheter att få försäkringsbolagen att godkänna förtöjningarna.

SBK och hamnen har alltid varit nära förknippade med varandra och hamnens utveckling har gått hand i hand med SBK:s utveckling. Många av SBK:s medlemmar har gjort och gör stora insatser för Skanörs Hamn. I dag står hamnen inför ökade krav på båtplatser och tillgänglighet och Vellinge kommun har inlett ett detaljplanearbete för hamnen.

Klubbhuset byggdes i mitten av 1960-talet efter att man accepterat Ta i Träs anbud och 5000 kronor lånades upp för att finansiera bygget. Varje årtionde har inneburit att klubbhuset har vuxit i storlek antingen genom tillbyggnad

på platsen eller som 1980 då tennisklubbens hus sammanfogades med det befintliga. I klubbhuset har det alltid varit mycket "hygge"; det har alltid funnits anledningar till fest och gemenskap och ceremoniemästarna eller de vi i dag kallar klubbmästarna har alltid gjort ett fantastiskt jobb till glädje för alla medlemmar.

Lite kuriosa om vårt Klubbhus:

- 1971 konstaterades att golvet inte höll att dansa på.
- Man gjorde en höjning av takhöjden för att förbättra inomhusluften, eftersom röken oftast låg tät. Detta var före rökförbudens tid.
- Ölkonsumtionen var besvärande hög så en ölautomat införskaffades, där varje flaska kostade 2 kronor!

Klubbhuset var och är öppet för alla medlemmar och är en naturlig plats för alla traditionella SBK-aktiviteter, nyårsfirande, klubbafnär: vårmöten, Valborg, torsdagsärtor, regattamiddagar, prisutdelningar oktoberfester, årsmöten, alltid med Matresternas kokkonst, Skanör Sailing Ladies' onsdagsträffar, Segla Meras tisdagsträffar m.m.

Krav restes tidigt från en del medlemmar att kunna ge sig ut på kappseglingssbanorna och representera SBK. För detta krävdes medlemskap i Svenska Seglarförbundet, vilket inte alla var positiva till. Klubben var sen tidigare medlem i Sveriges Motorbåtsunion. När kappseglingarna tog fart måste bojar, signalmast och bojflaggor införskaffas. Detta blev starten på den långa och framgångsrika kappseglingseran i SBK.

Light Vessel blev en tävling av stort format med ett startfält på över 100 båtar och efterföljande regattafester, alltid roliga, antingen de hölls i tält eller klubbhus och med många gäster.

Klubbens torsdagsseglingar har med något undantag seglats under alla år och nu gläds vi åt många deltagare varje vecka.

SBK har stått som arrangör för flera stora mästerskap, internationella och nationella, för bl.a. E-jollar, Ballad Cup, J24 och Finn-Jolle och klubben har alltid fått fina omdömen för arrangemangen, något som bara är möjligt om vi har bra och positiva medlemmar som helhjärtat ställer upp.

Ungdomsverksamheten har gått upp och ner under åren. Många av dagens seniorer har varit drivande i olika ungdomssatsningar. Det är med stor glädje vi idag kan säga att klubben är på G med ungdomssatsningar tillsammans med skolorna i kommunen. Det

är fantastiskt roligt att se barn och ungdomar skratta och ha roligt i våra C55:or och Optimistjollar och att de framför allt trivs i hamnen. Sommarens "Prova Påsegling" och Seglarskola är projekt som fått mycket bra respons från deltagarna och vi i styrelsen känner oss stärkta i ambitionen att utveckla ungdomsverksamheten till något riktigt bra och därmed göra hamnen levande för alla åldrar.

Det här blir en alldeles osedvanligt lång ledare men kan det bli något annat då jag ska försöka skildra 50 års utveckling i en båtklubb och en hamn?!

Men vad är det då som gjort att Skanörs Båtklubb är där vi är idag? För mig finns bara ett svar – alla medlemmars insatser under alla år! Den kunskap, kontinuitet och generositet som alltid har funnits hos hängivna medlemmar är

utveckling och för vår del återstår bara att förvalta det arv som vi fått efter duktiga och framåtsträvande medlemmar ur klubbens historia.

Herbert Nilsson, en medlem av bästa sorten, fick i år tidningen Båtlivs och Internationals "Tummen upp"-stipendium för klubbmedlemmar som är verkliga stöttepelare för sin klubb. Ett val som vi alla tycker är jättebra. Grattis Herbert!

Vi ska alla tillsammans driva ungdoms- tävlings- familje- och seglingsverksamheterna vidare och SBK:s hygge ska finnas som den grundbult, som gör att vi alla känner oss så hemma i hamnen.

Årets Sydvästen är välfylld av både gammalt och nytt och jag önskar er alla en riktigt rolig och avkopplande stund med alla in-

Hamnen 1968



grunden för var klubben står idag. Bengt Kessman, 19 år som ordförande, och Rolf Larsson 33 år som sekreterare, är exempel på två medlemmar som betytt oerhört mycket för SBK:s

tressanta och underhållande berättelser.

Gott Nytt SBK-år önskar

Marianne
november 2011

Segling med start i Falsterbo och mål i Skanör

Kaj Knutson, en ett år yngre men försigkommen kamrat, hade begåvats med en Kadettjolle i stället för ett medlemskap i Falsterbo Golfklubb någon gång på 50-talet. Tillsammans gjorde vi vad man lugnt kan påstå var ett trevande försök att segla den båten. Klädseln var badbyxor, och den solbränna som vi under dagen skaffat oss och som sett blek ut, visade sig under natten ha övergått i brännskador.



Kadettjolle (Bilden hämtad från nätet)

Flytväst existerade inte i vår värld, ej heller möjligheten att förolyckas. Så pågick det den första sommaren tills vi drabbades av ett åskväder utanför skjutfältet med vad som för oss var nytt och i alla avseenden okänt väder. Inget förstod vi och inget var som tidigare. Till slut lyckades vi reda ut begreppen, tåtarna, seglen och båten och återvända till stranden nedanför Falsterbohus som var vår hemmahamn, vad det nu kan vara värt. Men platsen

för vidare båtäventyr blev det.

Kadettjollen utvecklades inte som vi, så vi sökte nya utmaningar och Kaj som inte var påverkad av båtlivets rigida traditioner hemifrån föreslog katamaranseglning för det kan gå rejält fort! Swift hette modellen, vilket även det antyder snabbhet.

Skroven och den mellanliggande plattformen var av plywood. Masten var av trä men vridbar och profilerad. "High tech" med traditionellt material. Båten var väldigt rolig att segla och gav på kort tid möjlighet till långa distanser.

Vår klädsel förändrades nu till något mindre "strand-fashion". Vi övergick till flytväst och jeans och någon form av tröjor för att förhindra alltför snabb avkylning.

Båten gick som ett skott trots måttliga 15 m² segelyta. Med denna båt lärde vi oss att hantera speed och vi fick dessutom vara med om ständiga överlevnadsövningar.

Båten hade egenskapen att vid alltför hård drivning slå runt framåt över läponton. Tecknet på detta var när nosen började komma under vattenytan. Då var det kört. För att klara de höga hastigheterna bättre provade vi att segla med trapets vilket var roligt ända tills nosen kom ner under vattnet för då flög den stackaren som stod i trapetsen runt båten och in i seglet på motsatta sidan samtidigt som båten kappsejsade.

Men det förekom även översegling till grannlandet i väster. Sjökort visste vi knappt vad det var, och visste vi det så visste vi inte var man köpte sådana, men vi hade ju



Prout, katamaran av typen Swift (Bilden från nätet)

under årens lopp sett land på andra sidan, så det var ju inte så svårt att hitta. Vad vi däremot inte sett eller insett var att stränderna på Stevns klint inte var som i Falsterbo.

Kritstensstränder är inget eftersträvänsvärt när man landar i en surf runt 15 knop. Hål i ena skrovet var resultatet av den avsiktliga strandningen. Att segla hem utan att åtgärda båten var otänkbart. Att kontakta föräldrar för att be om hjälp var ett nederlag som inte gick att ta. Därför inhandlades efter mödosamma promenader Plastic Padding i mängd. Till armering valdes tång istället för glasfiber och resultatet blev så bra att vi bedömde en återsegling som lika riskfri som all tidigare segling.

Ja så höll det på ända tills vi insåg att vi inte kom längre med denna farkost, så vi bestämde oss för att använda skroven som form till ett plastbygge på vilket vi skulle rigga en mast med 21,8 m² segel, samma rigg som den senare olympiska klassen Tornado hade.

Bygget blev en historia för sig. Första försöket härdade aldrig, då vi gjorde ett decimalfel när vi doserade härdare. Det var bara av med hela blasket. På den tiden existerade inte destruktionsavgifter vilket var lyckosamt för oss, men mindre lyckosamt för naturen. Ett förnyat försök skedde därpå under en mid-sommarhelg och av det blev det två skrov. Båten blev klar sommaren därpå men efter provsegling konstaterade vi

att syftet med att få fram en ännu snabbare båt hade misslyckats. Skam den som ger sig tyckte vi och inventerade vad som fanns att tillgå som seglade fort.

Lasse Mårtensson i Falsterbo hade en Thai IV så vi måste ha tag i något bättre. Belsebub hette två C-klass-katamaraner som fanns i Stockholmsområdet. Vi köpte den som hade konventionell rigg med aluminiummast och fock plus storsegel. Lasse Mårtensson köpte sommaren därpå den andra Belsebub men med en vingmast vilket gjorde den svår att ha liggande riggad.



C-klass-katamaran (Bilden hämtad från nätet)

Nu kunde vi inte skylla på båten vad som gällde farten. Båten vägde c:a 250 kg, mätte 8 x 4 m och hade en segelyta på 27 m². Som att bestiga en vildhäst är väl det enklaste sättet att beskriva seglingen med denna båt. Kom vi uppemot 20 knop vilket alltid var målet, så slutade det alltid i olycka, frågan vara bara vilken sorts olycka. Det vanligaste var att

sticksvärden bröts med en ljudlig knall. Hade vi tur stannade det vid ett. Ibland gick båda itu och då gav sig även ett av rodren. Till slut hade vi förbättrat konstruktionen av sticksvärden, som från början bestod endast av plywood, men med epoxiförstärkning höll de. Men skrovet kunde då inte tåla trycket utan centerbordsfickan bröts ur upp till däckets med förlisning som följd.

Båtens bredd medförde att grundstötning skedde på tre meters djup i närheten av Måkläppen. Där satt vi som två fåglar på den hela pontonen och avvaktade hjälp.

Vad var det som fascinerade med katamaransegling? Farten förstås. Men vad vi fick erfara var även vikten av att ha grejor som klarade påfrestningarna. För att komma upp i 20 knop fodras ca 10-12 m/sek. Läger man sedan till fartvinden i 20 knop så motsvarar det ytterligare 10 m/sek och vem vill segla med fullt ställ i 20 m/sek? Ingen normal människa, men

det var ju det som var kick-en. Vi fick väl ändå förhoppningsvis någon form av erfarenhet med oss ut ur dessa ungdomliga äventyr.

Med Belsebub gjorde jag mina sista seglingar i sjön Yddingen som var alldeles för liten, och på sina ställen för grund. Båten såldes därpå till en ägare av en Skärgårds 30:a i Stockholm. Jag köpte något liknande långt smalt som heter Ellinor och därmed började en ny sorts segling för mig.

Men innan Ellinor blev min, köpte Kaj en 606 med vilken vi började kappsegla. Bl.a. deltog vi 1975 vid SM i Marstrand och under ett lunchuppehåll, man kan göra mycket annat än att äta lunch på ett lunchuppehåll, försvann Kajs fru över sidan och drogs upp under full fart. Bilden togs av den kände seglingsfotografen Jan Mark.

Med segelbåten Ellinor kom en ny dimension i seglingen, det som Albert Enström och August Strindberg beskrev som livet i skärgårdarna. Ellinor inköptes i Limhamn 1976 och saknade motor varför jag köpte en Johnsson på 4 hk. Den motorn släppte jag utanför Västervik 1978. Den hade endast ställt till oreda, antingen i eller på båten. Därefter har all segling skett utan motor men med några bogseringar som följd. Efter ett masthaveri i kuling på Hanöbukten och efter att ha iakttagit Blå Jungfrun i 24 timmar blev vi erbjudna lift av White Swan, en finsk-flaggad Swan, in till Borgholm kl 5 på morgonen. Det blev ytterligare ett par tillfällen med bogsering, men förvånansvärt få.

Seglingen kom allt mer att handla om skärgårdsupplevelser. De gamla skutlederna med sina ankringsplatser för

dåligt väder, från Åhus (vi bodde i Åhus 16 år) till St Anna lockade ständigt. Med och utan familjen provades nya ställen men helst i högttryck.

En och annan grundstötning har inträffat men den mest spännande var då jag tvingades laga med Plastic Padding i vattnet. En av fördelarna med PP är att det finns att köpa nästan överallt. En annan är fördel att det hårdar över en viss temperatur oberoende om det är i eller över vatten. Men under vattnet skall man tänka på att använda badmössa för det som hamnar i håret hårdar där också. I mitt fall fick jag klippas efter att jag på en meters djup hade plastat igen hålet.

Kamraterna i Christianstads Segelsällskap seglade Rhapsody 34 och behövde alltid gästare vilket gav många kappseglingstillfällen i Hanöbukten. På den kanten var man lika aktiv som i Öresund och bataljen blev Bornholm runt som samlade deltagare även från Öresund.

1999 var det dags att återvända till "Näset" med familjen och båten Ellinor. I Blekinge sade de: Är du inte klok! Vad skall du med båt till där, där finns ingen skärgård." För mig fanns inget alternativ; båten skall vara där jag är! Men vad jag inte tidigare fattat var att sjöbriserna på "Näsets" Öresundssida kommer från omvänt håll. Sjöbriserna kommer från land och vem vill inte ha det på det viset, platt vatten och



Vid pinnen författaren, i hatt Kaj, med rumpan bar Kajs fru

mycket vind. Det passar både segel och motorbåt. Och att kunna utnyttja vattnen utanför världens finaste stränder

det är en lyx få förunnad. Samtidigt med flytten av båten till Skanör och medlemskapet i Skanörs Båt-

klubb fick jag en ny hemma-hamn och många nya goda vänner. I SBK har jag kappseglat flitigare med Ellinor än någonsin tidigare, men framförallt har jag genom klubben och hamnens olika aktörer lärt mig mycket och fått hjälp på ett sätt som jag aldrig tidigare fått.

Efter att ha seglat och då utan hjälpmotor i 50 år, har jag nu tagit steget till en motorbåt, den första av mig ägda motorbåten. Den är endast utrustad med motor! Konsekvensen är väl att jag antingen får ligga still eller vänja mig vid att tanka ofta.

Jag har tidigare hävdat att en seglare kan segla hela sommaren. En motorbåtsägare ägnar hela sommaren åt att vänta på reparatörer. Så nu återstår att se om jag har lärt mig lika mycket av skötseln av motorbåten som jag lärde mig på segelbåten för att kunna köra när vädret är lämpligt.

Leif Wessel



Ellinor



Senaste nytillskottet Tordön

Torsdagsseglingar den 19 maj till den 15 september



Tänk dig att du sitter i din båt eller seglar med någon annans båt, seglen fladdrar i vinden, du väntar på att det skall bli din tur att starta.

Startar i väg på en kryss upp mot märke två, första märket, känner hur farten ökar, du tycker dig ha fått rätt trim på seglen. Hör hur vattnet forsar längst skrovet och vinden i seglen. Funderar, skall vi gå in längs land eller skall vi gå ut mot havet?

De flesta har dragit in mot land men hur var det nu med strömmen idag? Var det inte mer ström ute till havs som kunde göra att du fick en fördel om du seglade så.

Efter några slag kommer du fram till andra märket. Det visar sig att du passerat 5 båtar av de åtta som startat före dig och du känner

en stor belåtenhet med att ha valt rätt väg. Ligger helt plötsligt trea i fältet när du passerar märket.

Seglar en halv vind mot nästa märke, justerar segel och skotpunkter, men du närmar dig inte båtarna framför. Tittar på seglens telltals och skotpunkter igen. Justerar lite till, känner att du får bättre drag i båten.

Passerar ännu en båt precis före sista märket, upp med spinnakern, lite krångel som vanligt, men du får upp den till slut. In mot mål. Har endast en båt framför, han ligger långt före, men du närmar dig.

Tittar akterut, en vacker syn med solnedgång och spinnakrar. Blir lite orolig då en större båt närmar sig oroväckande fort men hinner han i kapp? Passerar mållinjen som tvåa tar ner seglen, på med motorn, in i

hamn. Tar en öl tillsammans med dina gäster som alla har jobbat hårt.

Det var en bra start på säsongen. Bra att man har många torsdagsseglingar till innan det är över. Härligt!

Går upp till klubbhuset, möts av härliga dofter. Henry har som vanligt gjort ärtor med fläsk och dukat fram med bröd, ost, öl och punsch.

Segling är som balsam för själen eller som punschen till ärtorna, man mår helt enkelt bra.

Den 19 maj seglade vi den första torsdagsseglingen för säsongen i en serie av 17 torsdagar, som sträckte sig över hela sommaren till den 15 september.

Vi seglade inte kristihimmelsfärdshelgen då denna helg blev sammanhängan-

de med 5 lediga dagar och man kunde passa på att inviga seglingssäsongen med en minisemester.

Vädret var rätt bra med svag till måttlig vind från sydväst. Kappseglingsledaren hade valt bana 14 som gick via tvåballongaren, utan ballonger som bekant, till märke 2 och därpå märke 4 och slutligen i mål.

Den första seglingen den 19 maj kom 8 båtar till start. Segrare blev Herbert i Puck följt av Dan i Dana, trea blev CG Hansson i Tut-tietoo.

Vädret i år har annars ställt till det lite. Vi har bara kunnat genomföra 13 seglingar av 17. Fyra seglingar har blivit inställda pga. hårt väder. Sju seglingar har haft vindar mellan 8-12 m/s.

Det har under sommarens seglingar varit i snitt nästan 12 båtar med, en ökning med en båt per tävling, vilket är väldigt bra i vår lilla hamn och de tuffa förhållanden som har rått vid flertal seglingar.

Det är glädjande att våra ungdomar har deltagit så flitigt. Även Sailing Ladies har varit med vid flera seglingar och de har verkligen inte bangat att gå ut under de tuffaste förhållanden. Alla har vi säkert lärt oss en del om att kunna behärska båtarna under dessa omständigheter.

En nyhet i år var att Gunnel har hjälpt till med det ad-

ministrativa vid inskrivning av båtar och även kollat målgången. Vi har också infört ett nytt dataprogram, likadant som Falsterbokanals Båtklubb använder, för uträkning av starttider, där man inte behöver fasta banor utan kan sätta en bana för varje ny segling. Detta gör att man bättre kan anpassa banornas längd i förhållande till väderleken, vilket har fallit mycket väl ut.

Efter seglingarna har Henry som vanligt fixat ärtor med tillbehör så att vi fått en trevlig stund tillsammans, även med dem som inte seglar utan bara vill vara med att njuta av de goda ärtorna och gemenskapen. Torsdagen den 4 augusti hade vi besök av en musikgrupp, som spelade irländsk folkmusik. Då var det hög stämning och många gick hem gladare än vanligt.

I år har vi varit 34 båtar totalt som deltagit vid något tillfälle. 11 båtar har varit med mer än 10 gånger vilket är en ökning jämfört med tidigare år.

Vi har haft sju olika vinna-re, Mosquito med Björn, Bosten med Figge, Ellinor med Leif, C55 med Oscar Johansson, Dana med Dan, C55 med Christer Flygare och X-ar med Richard Roth. Till slut så blev det Mosquito med Björn som tog första plats, Bosten med Figge tog andra och Ellinor med Leif tog tredje plats.

Den 15 september, sista torsdagsseglingen blev tyvärr inställd, men vi hade det trevligt ändå med ärtor och punsch och pannkakor till kaffet tack vare Henry.

Vi kan alla se tillbaka på en god säsong med flitigt deltagande. Upp till 15 båtar har kommit till start oberoende av väder och vind. Hoppas att vi nästa år kan genomföra fler seglingar och vi hoppas framförallt på lite bättre väder.

Ett stort tack till alla, Herbert och Figge m.fl. som kämpat med våra märken, Henry och Anders som fixat markservicen när vi kommit iland, Gunnel som hjälpt med det administrativa och också tack till alla som deltagit och gjort att

torsdagsseglingen blivit en kväll man ser fram emot att vara med på.

Dan Gårdving



Ellinor kränger hårt mot målet

Light Vessel 2011

Årets Light Vessel Race med vandringspris till Börje Nilssons minne startade egentli-



gen redan lördagen den 20 augusti, men tävlingsledningen valde att skjuta på starten 24 timmar då vädret ställde till problem för några tillseglande besättningar. Det blåste väl mycket och tillika från väst så sjön var grov.

24 timmar försenad gick starten i ett helt annat väder och för sommaren ett ovanligt sådant. Det var sol med ordentlig vind från sydost, strömmen var nordgående, det var platt vatten vid land och måttlig sjö ute i farleden. 16 båtar kom till start med blandade besättningar, varav två båtar med rena dambesättningar, två båtar med juniorbesättningar och resten en salig mix med folk från 8 till 76 år.

Båtarnas ålder varierade även de. 65 år bör den äldsta ha varit och 1 år den yngsta.

20 båtar var anmälda och 18 kom till start. En bröt seglingen. Efter starten kunde ingen få riktigt bra överblick över fältet då båtarna genast spreds ut. Olika fart och oli-

ka vägval gjorde att endast ett fåtal var inom bevakningsavstånd. Efter starten gick första kryssen upp mot hamnen där publiken kunde räkna in rundningarna liksom långt senare målgången. Efter första kryssen var det läns till Viragopricken. Därefter gick banan mot SBK 2-märket och vidare mot märke 8 som är nya Västerflaket. Därpå vidtog en lång slör till Virago och sedan kryss in i mål.

Resultaten som efter mål-



gång räknas med hänsyn till handicap visade sig ge ett tätt resultat på de ledande platserna. Totalvinnaren Kaj Nilsson från FBK hade 5.01.08. Björn Boklund med 5.05.47 kom på andra plats. Leif Wessel kom trea på 5.06.43 knappt en minut efter tvåan. Fjärdeplatsaren Christer Flygare blev slagen med 7 sekunder. Tiden mellan första och fjärde båt var endast 5 minuter 42 sekunder.

De tre första pristagarna totalt var även klassegrare i respektive klass. Tvåa i klass 1 blev Britt Marie Bergström följt av Oscar Johansson. I klass 2 blev Christer Flygare tvåa och trea blev Joakim Lang. I klass 3 lade Hans Ekberg beslag på andra platsen följt av Leif Andersson.

Dessutom ingick tävlingen Alle Man Till Sjöss som Skanörs Båtklubb vann över Falsterbokanalens lag och med det återerövrade vandringspriset, en fin barometer. Som om det inte vore nog med detta så ingår en klubb-

kamp mellan de klubbar som har mer än 3 båtar med i tävlingen. Det är något förvirrande för oss som håller på med detta, men efterhand är det några av oss som kan skilja de båda grupperna åt.

Skanörs Båtklubb tog emot båda dessa vandringspriser och gladdes åt få dekorera klubbhuset med lite trevliga föremål.

Klubbmästeriet och tävlingskansliet avslutade med att bjuda på korv och bröd och det blev stor prisutdelning utanför klubbhuset i eftermiddagssolen.

Leif Wessel

Hamnmästerskapet 2011



Årets segrare, bröderna Oscar och Hugo Johansson

Kenneth & Kenneth, seglingsledare och skarpskytt hade tillsammans med Dan Gårdving enats om en strandnära bana då vinden skulle öka till som mest kuling. 15 båtar kom tillstart trots att upptagningen närmade sig med stormsteg.

Starten var en undanvindsstart och en av säsongens allra tystaste, men flaggorna var färgglada och gav tydligt tecken om när det var dags. Först över linjen var antingen Christer Flygare eller Leif Wessel och sedan kom resten av fältet iväg mot SBK 4, en plattläns. Många förvånades över kursen efter jipp mot märket, men det berodde nog mest på beräkningsfel. Efter den rundningen gick

fältet vidare mot SBK 1, ett märke mera känt av golfarna då det ligger rakt utanför Flommens klubbhus. Fördel längs land eller till havs är fortfarande obesvarat. Från "ettan" till "femman" blev det en halvvind vilket passar vissa mer än andra. Det gällde att skota och hänga i och fort gick det! Från "femman", "Hakapricken", gick det vidare till "fyran" för att därefter i ostlig vind fortsätta med kryss mot mål.

En del lustigheter kunde noteras, t.ex. att av två likadana båtar på väg mot mål, blev den ledande omseglad i lä, för att tappa sin placering! Tång i stora sjök var förklaringen. Vissa båtar drabbas värre än andra och det kan ju vara en av

förklaringarna till de varierande resultaten.

Efter beräkningar blev resultatet att segelinstruktören Oscar med sin elev och tillika lillebror Hugo vann storslaget med 7 minuter före tvåan Leif Wessel. Trea blev ytterligare en C-55, Röd, med far och tvillingdöttrar Hallberg, slagna med en minut. Mellan 1:an och tvåan var det 7 minuter

och mellan 2:an och 12:an Dan Gårdving var det ytterligare 7 minuter. Alltså oerhört jämnt.

Efter genomförd segling serverades det ordentligt med mat i klubbhuset liksom åsikter om seglingen som genomförts och därefter avslutades med prisutdelning under ledning av Kerstin Pilkrone och Dan.

Leif Wessel

Funboard-VM i Skanör 12 – 20 september 1987



I början av september 1987 hände något speciellt i vatten utanför Skanör. Skanörs båtklubb arrangerade tillsammans med Svenska Brädseglar-förbundet VM i Funboard. Det var ett omfattande åtagande med deltagare från jordens alla hörn. Nya Zeeland, Jungfruöarna, Curacao och Chile var några exotiska exempel. Sammanlagt var det 86 seglare från 29 nationer.

Seglingarna sträckte sig över åtta dagar i varierande, men huvudsakligen mycket bra förhållanden. Minimigränsen för start av ett race låg på 5,5 m/s och seglingar kunde genomföras sex av dagarna. En av dag toppade vinden 22 m/s och toppseglarna strövdes.

Våra svenska seglare höll sig väl framme och vann nationstävlingen. VM-titeln för herrar tog David Perks från



Varken förr eller senare har så många surfare setts i Skanör

England och damklassen vanns av Barbara Kendall från Nya Zeeland.

Förutom från uppmärksamheten i lokalpressen under tävlingarna, kunde man efter det lyckade arrangemanget läsa om lilla Skanör i flertalet internationella vindsurfing-tidningar.

Några exempel på hur uppskattade och väl genomförda tävlingarna var kan man se i bland annat följande citat:

SURF Magazin Oct -87:

”Viel mühe gaben sich die schwedischen Gastgeber, die mit Unterstützung der WBA eine optimale Weltmeisterschaft durchzogen.”

Surfsport nr 6 -87:

”Som helhet alltså ett mycket lyckat VM med fina svenska framgångar både som arrangörer och i resultatlistan”.

En 30 minuter lång sammanfattning av tävlingarna sändes sedan på bästa sändningstid i svensk TV mellan jul och nyår samma år.

Henrik Ohm



Östersjömaran

1993 utlyste tidningen Segling en kappsegling som med två mans besättning skulle kappsegla från Nynäshamn runt Bornholm och tillbaka. Undertecknad som då fyllde 50 år fick en fin present av Lars-Åke Andersson, nämligen en start i Östersjömaran med Krackemut, en 40-fotare, där jag själv varit delaktig i byggnationen.

Christer Roman var idégivare till seglingen och fick med sig Bengt Jörnstedt på tidningen Segling, som promotade seglingen på ett storartat sätt.

Nästa sommar -94 var det dags. Seglingen gick från Nynäshamn via Bornholm till mål i Nynäshamn! 600 Nm fram och tillbaka med endast två mans besättning. För att få deltaga gällde det att kvalificera sig genom att segla 300 Nm med samma besättning före seglingen. Det var ganska enkelt för oss här söderut, eftersom det var långt upp till Nynäs!

Nynäshamns segelsällskap sökte sanktion för seglingen hos Svenska Seglarförbundets Arrangörskommitté där jag själv satt med, och i deras protokoll stod det att kommittén hade egen kontrollant under seglingen.

Avfärden gick från Limhamn via Falsterbokanalerna,

men eftersom Lars-Åke hade studentkalas, så mönstrade Herbert ombord i Kanalen och han och jag drog till Simrishamn.



Herbert vikarierade för Lars-Åke till Simrishamn

Före avfärd skulle vi ställa in den nya autopiloten så att den hittade norr och söder men efter tre varv i södra bassängen kom vi överens om att vi måste kalla in en femåring, ty detta var vi för gamla för att klara av.

Innan avfärden hade Lars-Åke bytt samtliga fall i masten och skaffat flera nya segel till båten så det var ett hot ekipage som vi skulle segla; han hade även lånat in en spinnaker som tillhörde en 12:a. Den skulle vi hissa från kaltoppen i ett ditsatt block.

Efter ankomst till Simrishamn mönstrade Herbert av med sorgsen min och skepparen kom ombord

med en hel studentmeny. Efter ett par timmar till bords var det dags för mig att koja efter en lång dag och Lars-Åke tog båten vi-

dare mot målet. På morgonkvisten när jag kom upp regnade det som om himlen var öppen och när jag avlöste Lars-Åke vid rodret var det nästan regntjocka och lite spännande med tanke på sikten, men allt gick bra. Efter några timmar var det inte så långt kvar till Kalmar och jag blev avlöst.

Strax därefter gick beslaget till Autopiloten sönder! Det var inte bra, men eftersom jag visste att Sjöfartsverkets arbetsfartyg Fyrbyggaren var i Kalmar och hade jobb där och eftersom jag ett par gånger hade vikarierat som maskinchef på båten, visste jag att verkstaden var tillgänglig

för oss. Det var bara att angöra Kalmar och förtöja på Fyrbyggarens utsida och gå ombord och använda deras verkstad, och efter ett par timmars arbete var allt avklarat och vi kunde fortsätta. Reparationen har hållit sedan dess.

Efter avgång från Kalmar var det god gång norrut och efter passagen av Skäggenäs var det middag uppdukad i salongen och vi satte oss till bords. Meningen var att vi skulle hålla utkik var femte minut, men vad man upplevde som fem minuter blev nog längre och vid ett tillfälle mötte vi Nordtransporter ganska nära oss, men allt gick bra.

Efter en lugn natt var Lars-Åke på hugget och under färden upp mot Landsort under spinnaker gick tiden åt för att klä av fallen den skyddande beklädnaden så de skulle löpa lättare i blocken!

Detta tog hela dagens segling och på kvällen kom vi fram till Nynäshamn där kappseglingar pågick. Vi förtöjde mellan boj och kaj och när dagens seglingar var avslutade var det ganska fint att upptäcka vilka som låg förtöjda med en tjejbåt på vardera sidan, så då sa jag att nu ligger vi tamejfan i lårviken!

Efter säkerhetsbesiktning gick hela nästa dag åt för att förbereda båten för maran. De nya förseglen skulle skyddas av duk vid sprida-

re och mantåg men allt gick bra och på kvällen var vi klara för race! Besiktningssmannen var mycket trevlig och blev vår vän eftersom vi var de första han kollade och allt låg framme. Historien blev inte sämre av att vi var först tillbaka i Nynäshamn och samme man tog emot oss.

På söndag var det start och arrangörerna hade planerat att allt skulle ta en vecka. Det var fint väder med 8 – 9 sekundmeter sydvästlig vind och därmed full fart mot Öland där vi hade planerat att passera genom Kalmarsund. Det fanns regler om att alla skulle ha livlina på hela tiden och det löstes genom att jag som gast fick en löplina likt en hund. Starten blev en slörstart och starkaste konkurrenten Roger Nilsson hade ju naturligtvis skaffat sig en spinnakerstrumpa och hissade spinnaker direkt. Men så fort vi var klara och på väg mot Öland drog vi iväg! Vid första rapporteringen ledde vi klart och eftersom Lars Åke ville ha första vakten gick jag och kojade. Efter några timmar var det min vakt och då var vi på väg in i Kalmarsund och det hade öppnat lite men vi fortsatte med genua.

Men med fallning och inte full höjd kom Roger för fullt med spinnare under land, men det var ju bara det att han skulle upp på rumblin för att nå oss så han vann i stort inget.

På morgonen när vi passerade Skäggenäs öppnade det, så nu var det spinnare! Upp med polacken (detta var en grå liten spinnare som vi använde när det blåste) och det gick bra och vid sjutiden passerade vi Kalmar. Efter Kalmar möjade det mer och mer och det syntes fler och fler segel bakom oss, men bara två båtar kom förbi oss nämligen Roger och en hotad Diva 39:a med Magnus Woxen ombord. Till slut hissade vi den stora spinnakern på 200 m² som vi lånat av 12:an och vi började röra oss!

Strax därefter kom den rätta vinden som man hade lovat och då blev det kryss över Hanöbukten till Hammeren på Bornholm som var nästa rapporteringspunkt. Då låg vi trea i fältet och det var bara Roger Nilsson och Magnus Woxen som vi över huvud taget såg!

Sedan gick det för babords hals mot Stenshuvud och det var rätt med tanke på vindutsikterna. Lars-Åke fick sin vila i några timmar och Krackemut gick som ett spjut och i absolut rätt tid slog vi mot Hammeren. Lars-Åke kom upp och vi optimerade seglingen och strax före gryningen var det dags att rapportera till Fyrfolket på Hammeren. Vid detta tillfälle hälsade jag god morgon och rapporterade på danska, vilket Roger sedan kommenterade i tidningen Segling med

att vi ville smyga så stockholmarna inte skulle förstå att det var vi!

Precis som flera gånger på Bornholm Runt från Simrishamn gick vi ut istället för in på kryssen mot Rönne, vilket var fel denna gång, så vi tappade i stället för att ta in. Det var lätt vind, men båtarna seglade fram mot Rönne. Efter ett tag drog det i ögonen och jag sade till Lars-Åke att jag lägger mig på rygg i spinnakern för att vara färdig att hoppa upp på däck och efter Rönne strax utanför flygfältet var det dags.

Det blev full fart och vi närmade oss konkurrenterna på Bornholms baksida och hade därefter en fin spinnakergång i solsken mot Dueodde, där Lars-Åke serverade morrenmad med kokt ägg och det hela! Efter Dueodde kom det mer och mer vind, och efter ett tag plockade alla tre båtarna sina spinnakrar. Roger och Divan skar upp mot Utklippan för att sätta spinnaker tidigt, medan vi gick raka spåret på Kalmarsund vilket visade sig vara rätt. Efter ett tag kunde vi spira genuan och det gick som tåget. I höjd med Mörbylånga mötte vi en front och plötsligt hamnade vi på sidan med masttoppen i sjön. Efter mycket besvär kunde Lars-Åke plocka spinnaren och nu seglade vi med genua och stor, men det var nästan omöjligt att orka styra. Efter ett rev i storen kunde vi pusta ut

och efter 25 timmar kunde vi åter passera Kalmar på väg norrut.

Efter Skäggenäs var det full fart norrut. Lars-Åke fick segla medan jag låg i kojen och hörde när Lars-Åke sjöng och hoppade i sittbrunnen för att hålla sig vaken tills det var dags för mig! Avlösning och fortsatt full fart mot Nynäs! Efter soluppgången var det spinnaker och riktigt härlig gång. När vi närmade oss Landsort såg vi fortfarande inte några andra båtar!

Det var en skön känsla att flyga in mellan öarna när vi passerade Landsort med över 12 knop. Lars-Åke kom upp från navigationsbordet och tog över rodret och sa: "Kolla du också, för här är det trångt!". Sedan gick det som på räls till målet och vi gick i mål på en tid av 3 dygn 3 timmar och 3 minuter; en genomsnittsfart på över 8 knop! De ni!

Efterhand kom Magnus Woxen och Pontus Bentner i mål med sin tomma Diva 39:a. De hade till och med tagit bort lejdaren från sittbrunnen till ruffen och ersatt den med segelsejsingar som inte vägde någonting. Därefter Roger Nilsson och Bo-Bo Almkvist (han som var med på Norlins Scampiframgång på 70-talet).



Lars-Åke vid rodret

Mannen som gjort säkerhetsbesiktningen före start var stolt och berättade att han hade en släkting i Kalmar som hade sett oss både när vi gick söderut och norrut. Officiella tiden blev drygt tre dygn, 75 timmar, sju minuter och tio sekunder!

Efter målgång och alla interjuver samt att Magnus bjudit på Dansk Pilsner bjöd Lars Åke och jag på middag ombord på Krackemut, uppdukad på linne-duk, men efter bara några timmar sov alla och det var bara att duka av och gå en skön sömn till mötes!

Nästa dag kom båtarna, en efter en, i mål och på kvällen blev det fest i tältet som NSS hade rest på kajen.

Efter en avslutningsfest på lördagen kom Lars Åkes fru upp från Oxelösund där yngste sonen tävlade i Ejolle och hemfärden gick på söndagen via Oxelösunds segelsällskap.

Sven Lundström

En mycket blöt tillställning

Nej, det handlar inte, som rubriken möjligen antyder, om någon lyckad fest i Båtklubbens regi om du nu möjligen trodde det!

Detta är en berättelse om "Lill-Kracern", "Själland Runt" och närmare bestämt 1984 års upplaga.

Många känner säkert igen sig! Det var alltid ett enormt tryck i hamnen i Helsingör på fredagskvällen innan start, med massor av danskt hygge, när 15 000, kanske uppemot 20 000 kappseglare, tog sig en "bajer" eller två. Det gigantiska öltältet var stort som en fotbollsplan..

Själv har jag inga särskilda minnesbilder av just det legendariska öltältet, för det fanns alltid massor av prylar som vi behövde "mekas" med på båten, till långt ut på natten, för att få den klar innan start. Detta år var såklart inget undantag! Man lovade hårt väder. En del prylar hade gått sönder eller krävde åtgärd så vi hade en del att jobba med.

Året innan, dvs. 1983, hade Lars-Åke Andersson och Lars Hansén fått klart sin egenhändigt konstruerade och självbyggda one-offbåt, som man hade döpt till "Kracern".

"Kracern" såg inte ut som andra båtar. Lars-Åke och Lasse hade tänkt "utanför boxen" när de hade kon-

struerat henne. Lars-Åke hade experimenterat tidigare med olika halvtonnare och hade haft framskjutna placeringar på VM i Half Ton Cup med sina olika båtar – alla med namnet "Krackemut".

Lasse Hansén var forskare vid högskolan i Lund – så visst hade de båda såväl teoretiska som praktiska kunskaper och erfarenheter kring vad som krävdes för att rita en snabbseglare. Och nog var hon annorlunda, vår lilla "Kracern". En havsjolle!

Båten var knappt 9 meter lång och vägde 1400 kg varav 750 kg i kölen. Skrovet, utan beslag, vägde endast 150 kg och däckets hade en vikt på 80 kg. Så hon var lätt!

"Kracern" var försedd med två sittbrunnar så att man alltid kunde sitta uppe i lovart med god översikt föröver och få en optimal viktplacering av besättningen. På kryssen var det två eller möjligen tre man i lovarts sittbrunn och resterande besättningsmedlemmar satt uppflugna ute på "railen" i lovart.

Kölen stack 1.90 djupt, men skrovet gick endast ca 20 cm under vattenlinjen. I botten var hon i princip helt plan. Lägg därtill en mast på 14.5 meter.

Riggen var en flexibel konstruktion med tvåspridare-

rigg och försedd med dubbla backstag, allt för att kunna kontrollera mastböjen. Personligen hade jag en teori om att Lars-Åke möjligen också hade försett båten med dubbla backstag för att jäklas med oss gästtar. En miss med backstagen och vips så skulle masten gå överbord! Spinnakern hissades nämligen alltid, utan undantag och oavsett vindstyrka

Segelytan var ca 65 kvm. Spinnakern hade en yta på ca 75 kvm och på undanvinden hade naturligtvis "Kracern" sin absolut starkaste bog jämfört med sina konkurrenter och betydligt större båtar också för den delen.

Vattenlinjelängden kunde vi inte göra så mycket åt, så godkänd fart på kryssen var strax under 7 knop. I vissa lägen och i extremt hård vind kunde "Kracern" korta stunder plana på kryssen! Mer om det lite senare.

Vidare fanns det en 4 hästars utombordare, surrad vid mastfoten nere i ruffen, för optimal viktfördelning. Den kom aldrig till användning. Mat och förnödenheter förvarades i en låda, ca 60x45 cm lång, som sköts in under nedgången till ruffen, vilken hade en höjd på ca 85-90 centimeter. Vidare hade vi en kombinerad gasoltub och kokanordning med

kardanupphängning och en låga, där vi värmden upp färdiglagad mat typ Chili Con Carne, Paella, osv.

Kojerna var fyra till antalet, två på vardera sidan. Det var helt enkelt en rektangulär hopsvetsad aluminiumram med en duk spänd över, vilken fungerade som kojboden. För komfortens skull hade vi ett liggunderlag på sådär en 5 mm som "madrass". Med hjälp av två sammankopplade block i rufftaket och en clamcleat kunde man sedan själv justera kojens lutning upp eller ner, så att man alltid låg vågrätt. Vi sov alltid i lovert för att med hjälp av kroppsvikten kompensera båtens lutning. Vid segling på kryss var det till att byta sida och koj vid varje stagvändning. Att sova i lä var totalt förbjudet, liksom att vistas för om masten under däck.

Slutligen fanns det en 10 liters pyts som fungerade som toalett samt, efter ursköljning, även till att vaska båten och i förekommande fall även till att skala potatis i.

"Kracer" hade chockat danskarna och vunnit Scandicapklassen på Själlands Runt året innan, 1983, och besegrat 800 konkurrenter och detta med en helt ny och helt oprövd båt.

På kajen strök danska legendarer som Poul Elvström, Jan Kjaerulff, Ib Ussing Andersen och Börresen m.fl. omkring och kikkade nyfiket på båten där vi låg i hamnen och muttrade

och kliade sig i sina skägg! (Hade alla danska män skägg på den tiden?)

Vinden tjöt och ylade i masterna och natten var sen, när vi slutligen kojade in för natten.

Besättningen bestod av Lars-Åke Andersson, skeppare, Lorens Borg, navigator, samt Lars Hansén, Sven Lundström, Eva Gren och undertecknad.

Det är en upplevelse när 20 000 personer skall besöka 5-6 tillgängliga toaletter inom loppet av någon timme. Nästan lika svårt som det är att ta sig in på toan är det att komma ut ur hamnen när 2 000 båtar ger sig iväg.

Väl ute på Sundet var det minst sagt stökigt med hård nordlig vind på ca 14-15 m/s och en våghöjd på ca 1,5-2 meter. När 2 000 båtar seglar fram och tillbaka lite planlöst i avvaktan på att starta sker det tillbud. Vi såg flera kollisioner med stora materiella skador. Som alltid var det ett imponerande startfält. Enbart i Balladklassen hade jag räknat till 80 startande båtar. De i Danmark så populära Späckhuggarna och H-båtarna hade samlat 110 respektive 150 båtar. Mäktigt!

Vi seglade ut till bojarna i farleden för att kolla strömmen som var Svens

specialområde och samtidigt som han rullade sin femte eller möjligen sjätte cigarett för dagen, konstaterade han att strömmen var kraftig och sydgående. "2,5 knop ungefär", sa Sven och tittade uppmärksamt på hur djupt bojarna låg i vattnet.

Det var minsta focken som gällde, och samtidigt tog vi in det enda revet vi hade i storseglet. Sven dök ner i ruffen och diskuterade vägvalet med Lorens. Strategin blev att segla längs den danska kusten norrut mot Själlands Odde så nära land som det överhuvudtaget var möjligt. Vi hade ungefär 800 båtar i vår klasstart och många hade säkert kommit till samma slutsats. Det var hög puls ombord och ganska livat i aktern där Eva skötte backstagen och ylade högt när vi för babords halsar



I väntan på start. Närmast kameran författaren i yngre dagar

seglade mot linjen med full fart och mötte en "mur" av ca 650 styrbordsbåtar som kom emot oss! "Förbannade Kamikaze-start", vrålade Eva. Men Lars-Åke var iskall och hittade en lucka, slog, och vi vände runt på en femöring. På grund av

den hårda vinden och möjligen Evas högljudda svordomar över hela situationen, hade vi ingen möjlighet att höra några skott utan vi fick nöja oss med att försöka titta på de optiska signalerna i form av signalflaggorna i land.

När starten gick var det nog ett 50-60-tal båtar som var klart över linjen och hade tjuvstartat. Det är stressigt och svårbedömt när startlinjen är 1 distansminut lång och de höga vågorna gjorde det dessutom omöjligt för oss att se startmärkena. Vi kom dock iväg bra, på rätt sida linjen och med endast ett 30-tal båtar uppe i lovart. Föröver hade vi de tjuvstartande båtarna som stökade till det för oss med "skitvind", men nere i lä hade vi kanske 400 båtar. "Ser rätt bra ut", konstaterade Sven förnöjsamt när vi gick både högre och fortare än alla andra båtar i närheten. Vi var på väg!

Det blev korta slag in mot land hela vägen upp längs med danska kusten förbi Gilleleje under de första två, tre timmarna. Lorens, vår navigatör, och tillika officer i svenska marinen och ordningsman ombord, var mycket bekymrad varje gång vattnet blev ljusgrönt och vi närmade oss land. "Dags att slå" signalerade Lorens med ljudlig stämma och konsekvent seglade Lars-Åke dryga 100 meter till. Varje gång. Uppemot ett hundratal gånger! Jag skötte vagnen till storseglet som vi körde upp och ner beroende på vindstyrkan samt skotade focken i slagen. Jag tittade lite frågan-

de på Lars-Åke vid ett särskilt tillfälle när vi var riktigt nära och så sa han till mig: "Du vet Björn, man hör liksom på Lorens tonfall när det är dags på riktigt och så skrattade han.

Vinden ökade gradvis hela tiden och det blåste nu full

Strax innan Själlands Odde löste jag av Lars-Åke vid rodret. Vi kryssade mot en kolsvart molnfront på himlen och vi väntade på "det riktiga ovädet". Det började bli dags för rundning, när vi plötsligt fick en vindkantring på 25-30 grader. Samtidigt ökade vin-



Här går det undan! Från vänster Lars, Lars-Åke och Eva

kuling! Sven bolmade på sina hemmarullade cigaretter. De brann som tomtebloss i den starka vinden, samtidigt som vi hade djupa diskussioner kring hur strömmen skulle sätta i Stora Bält efter rundningen uppe vid Själlands Odde.

Sven höll koll i lä när vi kryssade in mot land för babords halsar och det var ständigt en 10-15 båtar vi skulle väja för. "Bara stå på", sa Sven iskallt och stirrade bakom focken. Jodå, varje gång dök det upp en "entonnare" eller ännu större båt runt 40-45 fot, som passerade akter om oss med endast ett par meters marginal. Båtarna vi passerade blev större och större. Vi var på väg upp i fältet, den saken var klar!

den till över 20 m/s. Vi gjorde ett par slag till och gick ordentligt in i den nya vinden. Vid ett tillfälle var kursavvikelsen endast 10-15 grader från den ena bogen till den andra. Efter rundningen bar det av söderut i Stora Bält. Vi hade "släpp" och seglade ca 15-20 grader från bidevind. Loggen stod konstant på 14-15 knop och sjöarna vräkte över oss. Ut med skotpunkterna och ner med ledvagnen, luckorna skalkades och så bar det iväg i full planing.

En lång fuktig natt passerade och i gryningen blåste det full storm. När ljuset kom, kunde vi se vågbergen som rullade in över oss. Nere vid Stigsnaes i Agersoesund blev det

kursändring och vi fick en slör. Sven hade redan räknat ut att det var undanvind på gång och spinnakerpåsén stod naturligtvis klar i luckan. Loggen pendlade nu konstant mellan 16 och 18 knop.

Vi gjorde bedömningen att vi behövde lite mer öppen vind innan det var aktuellt med hissning av spinnakern. Sven tog rodret och efter bara ett par minuter kom det en rejäl stormby. Vi föll av, och föll av ytterligare igen och loggen ställde sig på 20 knop. Den gick nämligen inte längre. Då small det till i hela båten! Det lät som en explosion. Pang! Bommen hade gått av på mitten! Båten lovade upp okontrollerat i vinden och infernot var ett faktum. Det gick inte att prata i den hårda blåsten och allt oväsen ifrån de fladdrande seglen, utan det var tecken-språk som gällde. Vi fick plockat ihop spillrorna, la ner dem i båten och sedan riggade vi till resten så gott det gick och fortsatte sedan med ett "lösfotat" storsegel och fock.

Vi tappade väl ungefär en 30-45 minuter på den incidenten. Problemet var bara att nu gick båten som en skadskjuten anka. Farten var nu kraftigt reducerad och vi tuffade på i 11-12 knop och hade bara kommit halvvägs! Vi tog oss igenom Bögeströmmen och kom ut i södra Östersjön. Undanvind!!

Spinnakern kom upp men utan bom och utan möjlighet att kontrollera storseglet, krävdes det en ny teknik för att styra det sargade

ekipaget. Det gällde att styra efter spinnakern. Det blåste nu full storm! Det var lite svettigt.

Sven och jag hade frivakt senare på eftermiddagen och kl. 17.45 låg vi nere i kojerna och lyssnade in-tresserat på den danska sjörapporten. Anholt Knob rapporterade hela 33m/s, vilket innebar orkan! "Jag tycker nog vi har det rätt bra här nere i ruffen", sa Sven och vände sig om och somnade. Visst var det så.

Vinden drog emot i södra Öresund i en linje mellan Falsterbonäset och danska

kryssen. Vi valde att gå upp under "Valagrundet" vid Landskrona och fick som planerat medström! Voila! Sen upp under Ven, där vi sökte lä för den kraftiga motströmmen och vi passerade mållinjen utanför Helsingör efter 37 timmar, 39 minuter och 18 sekunders intensiv segling. Det räckte mer än väl till en klar seger!

Drygt en timme efter vi hade passerat mållinjen, gick Excalibur i mål. De hade valt att gå längs med danska kusten. "Det gäller att ha koll på strömmen, även om man inte är elekt-



Författaren på däck under den lösfotade storen

landet. Vi fick en stenhård kryss upp genom hela Öresund med enbart focken i vindar på 22-25 m/s. Strömmen var ca 3 knop sydgående. Vi fick en hård fight på kryssen med en dansk X-båt på 43 fot som hette Excalibur som vi mötte med ett par meters avstånd flera gånger mellan Limhamn och upp mot Landskrona. Ena gången gick vi före – nästa gång fick vi gå akter om dem. Vi höll exakt samma fart på

riker", sa Sven. Jag är inte helt säker på att de förstod.

Det här året var mer än 2 100 båtar anmälda till Själland Runt.

1 957 båtar kom till start. Av dessa fullföljde 471 båtar, medan 1 486 båtar bröt seglingen.

Björn Boklund

Samtal med Rolf Larsson, klubbens förste sekreterare

Skanörs Båtklubbns existens kan vi tacka två personer för, Nisse Bengtsson, som också blev klubbens förste ordförande och Rolf Larsson som blev sekreterare. Rolf för omkring i Skanör med Falsterbo och satte upp anslag om Båtklubbns tillblivelse, där han och Nisse bjöd in dem, som kände sig hugade, till möte. På den tiden fanns det allmänna anslagstavlor lite här och var, där man hade rätt att affischera, berättade Rolf.

Rolf Larsson, blev som sagt den förste sekreteraren och från 1961 och under ca 30 års tid var han Skanörs Båtklubbns "ständige sekreterare".

Som vanligt är i sådana här sammanhang, är det en person som är den drivande och verkställande kraften. När Nisse Bengtsson så småningom, kanske inte precis tröttnade på att göra allt själv, men inte längre hade den tid som krävdes, bred missnöjet ut sig och man valde en ny ordförande (i slutet val). Ny på posten blev Folke Sörensson. Efter ett tag försvann Nisse, allt eftersom, från klubbens verksamhet.

På den tiden var medlemsavgiften till klubben 10 kr berättade Rolf.

När golvet i det nya klubbhuset skulle lackas, var det Rolf som ställde upp. För

att hålla värmen satte han in en fotogenkamin.

Ordförande Nisse Bengtsson kom förbi och tittade in och insåg plötsligt vad som skulle kunna hända. Lokalen var fylld av lackångor. Det blev emellertid ingen eldsvåda och Rolf fick ut och hämta frisk luft.

Rolf hade många härliga historier att förtälja. En man, vi skriver inte här hans namn, och en god vän till denne, hade varit i Dragör med sin motorbåt och "tankat". Båten framfördes som om det hade varit en bil herrarna satt i. Rolf hade då en lotsbåt och på platsen bredvid honom låg Rausings tjugiga Havsörnen, men det visste inte herrarna. Herrarna var ordentligt "polerade", som Rolf uttryckte det. De vände inte ens på huvudet för att se att allt var klart när de backade upp på den plats de trodde var tom. Rausings nya Havsörnen fick ett rejält hål i aktern. När polisen lite senare knackade på hos "bilisten" var han i full färd med det som precis i dagarna har blivit förbjudet, nämligen "efterdrickning".

En annan gång höll en massa frivilliga på att pumpa ner stolpar på Båtklubbns brygga. En viss, ej heller han här namngiven, men klart "polerad", herre stod på bryggan och talade om hur allt kunde göras mycket bättre. Det begav sig

emellertid inte bättre än att Herr Besserwisser föll i vattnet. "Låt fanskapet ligga" hördes från en av de hårt arbetande männen. Man förbarmade sig emellertid över honom och tro det eller ej, när han väl var uppe, våt och eländig, fortsatte han att tala om för de andra hur arbetet skulle skötas.

1967 hade Sverige sitt kanske värsta blåsväder genom tiderna. Där ligger nog till och med stormen Gudrun i lä. Vattenståndet låg som mest ca 1,5 meter över det normala, men innan dess hade allt vatten runt Näset rusat ut genom Sundet. Det sägs att det i Höll gick att plocka gäddor från torr botten. När sedan vattnet kom tillbaka, och det gick snabbt, fick fiskarna, dvs. de mänskliga fiskarna, springa i land.

I Skanörs hamn stod båtar på torra land och mösen som bodde under hodorna fick klättra på väggarna när vattnet återvände och steg till oanade höjder.

Efter detta ålade byggnadsnämnden klubben att höja klubbhuset. All isolering under golvet var ändå förstörd och det var bara att börja jobba.

Rolf var med om ytterligare ett äventyr när det gällde golvet i klubbhuset. Nytt innergolv skulle till och Rolf Larsson, Sven Lund-

ström och några andra låg och limmade kork-o-plast. Limmets var mer eller mindre livsfarligt. Sven var hemma en halv-timme för att äta och när han återvände såg han hur folk raglade omkring i limångorna. Det blev till att vädra ordentligt!

Åldern på Sydvästen sammanfaller inte helt och hållet med Båtklubbens. Rolf Larsson skrev 1973 en liten sammanfattning över vad som hade hänt det senaste året. Året efter, 1974, hade sammanfattningen blivit en liten skrift, nämligen Sydvästen. En klubbmedlem hade en bekant på televerket som fixade tryckningen. Det gällde då som nu att till varje pris hålla ner kostnaderna. Rolf konstruerade en häftma-

skin att häfta ihop tidningarna med och till och med en frimärksklistermaskin fixade han till.

Hur många vet att klubbhuset har hyst en radaranläggning? Rolf berättade att båtklubben, när SJ-färjan MS Trelleborg skulle få en ny radar, fick överta deras gamla, utan att betala ett dugg. Klubbens kände seglarprofil Börje Nilsson fick bli radiooperatör. Anläggningen kom till med två syften. Klubben skulle vid behov kunna bistå Sjöräddningen och dessutom var det ju roligt att kunna se fartygen på sundet och båtarna som närmade sig hamnen.

Skanörs Båtklubb var en av de första båtklubbarna i landet som började använ-

da sig av datorn som hjälpmedel. Fast första gången man skulle använda datorn till verksamhetsberättelsen, höll allt på att ta en ände med förskräckelse. Rolf, med benäget bistånd av Sven Lundström, satt och slet och skrev i timmar. Ovana och okunniga som de var, trots datakurs som de hade fått gå på, lyckades de få textfilen att försvinna och de såg timmars arbete vara förgäves. Hur det nu än begav sig, lyckades de i alla fall så småningom hitta sin text som fanns kvar i datorns inre.

Rolf återgick efter detta äventyr till sin kära skrivmaskin.

Eva Tildborn-Ström

Ur "Protokoll hållet vid Skanörs Båtklubb möte å båthuset i Skanör den 29.7.1961.
/- - -/

§ 8

b) Förslag av ordförande att medlemmarna skall hjälpa varandra med t.ex. slitna förtöjningar, obehörigas närvaro å medlemmarnas båtar samt hjälp vid eventuellt (sic!) sjönöd i alla former utan ersättning. Förslaget godtogs av mötet."

Ordförande vid detta möte, SBK:s första, var Nils Bengtsson från interimsstyrelsen. Han valdes sedan till ordförande.

Bengt Kessman, ordförandenas Ordförande i SBK



Bengt Kessman till höger; till vänster om honom står Börje Nilsson

1972 började en ny era i SBK, ty då fick klubben en ny styrelse som kom att sitta i många år.

Bengt Kessman blev ordförande, Lennart Larsson kom in och även jag. Bengt efterträdde Folke Sörensen som var ordförande nummer två efter Nisse Bengtsson som satt mellan 1961 och 1967. Folke var ordförande mellan 1968 och 1972 och Bengt satt sedan 1972-1992, alltså 20 år!

Bengt som styrde klubben med järnhand var inte älskad av alla men han fick saker att hända. Det fick helst inte kosta någonting utan Scania Bilar fick sponsra det mesta såsom kassaskåp, soffgrupp, belysning i taket som fortfarande finns kvar och mycket annat.

Redan första året blev det bestämt att taket skulle

höjas till det som är idag. Ventilationsfläkt i taket installerades som hjälp att ventilerar ut cigarettrök under klubbmötena!

Kontoret som fanns i nordvästra hörnet revs och golvet blev med hjälp av Wicanders omlagt med samma golv som Sturups nya flygplats, nämligen med "Kork o' Plast"! Detta golv låg i många år i stora salen på Båtklubben.

Bengt låg även bakom köpet av fyrtornet från Falskeborev. När vi kapade tornet och transporterade det till Skanör ordnade han lastbil. Rolf Mårtensson från Rallings (samme Rolf som startade RM kranar och är far till Patrik som idag lyfter båtar i Skanör) lyfte av tornet från Fyrskippet som då låg i Malmö Hamn.

Bengt var en dynamisk man som drev klubben som sin egen firma och kassan bara ökade. Det var vissa som tyckte att han var för styrande men man skall veta att kommunen inte ville driva hamnen som då togs över av klubbarna, SBK första året, SYK andra och därefter SBK med hjälp av Bengt, tills hamnföreningen bildades, vilket gav SBK ett bra pengatillskott. Det var ju inte dagens summor, men dock stora pengar på den tiden. Man skall veta att när Bengt tog över, var kassan på ettusen kronor och när han slutade 250 000 kronor.

1985 inköptes den första datorn efter långa diskussioner om vilket märke det skulle vara och det blev en IBM-kompatibel maskin. Det var väl knappt någon båtklubb som hade dator på den tiden. Bengt Flygare skapade sedan ett resultaträkningsprogram för kappseglingar.

Bengt såg till att fem flaggstänger placerades framför klubbhuset, ordnade med tiptop kök med stekbord kyl och frys, högtalaneläggning med mixerbord, inkoppling till mobiltelefoner, bandspelare, cd-spelare, två mikrofoner för att inte tala om två följebåtar, SBK 1 och SBK 2.

Sven Lundström



Skanörs Båtklubb's första 50 år

firades med jubileumsbankett på SBK:s klubbhus lördagen den 22 oktober.

Klubbmästaren Anders Holmström med sin jubileumskommitté hade legat i sedan i våras för att få allt att klaffa.

Nästan "alla" var där och avnjöt en fantastisk måltid som Per Gladh från Hantverksgården i Vellinge låg bakom.

Leif Carlsson, lokalt känd trubadur, stod för underhållningen och rev ner kraftiga applåder, inte minst med sin Falsterbo-visa.

Leif Wessel var toastmaster och allsångsledare var Mikael Ström.

Efter middagen var det dans till en av Sebastian Gustavsson för kvällen komponerad orkester med 60-talsstuk.



*Gunnel Nilsson, Marianne Palmkvist Berg
och Björn Boklund
Delar av festkommittén på första mötet den
26 mars*



Jubileumsmiddag

Lördagen den 22 oktober 2011

Meny

Terrin på lax, kräfter och färsk blad-
spenat
med marinerad fältsallat
Serveras med dressing på fräska örter,
citron och smörat ciabattabröd

*

Rosmarinstekt hjortstek med varma
färsk rödbetor i crème fraiche och
timjan samt citronbakad palsternacka.
Serveras med kraftig rosmarinsky
samt potatis- och persiljekompott

*

Chokladkaka à la Varenne,
kiwimarinerad i stjärnanis
Serveras med honungsmelon och vis-
pad grädde

Viner

De Bortoli
Semillion Chardonnay

*

Drostdy-Hof
Cap Red

*

Moscatel de Setúbal 2004



Marianne Palmkvist Berg, Skanörs Båtklubbs ordförande, håller hyllningstalet till klubben och dess medlemmar.



Henry Andersson skall just begåvas med klubbens guldmedalj för lång och trogen tjänst.

Nedan ses herrar på rad invänta sina bordsdamer



Till vänster delar Anders Holmström ut klubbens guldmedalj till Uno Hylén



Ingrid Nilsson, Joh Fredén och Inger Martens



Efterrätten, chokladkaka
à la Varenne



SYK, Skanörs Yachtklubb, gratulerar SBK. Presenten – en åra – överlämnas till SBK:s ordförande Marianne Palmkvist Berg av SYK:s ordförande Kjell Barvehed med hjälp av Inge Lindblad.



Lisbeth Lindvall och nestorn Herbert Nilsson



Kristina Sällström och Inge Lindblad



*Smakar det konstigt?
Agneta Håkansson och Ulf Liljebäck*



Gunnel Nilsson och Kenneth Parnefjord



Gertie Hansson och Lars Berg



Bette Dankvardt och Patrik Heimbrandt

Vi var också där!



*Elisabeth Hägg-Fredén och Leif Wessel,
kvällens toastmaster*



*Nettan, Anette Nilsson, och Figue, Sten-Erik
Andersson*



Kerstin Pilkrone och Jan Sällström



*Vem lånar sitt öra åt Skånes egen
tubadur, Leif Carlsson?*



*Fr. höger till vänster:
Kjell Barvehed, Gun-Marie Hansson, Gunnel
Hedengård, Henry Andersson, Marianne
Palmkvist Berg*

Rapport från motorbåtssektionen 2011



Gänget samlat på Bakken

Sommaren blev kort, det mesta regnade bort. Så kan man väl sammanfatta den gångna säsongen. Aktivitet efter aktivitet fick ställas in, men dock kunde vi genomföra den årliga familjeeskadern.

Den här gången gick vi till Taarbeck med besök på Bakken med femkamp. Alla vaknade på natten av ett fruktansvärt åskväder som lyste upp himlen.

Planerna var att vi skulle vara ute en natt till, men vi gick till Dragör, där det var "Sillens Dag" med mat och dans. Mitt på da'n! Danskarna kan festa.



Sommaren då färgbilderna blev svartvita



På kajen i Dragör Från vänster: Christina Callmer, Agnetha Håkansson, Birgitta Hector och Kjell Barvehed.

Därefter tog vi det säkra före det osäkra och begav oss hemåt. Men vi tyckte det kändes lite snöpligt, och vi bestämde oss för att stanna i våra båtar och grilla i hamnen. Man har kul i Skanörs hamn också.

Motorbåtssektionen
Thomas Håkansson

Optimist, javisst!

Den här säsongen har jolleverksamheten tagit fart. Våra fem optimistjolleseglare är Max Lundqvist, Arvid Bjelkedal, Albin Lüddeckens, Elliot Steffensen och Noel Brändstedt (som började segla efter sommaren). De är alla mellan nio och tio år och har tränat flitigt från april till oktober. Efter en envis vinter inleddes säsongen den 17 april med C55 segling. Vi fortsatte segla C55 varje söndag fram till den 29 maj då det var dags att sätta Optimistjollarna i vattnet.



Albin, Max och Elliot på Öresund Cup i Lomma

sera ut jollarna och nu seglar alla in och ut ur hamnen utan problem.

ren. De flesta träningarna har Olof och Malin tagit hand om men vi har också haft lite hjälp av Oscar.



Max och Elliot på väg mot kryssmärket

När vi sammanfattar säsongen har vi tränat 38 gånger och varit iväg på nio tävlingar. Timmarna på vattnet har gett resultat! I början fick vi bog-

På träningarna har vi övat mycket på grunderna såsom slag, gippar, sitta rätt i båten, hitta höjden på kryssen och hålla i rorkultsförlänga-

Vi har också deltagit i Öresunds Cup som är kappseglingar för seglare på grön nivå. Våra seglare som i år debuterade i tävlingssammanhang har mest tampats i nedre delen av fältet men har dock blixtrat till några gånger. Bland annat vann Max Lilla Broacet i Limhamn. Det blåste över 10 m/s så tävlingen genomfördes i sprintformat inne i dammen bakom hamnen. Max gjorde fantastiska starter, tog sig vidare till final och vann sedan de tre finalseglingarna. I Bjäre Cup i Torekov kom Elliot 4:a

med fina placeringar i alla tre seglingarna (2:a, 4:a och 5:a).

Max och Elliot provade också på att segla en tävling i Liros Cup som är nästa nivå där deltagarna är betydligt mer erfarna och äldre. Max kämpade på i den tuffa vinden och Elliot valde att segla in tidigare för att sedan följa tävlingen från en följebåt. Vi kan konstatera att steget är stort mellan grön och blå nivå och det känns bra att fortsätta i den gröna cupen även nästa säsong

Det är otroligt duktigt av killarna som bara är 9-10 år att våga vara med, hänga med i startproceduren och förstå hur banan ska seglas. Det märks att de har haft det kul ute på tävlingarna och de har fått nya kompisar från de andra klubbarna.

Nästa år är målet att ha tio barn i träningsgruppen. Vi kommer att träna på tisdagar och söndagar och tanken är att klubbens duktiga ungdomar ska ta hand om träningarna.

Klubben har idag tre optimister och vi hoppas kunna införskaffa två till tre båtar till inför nästa säsong. Det är en förutsättning för att verksamheten ska kunna växa. Vi undersöker olika möjligheter att finansiera båtarna och söker också sponsorer. Vill ni

sponsra barn- och ungdomsverksamheten så

För att träna i Optimist-jollegruppen ska man



Arvid på höstträning

hör av er till Olof eller Malin.

Vi kommer fortsätta att delta i Öresund Cup och även arrangera en del tävling på hemmaplan. Ambitionen är också att vara med i X-small klassen på junior SM i Helsingborg veckan efter midsommar och lag SM i slutet av september.

vara minst åtta år,

kunna simma 200 m och man ska ha gått i seglar-skolan.

Vi längtar redan till nästa säsong!

Olof Lundqvist och Malin Steffensen – de eviga optimisterna



Max, Noel och Arvid, riggade och klara

Segla Mera, en satsning på ungdom



Foto: David Sandberg, Svenska Seglarförbundet

Många ideella föreningar inom idrottsrörelsen, liksom de som står utanför idrotten, har svårt att attrahera ungdomar. Så var det även i Skanörs Båtklubb. Riksidrottsförbundet avsatte därför medel till ungdomssatsningar.

SBK arbetar för att betraktas som ungdomsvänlig klubb, men för att betraktas som sådan fordras att man har en fungerande ungdomsverksamhet. Vid inköpen av de första två C55-båtarna hoppades klubben på att kunna få bidrag för detta. Meningen med förvärven var ju att locka ungdomar.

Men ungdomarna kom inte av sig själva. Vid den tiden blev några av oss uppmärksammade på Riksidrottsförbundets satsning på skolsamverkan. Det in-

nebar att de regionala förbunden fördelade medel för samarbete med skolan. En kontakt med Tångvallas skolan etablerades och ett program för skolsamverkan utformades. Samtidigt var vi några stycken i klubben som lovade att stödja projektet på olika vis. Detta var för drygt tre år sedan. Nu är även Skanörs skola med.

Segla Mera kallade vi samarbetet, som innebar att elever i klasserna 7-9 kunde välja segling under elevens val. En gång i veckan, tisdagseftermiddagar, kom ett gäng förväntansfulla ungdomar till hamnen. De kom när det blåste, snöade och regnade. Men de kom även när det var fint väder, och då var det i regel sommarlov. Det visade sig att vi hade för få båtar, både segel- och motorbåtar. Men

ungdomarna var aktiva, flitiga och det fanns medel att söka även för sådana investeringar. Svenska Seglarförbundet bidrog till två C55:or och Skåneidrotten bidrog till en orange ribb. Verksamheten fick även ekonomisk hjälp av Skåneidrotten. Vidarutbildningar av elever och ledare finansierades med hjälp av SISU idrottsutbildarna. Medel därifrån buffrades upp genom att klubbens olika aktiviteter kan betraktas som lärgrupper och lärarledda utbildningar som redovisas till SISU. Därför de ständigt förekommande närvarolisterna i klubbhuset. Alltså bidrar alla närvarande medlemmar till denna verksamhet. En förutsättning för att få många av bidragen är att föreningen bidrar med hälften av investeringarna. Så pengar får man inte utan att ha pengar. En god ekonomi är grunden.

Vad får då ungdomarna ut av detta? De har hittills lärt sig segla på skoltid och flera av dem har vidareutbildat sig till tränare och instruktörer. Det har i sin tur lett till att klubben kunnat utveckla seglarskolan till något mycket mer än vad den tidigare varit. Dessutom är nu skolan godkänd av Svenska Seglarförbundet. Till sommaren 2011 gjorde vi en informations-satsning i samhällena och

lyckades få många elever vilket gav sommararbete till några av ungdomarna, som fick bistå Oscar och Douglas, de instruktörer som följt ungdomarna från starten för ett par år sedan.

Förutom segling, träning och teori har de som deltagit givits möjlighet att under sommarlovet vara med i en segeltävling för C55:or under tre dagar med deltagare från hela landet i en miljö med världens bästa seglare.

Arrangemanget för ungdomarna görs mycket bra och de är i centrum hela tiden. Roligt har de, både i och vid sidan av båtarna. Resultaten har varit blandade, men alla har gjort bra ifrån sig och uppfört sig väldigt väl, med skratt och glam mitt i allvaret. Första sommaren deltog SBK med två lag och två båtar om tre ungdomar och påföljande år var det två båtar och tre lag, varav ett tjejlag. I som-

ras var dessutom Christer Flygare med och jobbade i serviceverkstaden hos Christer Båth som stod för underhållet av de 14 deltagande C55- båtarna.

Med Segla Mera-ungdomarna har vi nu bättre möjligheter än tidigare att tillsammans med föräldrarna till optimistjolleseglarna utveckla dem inom klubben.

Vad som sker med anslagen från idrottsrörelsen står skrivet i stjärnorna, men säkert är att det kommer att finnas medel att söka. Ändamålen och beloppen kommer ständigt att förändras så det gäller för oss i klubben att försöka anpassa verksamheten på ett för Skanörs Båtklubb bra sätt.

Leif Wessel



Skanörsgänget samlat före avresan till Marstrand



Fr. vänster Alexander Ajerstam-Lundgren, Christoffer Heimbrand och Martin Lindell

Sailing Ladies för segel och motor

Vi passerar piren i full fart och får ner storen i panik. Regnet skvalar ner för nacken och ett öga är blåslaget. Men vad gör det? Med hjälp av ett antal gentlemannaarmar tar vi oss i hamn till tonerna av irländsk folkmusik från klubbhuset.

Det gick inte alltid som smort, men jubileumssommaren blev den då Sailing Ladies överträffade sitt mål.

Vi ska sikta på att komma näst sist, sa Eva Tildborn-Ström på filmduk i juni. Det var inspelat efter sommaren 2010, när vi seglat flitigt men sett övriga i startfältet försvinna i fjärran med sina färgglada spinnakers. Även i år gladdes vi oss åt de stunder när vi hade



Leif Wessel sträcker ut en hjälpande "hand" till Britt-Marie

andra båtar omkring oss. Vi räknade minuter i starten och såg det som en seger varje gång tiden krympte. Gissa jublet när vi gick över startlinjen på sekunden! Vi hann inte alltid in till prisutdelningen. Men när vi la till efter det avslutande

hamnmästerskapet i september stod dambåten Aglaia som nummer 12 av 34 på den sammanlagda resultatlistan.

I Light Vessel blev vi inte näst sist utan tvåa i vår klass. Det var faktiskt nummer tre från slutet. Det beror på lite tur och mycket flit.

Nästan alla onsdagar från slutet av maj till början av september och alla torsdagar under sista halvan av sommaren har ett gäng seglande ladies samlats på bryggan. Ett par gånger har vi blivit inblåsta som många andra. En gång har vi brutit torsdagsseglingen därför att rodret inte ville lyda i den svaga vinden och den gamla, höga sjön.

När mörkret föll över Skanör en sen augustikväll



Britt-Marie med blått öga, glad Helén och Maggan, ja vad gör hon?

guppade vi i snigelfart mot dubbelballongen. Våra medtävlare var i full gång med ärtsoppan inne i klubbhuset. Vi spanade över det svarta vattnet och såg bara gatlyktor i fjärran. Men där kom den till slut, dubbelballongen. Och skymtade inte de gula kloten vid målet en bit bort? Vi gav oss inte.

I Light Vessel forsade vi fram – tills storgenuan sprack hundra meter före mål.

Mest har vi njutit – av tuffa seglingar i regn och hård vind såväl som av sköna turer i kvällssolen och efterföljande mysstunder med rosé.

Att Aglaia låg i hamn två onsdagar i juni var planerat. Åtta segeldamer drog iväg med klubbens motorbåtar och gasade förtjust efter Oscar Johanssons instruktioner.

Vi är några fler när vi samlas i klubbhuset under höst och vinter, till snitsigt dukade bord och fantastiska måltider. Det är påskbord, studenttema och höstlöv allteftersom årstiderna skiftar. 28 glada damer samlades en mörk kväll i november. I december firar vi den speciella Sailing Ladieshögtiden, Nobelfesten, med bubbel, julklappar och lite extra fest.

Det är långt tills det ljusnar



*Sailing Ladies på motorbåtskurs
Kerstin Pilkrona rattar under Oscar Johansson över överinseende, Marianne Palmkvist Berg väntar på sin tur*



*I väntan på att få ge sig ut på böljan den blå;
från vänster Christina Erlandsson, Gun-Marie Hansson och sittande Margaretha Liljedahl.*

i juni. Men då guppar vi otåligt innanför startlinjen bland alla Sailing Gentlemen. Förhoppningsvis är vi

fler ladies då.

Britt-Marie Bergström

Gubbasegling – vadåå?

Någon gång på 80-talet kom några gubbar, då ca 30-50 år gamla, samman om en idé att segla gubbasegling på hösten så sent som möjligt innan upptagning, liksom att "segla av sig inför vinteruppehållet". Kanske har detta fenomen realiserats bland tidigare gubbagenerationer, vad vet jag?

Följande kriterier för en "gubbasegling" har spontant etablerats över tid:

- Senast möjligt på *hösten*, oavsett väder inom gränserna för gott sjömanskap.
- Segling är prioriterat och hamngång oprioriterat.
- Sträckan bör inte understiga 150 sjömil och gärna innebära "att runda en ö eller udde".
- Endast manlig besättning är inget krav men ännu har inte damerna pockat på deltagande.

Bland de gubbaseglingar där jag deltagit kommer jag ihåg:

1992 ombord på min "Inch by Winch" som rundade Bornholm med Jan Robertsson och Kenneth Petersson.

- Några år senare ombord i Jans Jehu III rundades Hid-

densee med mig och Gert Jönsson ombord. Därefter på Hans Johanssons nybyggda Diva 39 med två Robertsöner, Jan med sonen Erik.

1997 seglades Sefir med nyinflyttade Joh Freden, Kennet P och jag till Bornholm. Ön rundades dock

seglingar med Björn T Lundgrens Asynja, som då tillförde möjligheten att segla även vintersegling.

- En av seglingarna som gick till Simrishamn (för bottenmålning), uppfyllde kraven sent på året och rundning av en udde.

Bland besättningarna fanns

Ur s/y SEFIR's loggbok, september 19-21 1997.

Halvvind ner till revet och kursen sättes till 90 grader Ost. Knopmätaren närmar sig 8 knop när hamnens nya stolthet s/y Sefir sträcker ut för fullt ställ under skeppare Joh's erfarna segeltrim.

Då ringer första mobiltelefonen, vi har ytterligare två ombord, förslaget till den ende ombordvarande fast anställda, är att förbereda sig på söndagsarbete på kontoret. Innebörden av telefonsamtalet lägprioriteras just då eftersom inget utom vinden och sjön tillåts påverka njutningar i den förestående 200-mila resan under dessa tre dagar.

Klockan är 20.30, en timme efter en fantastisk solnedgång och vi gör klart för hamngång i den lilla och mysiga fiskeidyllen Vagn på Bornholms NV sida. Inloppet är smalt men enslinjen tydlig och med Kenneth P på utkik och skepparen vid ratten är 90 graders giren från inlöpet till den lilla innerhamnen inget problem trots 13 m/s drivande pålandsvind. Det trygga stenbadkar som innerhamnen är, blir sjöns brytningar över den höga stenpiren ett skådespel i sig, belyst av kajbelysningen som samtidigt speglar sig i det blanka bassängvattnet.

Söndag morgon med gråmulen himmel med tydliga lågtrycksfronter och frisk ökande vind, ett väderläge som uppenbart inte har rymts på den begränsade pappersyta med satellitbilder i kornblått gällande för fred och lördagen.

Skepparen förbereder sig först efter rundningen av Kåsehavud och efter de första överskjölningarna av HR 39:an, från för till akter. Efter att morgonduschen därmed är överstökad kommer vinterjackan på och huvan tillfälligt på plats över den vattenkammade luggen.

Med "bonn" kryss i upp till 15 m/s och med 2 knops motström blir dagen lång och knäckebrödsdagret töms. Enda avbrotten är att nu ringer också mobiltelefon 2 och 3 med blandade frågor om position och börstips etc.

Efter 12 timmar i sjön och 80 avverkade distansminuter passeras kanalen i sakta fart medan Kenneth livligt men målmedvetet lagar tagatelli och vitlöksmarinerad korv med inlagd gurka uppfädd med ketchup och senap.

Galärslavarna avnjuter ett riktigt skrovsmål och medan livsandarna återkommer öppnas bron och strålkastarna från tornet hälsar oss med sitt blinkande ljusflöde som dränker s/y Sefir i ett varmt gult ljus, i stark kontrast till den blåsvata natthimlen, klockan är 20.30.

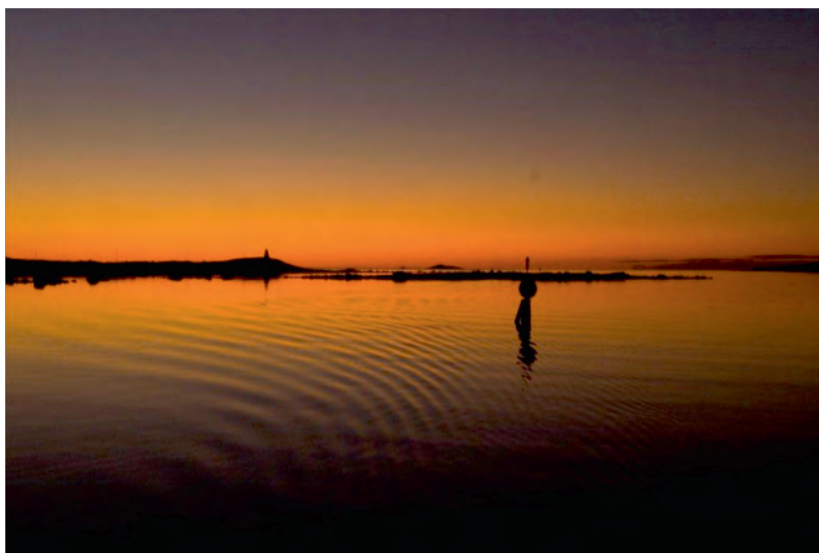
med buss på grund av väder.

- På 2000-talet blev det för mig ett sparsamt deltagande men erinrar mig några

både Björn T Lundgren och sonen Jonas med kompisen Magnus Prössel, Göran Lundén, Henrik Littrén och Ola Kullengren.

Med anskaffningen av min Blue Lady gavs ännu en möjlighet till året-runtsegling och första resan blev tillsammans med nye klubbmedlemmen Joh en sen november/decemberhelg. 2008. Vi rundade inte någon ö men seglade till en, nämligen Orust, för vinterupplägning.

Det var kallt men soligt och mycket segel och hummer-tinor i skärgården.



Solnedgång i Bohuslän vinter 2008



Författaren i full mundering under sval västkustsegling vinter 2008

Hur det blir framöver står skrivit i stjärnorna, men 2010 och 2011 tillfördes några andra kriterier, nämligen à la cart-menu och somelier i högform, upplädda till köksmästare och

serveringspersonal.

I besättningen ingick på de två senaste resorna Henrik Littrén och Rikard Rydén. Resor ja? 2010 frös Blue Lady inne i Skanörs hamn på grund av

överraskande vinterväder med flera minusgrader och kulingvindar. Vi levde gott ombord i dagarna tre, lördagsfrukost på klubben, sen lunch i Blue Lady och därefter söndagsmiddag med familjen.

2011 blev det segling av igen. Vi uppfyllde ett av de ursprungliga kriterierna med råge och rundade djärvt Flakfort och Middelgrund, på initiativ av och med Göran Lundén som förstärkt besättning. Vidare till Christianshavn som bonushamn med lunch i ett soldränkert Köbenhavn och en mysig middag med ljug i båten.

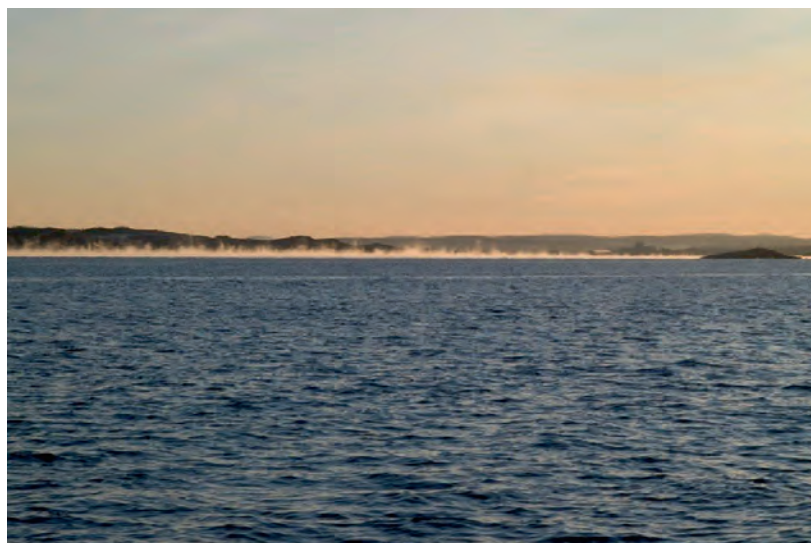
Vi kryssade hem på söndagen i 8 meter luft från SO, skar igenom vindmölleparken med djärvt mod och knöt fast enligt tidtabell söndag 17.00 med en besättning i mycket god kondition inför år 2012.

Vi hoppas på goda efterföljande skeppare när nu djärvheten ersatts av det mera komfortabla livet, ett ålderstecken kanske, tycker en nöjd skeppare på Blue Lady.

Väl mött – vinden är fri

Bjarne

Sjörök i Bohuslän



En klubbmästares tankar!

Enligt önskemål försöker vi botanisera i våra hjärnor för att komma ihåg episoder som hände under våra år som klubbmästare i SBK.

1983 blev jag, Kenneth, utsedd som klubbmästare i SBK. Då behövdes i regel ingen valberedning utan om någon ledamot behövde väljas till årsmötet så löd det ungefär "ta nästa man som kommer in genom dörren" och det var väl så jag blev vald. Direkt skall erkännas att jag bar titeln men det var Ann-Britt som gjorde jobbet. Vissa saker kommer man direkt ihåg och några har naturligtvis förträngts.

Om vi börjar med Light Vessel Race så var detta en av höjdpunkterna. Under 70- och 80-talen var kappseglingar i Sundet av stort intresse och samlade startfält med många startande och naturligtvis blev festerna än större. Vi hade nöjet att fungera som klubbmästare under denna period. Anmälningar till LVR-festen var ofta fler än 300 personer än färre. Cirkestältet vi förfogade över var limiterat till 300 men någon extra slank alltid in. För att få kontroll på det hela köptes festbiljetter som sedan vår eminente dörrvakt Stefan Andersson alltid nogsamt synade. Matsedeln var enkel, räkor, painriche, smör, kaffe, kaka

samt öl från pump, naturligtvis under Länsstyrelsens överinseende.

där kiosken finns idag vid Statoil.

150 kg räkor skulle på lör-



Första åren var

Eivor Lundström och Berit Parneffjord portionsförpackar räkor

det alltid färska räkor men efter ett tillfälle med en veckas kuling fanns bara frysta att tillgå och så blev det fortsättningsvis. De första åren hämtades råkorna hos Truedssons på Citadellskaen men efter att för många av dem som avdelats att hämta råkorna klagat på stanken i sina bilar fick vi råkorna via Matöppet i Skanör som låg

dagens förmiddag vägas på våg och sedan packas i 0,5 kg påsar och köket var inte i klass med dagens utan mycket gjordes i dusch- och omklädningsrummet. Men det fungerade tack vare våra duktiga flickor.

Med 300 personer svängande de lurviga till Televerkets storband var det högt till tak och som av-

slutning på nattkröken levererades färskas tidningar direkt från Arbetets tryckeri med recension av dagens seglingar.

Men allt var inte LVR. SBK med Sven Lundström som frontfigur arrangerade många andra seglingar som Skanör Falsterbo Racing-week, Balladcupen, Finnjolle EM m fl.

SFR bestod av klasseglingar med J 24, Expresser och Maxi Racer och behovet av mat var stort. Frukost skulle serveras till hungriga ungdomar, vilket innebar att drygt 80 ägg skulle kokas. Vid något tillfälle bar det sig inte bättre än att en

del av äggen hamnade ovanför vattnet i pannan och var råa vid servering vilket syntes på en del uppsyner. En dag blev det total stiltje och för att blidka seglarna ropade jag upp Sven att vi kommer ut med en av SBK-båtarna och har med oss gårdagens mat och öl till självkostnadspris vilket blev mycket uppskattat. Maten hade en strykande åtgång.

Vid ett tillfälle ville vi visa vår uppskattning till Ingvar Bengtsson, Olympiaseglare i Finnjolle. Vi hade stoppat 1000.- i ett kuvert och eftersom pengarna skulle överlämnas diskret bad vi under festen Ingvar följa

med oss ut bakom hoddorna, vilket gjorde att han reagerade något avvaktande. När han väl kommit ut och vi hade överlämnat kuvertet och förklarat vårt ärende såg han lättad ut. Han utgick ifrån att han skulle få stryk.

Tydligt var SBK-festerna uppskattade, för en av sponsorerna, Hus och Bygg, klädde upp alla våra funktionärer i blåvita träningsoveraller och ovanpå allt passade de på att ha sin firmafest hos SBK. Trevligt initiativ!

Ann-Britt och Kenneth Parnefford



Cirkustältet under resning

Skanörs Båtklubb och Skanörs Hamn i symbios

Skanör med Falsterbo är ett samhälle byggt på en stark tradition av fiske, sjöfart och anknutna verksamheter, såsom tull, kustbevakning och lots. Skanörs hamn är en stor del av samhällets identitet.

Utan hamnen – ingen båtklubb. En självklarhet kan det tyckas.

Klubbens utveckling är relaterad till tillgången på båtplatser. Bristen på båtplatser såväl som bristen på stora platser märks redan idag och kommer att bli än tydligare inom en 5- till 10-årsperiod.

Vår hamn blir som bekant mindre och mindre i förhållande till båtlivets utveckling och gästande båtägares ökande krav på tillgänglighet och service. Båttarnas antal och deras storlek ökar enligt flera båt-livsundersökningar.

Följande axplock ur hamnen 130 åriga historia må tjäna som inspirerande läsning för klubbens och hamnens medlemmar.

1891 – Skanörs Hamn byggdes till det facila priset av 77. 293 kronor och 42 öre. Främsta anledningen till hamnbygget var att ge Skanörslotsarna säkrare arbetsförhållande än vad

dåvarande tilläggsplats i Slusan erbjöd. Borgmästaren och tillika ordförande i hamndirektionen, Emil von Mühlenfels, slutbesiktigade hamnen den 7 oktober 1881.

1923 – anlöpte Evert Taube Skanörs Hamn: "under vidriga omständigheter, men utan grundstötning". Evert Taube säger: "Skanör är en lilleputthamn. Icke skapt av Gud men av Dess

beläte och alltså ett bevis på flit och ofullkomlighet."

1966 – fanns det en plan för utvidgning av hamnen med 500 nya båtplatser till en kostnad av 5 miljoner kronor.

1999 – utformades klubbprojektet

"Bommen är uppe – en vision om hur alla skall känna sig välkomna i Skanörs hamn på 2000-talet". Det skulle finnas en gemensam byggnad, kallad Ruffholm, för de samlade verk-

samheterna i Skanörs Hamn.

En ny dusch- och toalettbyggnad för betalande båt-gäster byggdes.

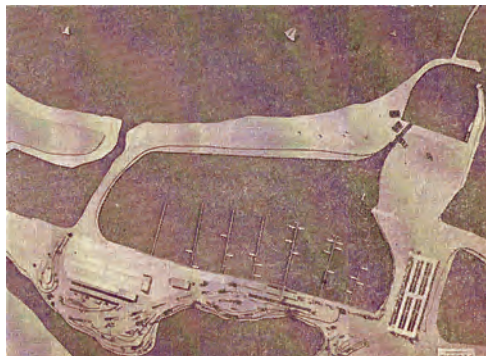
2000 – talet har inneburit



Nuvarande stenkaj byggs

diverse förstärkningsarbeten i hamnen.

"Badhytten", restaurang och disco, försvann i en brand, till glädje för vissa och till sorg för andra, beroende på vem som tillfrågades.



Skiss från 1966

Dåvarande hamnen förbinds via en kanal med Ålasjön

2008 – Arkitekt Krabbe presenterade "Beskrivning av förslag till dispositionsplan för Skanörs Hamn". Som del av planen ingår "en ny hamnbassäng för ett femtiotal båtar / . . . / ökar hamnens attraktivitet som turistmål" (Skanörs Hamnförening 08 01 23)

2011 – Undertecknad tycker att hamnskissen i arkitekt Krabbes förslag kan förbättras, primärt för båtlevets behov av underhåll och vinterservice.

Miljökrav på omhändertagning av spolvatten från båtbottnar innehållande biocider och tungmetaller kräver en integrerad satsning på landtagning, tvätt, båtvgggor samt vinterförvaring.

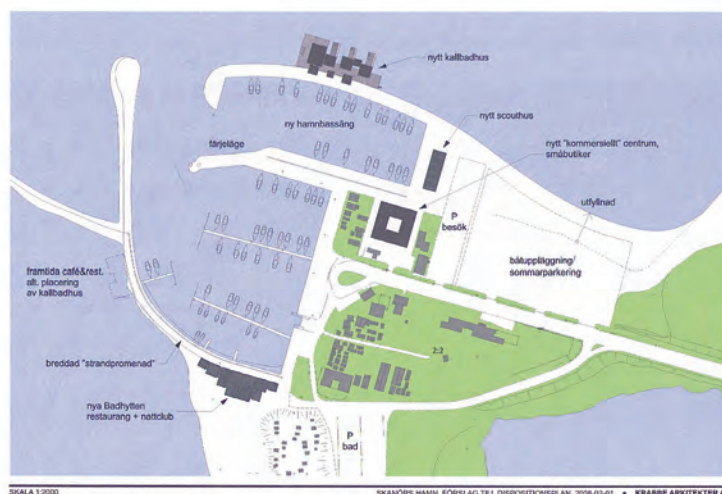
Landansluten pir kan byggas mer kostnadseffektivt.

Fyllning från pirbygget och Ålasjön skapar ny mark för båtserviceanläggning och miljöstation.

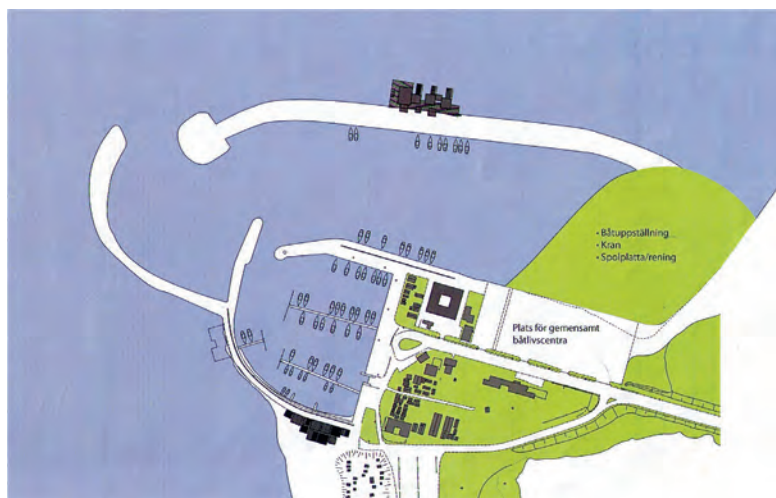
Pirarmens placering innebär möjlighet till förbättrad insegling och skydd för nordvästen.

Nuvarande stenkaj, norra vågbrytaren, kan oförändrat dubbelutnyttjas för en rimlig kostnad per båtplats, eventuellt tidigare än en ny pirarmsbyggnation.

Bjarne – lev väl, vinden är fri



Arkitekt Krabbes förslag från 2008



Författarens förslag från 2011

Natten när vi sågade av Leif Nilssons mast!



Efter att ha kuskat runt fyra personer i en Maxi 77 som vi köpt av Ulla och Jan Robertsson 1978, bestämde vi oss för att köpa något större. Efter moget övervägande bestämde vi oss för en ny Omega 34 som levererades 1982 tidigt på våren.

På den tiden låg vi på A-bryggans södra sida och hade Leif "Hytt Oskar" Nilsson som båtgranne. Hans båt, Favorita, var en fin 5:5a i trä och hade trämast med hög kaltoptopp och fiolstag.

Omegan var utrustad med en lång mast, totalt 17 meter, och av det franska fabrikkatet Iso-mat.

Mastprofilen hade den egenheten att vid rakt syd-

lig vind kom masten i kraftig självsvängning och även om man hissade upp en fendert i masttoppen eller tejpade aluminiumlister på mastsidorna så hjälpte inget utan det var att leva med fenomenet.

När andra båtar låg stilla levde Omegan sitt eget liv. Det året hade vi planerat för en semestertur Själland runt. Några dagar före avfärd blåste det upp en sydlig kuling. Under natten hade vår båt pendlat så mycket, och i otakt med Leifs 5:5, att hans mast kom in under vårt förstag och kapningen var ett faktum.

Eftersom vinden vridit till nord under natten och sjön ökade i hamnbassängen, detta var innan piren förlängdes, fungerade vårt förstag som en perfekt sågklinga. Efter att ha kapat nästan en meter av Favori-

tas trämast hade hon återgått till sitt rätta vågräta läge. Den av-sågade delen föll ner mellan båtarna fort-farande hängande i ett vant eller fall m. a. o. ett verktyg som gjort för en perfekt perforering.

Det var ingen vacker syn när det uppdagades. Leif hade dessbättre klarat skrovsidan hyfsat bra medan Omegan såg ut som den seglat igenom en kul-sprutesalva och detta på en alldeles ny båt. Nåja, tänk positivt. Efter samtal med försäkringsbolagen löstes det hela och vi gick Själland runt medurs med tejpad styrbordssida och stannade till i Viken på Vikens varv som skulle reparera skadan under två dagar.

Att det sedan tog fyra dagar, och att vi bodde hängande i en kran med en fantastisk panorama-utsikt över Viken är en helt annan sak.

Kenneth Parneffjord



Hängande bostad i fyra dagar inne på Vikens varv

Europas kanaler – mer än bara en genväg

av Annette och Bjarne Nilsson

Valda delar ur artikeln Europas kanaler – mer än bara en genväg, ur Odyssée nr 1/2007



Anette och Bjarne Nilsson börjar sin artikel med följande:

"Att färdas i båt är själva resandets krydda." De fortsätter sedan med att citera Göran Schildt som de menar "uttrycker det mer filosofiskt och välformulerat i Önskeresan, utgiven 1949: 'Först nu inser jag till fullo hur lyckligt det är att resa såsom vi gör: båten, den

praktiska uppgiften att genomföra navigationen ned till Medelhavet, är en ständigt inspirerande förgrund som på ett naturligt sätt skänker liv åt alla de växlande bakgrunderna. Utan detta båtperspektiv vore allt vi ser tämligen likgiltigt eller i varje fall sammanhangslöst. Nu får den mening, vävs in i någonting betydligt reelare än det vanliga turis-

tandets planlösa stämningssjakt. Från denna iakttagelse är steget inte långt till ett allmänskligt konstaterande: livet kan inte ses i största allmänhet, det måste ses från någon synpunkt.'

/---/

Hur mycket tid skall avsättas för upplevelser på och vid sidan av dessa vattenvägar? Att senare lägga färdens tills pensionen inträder, eller till ett sabbats-(halv-)år är inte nödvändigt. Det finns tillräckligt många goda platser för uppläggning under färd och under hela året, både på land och i isfritt vatten och dessutom till en mycket överkomlig kostnad.

/---/

Inställningen är att resan är målet, varför cyklar och kollektivtrafik får medverka till upplevelserna.

/---/

Jo, *Chrisanelles* besättning utgörs av glada pensionärer, vi tog sju-åtta månader på oss under två båtsäsonger och gjorde fyra upp-

läggningar på ställen som beslöts under gång. Vi gjorde två månaders uppehåll under juli-augusti vid två tillfällen, likaledes vinteruppehåll vid två tillfällen. Det kunde lika gärna ha blivit flera uppehåll och med kortare intervaller, kostnaderna för båttillsyn och resor är verkligen överkomliga, särskilt i en ekonomi som är mer expansiv än pensionärens.

Som rubriken antyder är det inte givet att man skall ha som mål att lämna kanalvägarna om man trivs med dessa farvatten. Kostnader av olika slag är lägre än för en genomsnittlig svensk båtsäsong. Därtill är kravet på diverse utrustning väsentligt lägre än vid färder kring våra kuster. Om detta vittnas i många båtar som förflyttar sig från norra Holland till Medelhavskusten och tillbaka med ibland olika besättningar.

Inom mycket överskådlig tid kommer vattenvägarna i riktning Svarta havet via Wien också att bli tillgängliga.

/- - /

Riggen transporterades separat.

Vi var övertygade om fördelarna med att låta

riggen stanna hemma och tillsammans med bommar, segel och stor rigglåda transporteras till den plats där påriggning eventuellt skulle ske. Detta visade sig vara ett beslut som ökade komforten. Kostnadsmässigt blev det mycket överkomligt.

/- - /

Till Paris västerifrån

Beslutet att anlöpa Paris från väster togs under ett vinteruppehåll och tillhör också de bättre besluten. Här kommer världen in via *Le Havre*, flytande på *Seine* mot både Eiffeltorn och frihetsgudinnan. Vi stannade länge i hamnen vid Bastiljen och fortsatte österut på lilla *Seine* till nästa viktiga vägval vid *St-Mammés* och *Champagne sur Seine* där några ställs inför ett trippelval medan de som på grund av djupgåendet får välja bort "Bourgogneköret" och istället välja mellan det nordliga "Champagne-köret" via *Marne* och det sydliga *Loire/Sancerre*-köret.

Alla tre vägarna leder till en av två anknytningar till *Saône*, antingen vid *St. Jeande Losne* eller via *Chalon sur Saône*. De bjuder på mycket olika upplevelser.

Vi säger denna gång tack till Carl-Eric Tovås som

personligen rådde oss att ta den sydliga vägen, som vi i brist på egna erfarenheter av de andra alternativen anser vara ett mycket lyckat val med några av de bästa upplevelserna hitintills under färden. Man styr i hög grad sin egen dag via automatiska slussar i vindlande och färgstarka passager med obetydlig kommersiell trafik.

Sträckan saknar större tillväxt- och handelscentra, men är full av hantverks-, landsbygds- och kulturupplevelser i en mycket sinnlig atmosfär. Det negativa är möjligen att vi här fick avvika från Daphnes (Göran Schildts båt heter Daphne, red.s anmärkning) färdval samt att framtiden för denna sträcka är något oklar; det garanterade segelbara djupet har reducerats från 2,20 till 1,80 m på bara ett decennium. Djupet är tillräckligt för nästan alla idag och utgör inget problem för framtiden om man inte medvetet låter sträckan ytterligare slamma igen.

Risken finns, eftersom kommersiella trafikeringsmotiv saknas och den dominerande kanalbåtsuthyrningen täcker just den övre delen av denna färdväg.

/- - - /

Slussningsteknik

Slussfrågan hänger i luften hos många. Svaret är att halva Chrisanelles besättning fortsatt känner stor respekt för slussandet, medan den andra halvan känner sig helt trygg. Att slussa med en tamp över båtens mittknäp till fast stege, rör, pollare, eller moring, samt fyra stora kulfendertar för- och akterut, stora nog att fylla ut, så att de tillsammans med tre eller fyra korvfendertar midskepps med dubbla 2,5 m långa träskoningar (ty: Fenderbrett), bildar en tillräckligt rak linje i kontakten med slussväggen.

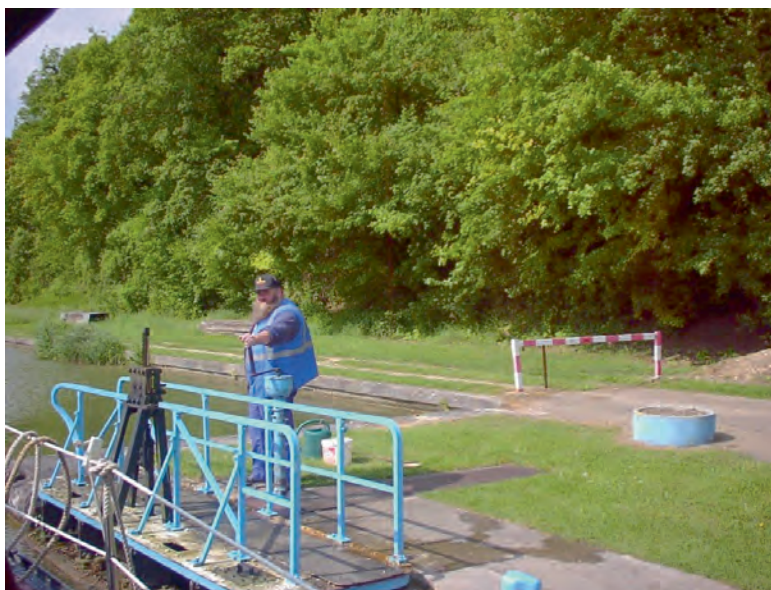
Oavsett om det blir en styrbords eller babords slussning, vilket oftast de framförvarande båtarna bestämmer genom sitt val, är Chrisanelle på så sätt väl förberedd och avfendrad för de flesta situationer som kan uppkomma under slussning.

Dock gäller alltid att om vattenkraften får grepp i båten är den ombordvarande handkraften oftast otillräcklig och man får lita på andra medslussande båtars medverkan och hjälp. Jag försäkrar att den finns."

Annette och Bjarne rundar av så här: "Göran



Chrisanelle med den anbefallna fenderbrädan



Slussvakt i Belgien

Schildt får avsluta denna lilla odysse med följande citat: 'Jag vill tillbringa återstoden av mitt liv på de europeiska kanalerna!'"

Rapport från Phuket efter Tsunamin

Annandag jul på morgonen, ungefär vid halv tiotiden, sitter Boris i sittbrunnen tillsammans med två vänner. Det är en härlig morgon med en svag dyning och det blåser 14-15 knop. Plötsligt börjar alla båtar glida omkring åt olika håll och Boris utbrister "vad är det som händer".

Normalt rör sig alla likartat beroende på vind- och strömriktning. När nu alla far hit och dit blir det stor risk för kollision, så våra vänner skyndar tillbaka till sina egna båtar.

Då känner vi att vi lyfts av en hög dyning. Det är högvattentid och det är dessutom fullmånetid och då är alltid tidvattnet som högst, så vi tror att dyningen beror på detta.

När första dyningen rullar tillbaka känner vi att det här är något extra och Boris tror att det kanske är en Tsunami.

När dyning nummer två kommer ser vi i kikaren att den fyller hela stranden. När den rullar ut igen ser vi att två bilar står på den lilla stranden närmast oss. Utan eftertanke blir kommentaren "vem har ställt sina bilar där", men i samma sekund står svaret klart – de har kanat ner från parkeringen och då förstår vi att även restaurang Ao-Sane (där vi firade julafton) är i fara. När dyning nummer tre kommer rullande är kikaren inställd på restaurangen, och mycket



riktigt, när vattnet drar sig tillbaka följer hela restaurangen med ut i havet. De två första bilarna och ytterligare en tumlar runt som leksaksbilar i vattnet. Samtidigt inne på den stora stranden har alla solstolar, parasoller och massage-damernas tält följt med ut i havet.

Det enda vi kan hoppas på är att alla människor satt sig i säkerhet, eftersom vi inte ser några.

Det var inte riktigt sant, för strax intill vår båt finns en liten förtöjningsboj och där ligger en man och håller sig fast. Hur han hamnat där vet vi inte, men han blir upplockad och förd i säkerhet.

De följande dyningarna är ännu kraftigare och bryts till vågor när de når land och vi ser hur de tre bilarna rullar runt i vattenmassorna. En av dem en mindre lastbil kastas slutligen högt

upp på klipporna. Längre in ser vi att vattnet slår högt upp över murarna och ödelägger samtliga små restauranger och butiker, och i vattnet runt våra båtar flyter stolar, dynor, parasoll, växter och träd.

De "fina" hotellen är säkrare placerade och får bara små skador.

Efter en dryg timme får vi ett meddelande på VHF:en om att det inom två timmar skall komma en ny Tsunamivåg. Då beslöt vi att ta upp ankaret för att gå ut på djupare vatten. Vår ankingsplats på 15 meters djup hade hittills känts trygg och eftersom de flesta båtarna var bemannade var det aldrig någon överhängande fara.

Tack och lov blev det inga fler vågor och efter några timmar till havs, ankrade vi på nytt tillsammans med de andra båtarna.

Det påstås att sjutton personer omkommit vid vår vik, de flesta av dem i den innanför den tredje stranden, som vi inte kunde se

lilla restaurang Ao Sane nästan helt återuppbyggd och stränderna rensade. T o m små grupper av badande hade återvänt.



från båten. Där hade vågorna slagit över vägen så att vägräckena krökts och samtliga hyddliknande hus jämnats med marken.

Vid våra resor de senaste två dagarna längs kusten upp mot Ao Chalong och Phuket Town har vi inte sett några stora skador och livet tycks flyta på som vanligt med försäljning och matserveringar längs stränder och vägar.

Thailändarna har förutom ett mycket trevligt sätt en otrolig arbetsvilja, och vi får inte glömma att det här är deras levebröd.

Våra planer om att segla till de Andamanska öarna är skjutna på framtiden.

I Tsunamins skugga

En dryg vecka har passerat sedan Tsunamin drabbade vår värld.

Vi lämnade vår ankringsplats i Nai Harn för två dagar sedan och då var vår

I Ao Chalong där vi nu ligger med båten har vi träffat seglare som vistades på Phuketets östra sida när vågorna kom, och tack och lov har de samma erfarenheter som vi har av denna oerhörda händelse. Inte heller där var skadorna på land särskilt stora.

Endast ett fåtal av oss seglare har besökt de värst drabbade platserna, men utifrån vad vi sett på Internet och vad vi hört av dem som var på och vid PhiPhi Don, får vi den bestämda uppfattningen att det är de stora badvikarna med den stora mängden hotell och turister som utgör den bild som omvärlden fått ta del av via massmedia.

Även om skadorna är omfattande och ofattbara måste vi ändå konstatera att många hotellanläggningar är oskadda. Därför tror vi att nästa stora problem, och som drabbar den inhemska befolkningen här, blir om turisterna uteblir,

eftersom turism är den enda industri som genererar pengar till de bofastas försörjning.

Det är svårt att förklara vår egen bild, när den bild som media förmedlar blir så fokuserad på just katastrof, medan det s.k. normala livet bland befolkningen fungerar helt, eller närmast, perfekt.

Naturligtvis vet vi inte hur lika thailändarna är andra asiater när det gäller att visa eller inte visa sina känslor eller att "tappa ansiktet", men på ytan verkar allt bra.

Detta kanske framstår som en dåres försvarstal, men är ändå den bild vi fått genom egna upplevelser och genom att lyssna på vad andra seglare upplevt.

Vi har lämnat bidrag vid insamling av kläder till bl. a. sjukhusen, men annars försöker vi spendera så mycket vi kan för att på så vis dra vårt strå till stacken i vardagen.

Både vi och våra flickor har fått förfrågningar om vi har allt vi behöver, om det finns mat och om våra framtida planer.

Här saknas ingenting. All tänkbar mat kan inhandlas, marknaderna dignar av grönsaker och restaurangernas menyer är lika stora som vanligt.

Beträffande våra planer så seglar vi vidare.

*Lisbeth, Boris och s/y Li i
Nai Harn 2004-12-29*

Tidigare publicerad i På
Kryss våren 2005

Spridda dagboksanteckningar från Shamal

Våren 2011 köpte vi Shamal, en Grand Soleil 50, i Italien. Provsegling blev det i Adriatiska havet under sommaren. Nästa år blir det hemsegling.

26 juli

Äntligen vid båten i Aprilia
Marittima. Vi städar!

1 augusti

35 grader varmt! Det kommer kokhett vatten ur båtens alla kranar, antingen de står på kallt eller varmt vatten. Till råga på eländet har också gästduscharna i land kokhett vatten i kallvattenkranarna – för att inte tala om vattnet i varmvattenkranarna.

4 augusti

Hettan är olidlig. För att nå "servicehuset", måste jag gå över en cementerad plan, stor som en fotbollsplan. Hjärnan kokar, trots vita hatten på. Att helvetet har olika temperaturer beroende på i vilken del av världen vi befinner oss, blir mer och mer förståligt. Tanten i affären hälsar numera på oss även ute på byn. Vi bara måste iväg!

6 augusti

Så kom vi då äntligen iväg, men Aprilia vägrade att släppa taget om oss. På väg ut genom hamnen, där det enligt sjökort och lots skall vara muddrat till tre meter, sögs vi fast med ett slurp. I

denna hysteriska hetta fick vi sitta och vänta in högre vattenstånd. Vinden var näst intill obefintlig.

Vi anlände till Piran i Slovenien efter 7 timmar. Sträckan var endast drygt 20 sjömil!

Vid sänggåendet kom nästa bakslag. Främre toan, som Mikael hade lagt timmar på att byta alla packningar på, la av. Hej och hå!

9 augusti

Vid tolvsnåret bestämde vi oss för att gå från Poreč. Men då startade inte motorn! Efter många om och men fick vi jollen i sjön. Den hade inte hållit luften från föregående dag. In till stan i alla fall medförande pumpen.

På återvägen ut till bojen blev det plötsligt tvärstopp på motorn. Vi hade glömt att ta in fånglinan, som snodde in sig i propellern. Det blev till att ro och vi ligger lååångt ut från stan! Jollen blev dessutom våtare och våtare i botten och det var inte vågstänk!

Jolleeländet läcker alltså! Vi som trodde att vi hade gjort ett fynd när vi hittade den. Allt vi hade med oss tillbaka, mat och kassar, var vått. Där satt vi mitt ute på "fjärden" och gapskrattade, genomvåta i baken.

Vi börjar känna oss lite konstiga nu. Makterna, som Strindberg talade om, för-



Piran

följer oss. Dessutom slutar vi med ekonomisk ruin.

10 augusti

Blir det inte långtråkigt ombord undrade en gång en kollega. "Vad gör ni hela dagarna?"

Vi började med att ringa en verkstadskille. Det hela slutade med att Mikael fick göra tre turer fram och tillbaka i "Sunken" över "fjärden", medförande pumpen, för att hämta och lämna folk och batterier.

Slutligen fick vi låna ett batteri mot deposition och blev uppmanade att inte stänga av motorn förrän i nästa hamn, Vrsar. Verkstadskillen hade beställt plats åt oss, och just när Mikael grep VHF:en för att fråga vart vi skulle ta vägen, gled det upp en båt bredvid oss som lotsade oss in. Det var precis som

de där "Follow me"-bilarna på flygplatserna. Inne på bryggan stod nästa kille och höll upp linan och tog emot tamparna. Vi kände oss nästan kungliga. Hamnavgiften var i samma klass.

Vi har just spolat av och tvättat hela båten. Efter alla dessa reparationer och installationer och gubbar med skitiga fötter, ja våra också förstås, såg Shamal ut som ett spökskepp. Nu är hon färdig för Yachting World allra minst.

I morgon får vi reda på hur många tusenlappar kalaset gick på den här gången.

15 augusti

Vi har legat kvar i Artatore idag. Vi tog en kort tur i "Sunken", som vi fick pumpa två gånger innan vi tog det stora språnget till land. Precis akter om oss ligger en restaurant där vi har varit och beställt bord. De har Wifi, och förhoppningsvis kan vi koppla upp oss i kväll. Med flera plastpåsar runt datorn, hoppas jag att den klarar en tur i "Sunken".

Inte vågade jag ta med datorn! I morgon skall vi uppöka en marina i en liten stad som heter Mali Losinj och försöka få tag på en ny jolle. Vi tog oss visserligen fram och tillbaka till restaurangen, men vi var tvungna att både länsputa och blåsa upp jollen båda vägarna. Väl ombord igen, hörde vi hur luften

långsamt pyste ur den. Hoppas att den inte har sjunkit tills i morgon, för då följer motorn med ner i djupet.

Hej och hå! Ja, vad gör ni i båten hela dagarna?

17 augusti

Mali Losinj. Motorn är servad. Gick den verkligen förut, frågade killen som gjorde servicen. Ny gumibåt är inhandlad. På kvällen återvände vi till Artatore för att ligga för

me och inget kylskåp! Vi har återvänt till Mali Losinj.

20 augusti

Framåt tolvtiden när Mikael hade skällt ut tillräckligt många gubbar som inte kom när de sade att de skulle komma, fick vi slutligen den resterande biten till ankarspelet och vi kunde lämna den glödheta marinan.

Nu efter ca 25 sjömil ligger vi på en boj i Prolaz Zapuntel. Här är jättevackert, ci-



Mikael gör en mer "permanent" lagning av ankaret

ankar. Vad händer? Jo, en av trissorna till ankarspelet trillade i sjön. Mikael var tvungen att tillbringa timmar för att åstadkomma en provisorisk lösning så vi skulle kunna komma därifrån nästa morgon.

18 augusti

I morse hade kylskåpet lagt av! Denna hysteriska vär-

kadorna gnider sina fioler bland buskvegetationen i land och man kan andas. Tvärs över viken ligger en samling hus och med hjälp av kikare kan vi läsa på en skylt nedanför ett hus, RESTAURANT. Hur liten by som helst, men nog finns det en restaurant!

24 augusti

Det är knappt jag vågar säga det, men inga katastrofer har inträffat på flera dagar. Vi höll visserligen på att bli rammade i hamnen på Veli Iz av några italienare som var ännu sämre än vi på att backa in till kajen. Mikael fick släppa våra förtampar som italienaren hade kört över och som satt fast mellan hans roder och köl, varpå vår båt först gled framåt varvid elsladden rycktes ur och föll i sjön och sedan gled mot kajen där en vänlig österrikare fick sätta sig och hålla ifrån. Ja, hej och hå!

fullt med turister och månglare. Över ankarviken ljud dunka-dunka från tre olika håll hela natten lång. Det var inte ens samma låt. På morgonen började det blåsa. Det började rätt beskedligt men väderrapporten sade att det skulle öka.

När vi satt där och funderade på hur vi skulle göra började det lukta brandrök. Jag ner för att sniffa runt, men det var inte från oss lukten kom.

En enorm rökpelare steg upp bakom skogen, det blev mer och mer rök och snart även lågor. Skogs-

hämta vatten. Sceneriet var så fascinerande att jag glömde hämta kameran. Och så finns det de som undrar vad vi gör på båten hela dagarna!

28 augusti

Ja, så var det då dags igen. Motorn startade i och för sig, men startmotorn ville inte slockna, utan fortsatte att gå. Tur att vi ligger i en marina och inte för ankar ute i "ingenstans".

Dagen har emellertid varit trevlig. Vi tog jollen, nya fina uppblåsbara jollen, och tog oss tvärs över viken till den lilla staden Rogoznica och åt lunch. Sen gick vi tillbaka över viken till en badstrand bredvid marinan. Det var faktiskt lite svalare i vattnet än det har varit tidigare. Undrar om inte lufttemperaturen har gått ner en grad eller två också.

Det luktade rätt kraftigt av rutten fisk på stranden, och förklaringen fick vi när vi hittade ett fiskhuvud stort som på en ko. Vi kunde emellertid inte avgöra vad det var för sorts fisk, eftersom förruttnelsen och hungriga fiskmåsar hade gjort sitt.

Tre nätter à 1000 kr och ny startmotor. Hej och hå!

1 – 3 september

Mikael och jag tog oss till Splits flygplats med kommunalbuss för att hämta Lars och Leif.



Primošten brinner

27 augusti

Igår gick vi in för att handla i Primosten och beslöt att ligga kvar över natten. Vi har varit där två gånger tidigare, men nu var det

brand! Sotflagor började yra över båten och vi fick stänga alla luckor. Upp med ankaret och iväg. Det gick knappt att andas längre. Två flygplan dök upp som började vattenbomba skogen och vi försökte hålla oss undan när de gick ner mellan flyende båtar för att

På kvällen nästa dag bjöd Leif på kräftor i en vik på ön Brač. Kräftorna hade Leif haft i resväskan, som under resan fått kondens på utsidan. Nu var emellertid kräftorna lagom tinade. Där satt vi i den varma och kolsvarta natten och åt kräftor!

Den 3:e blev en skön dag som avslutades i en liten vik på Šolta, där vi låg för en fyra, fem år sedan. Efter en hysteriskt långvarig och besvärlig ankring med lina i land och hela "millevitten" var det dags för ett bad varefter Leif försvann ner och startade ugnen, vilket vi ännu inte hade gett oss på. Upp kom knaprig prosciutto som tilltugg till något att dricka, innan vi begav oss upp till den ena av de två restauranterna i land. Det sägs att kriteriet för en obobodd ö i dessa trakter är att det bara finns en restaurang, vilket gjorde att denna ö måste betraktas som bebodd.

11 september

Från Biograd gick vi sedan upp till Zadar och fick en fantastisk fin segling. Det var kryss, men med långa slag och solen hade barmhärtigt nog valt att gå i moln! Vi seglade om allt som rörde sig!

På kvällen bjöd Lars och Leif på middag på ett fantastiskt ställe med "levande" musik, i stället för det sedvanliga rasslandet och dunka-dunkandet. Till re-

stauranten roddes vi från marinan över till stadssidan av en "gondoljär", med randig tröja. Han stod upp i båten och "rodde" med en åra och styrde med den andra. Urskickligt! Vattnet i hamnen låg spegelblankt och temperaturen hade sjunkit till det uthärdliga.

Nästa morgon var vi alla uppe med tuppen och efter en frugal frukost följde vi Lars och Leif upp till den väntande taxin som skulle ta dem till bussen för vidare befordran till Split.

14 september

Eftersom vi måste klarera in i EU, är vi i Piran igen. Hettan idag har trotsat all beskrivning. Till och med Mikael blev påverkad och höll på att svimma när han kom upp på bryggan.

20 september

Färden fortsatte till Monfalcone över Triestebukten

i rätt hård vind, mellan 8 och 13 sekundmeter.

Vi hade tagit in ett rev och hade vi bara haft lite mindre segel där framme hade det varit perfekt!

På eftermiddagen tog vi en taxi till Aprilia och hämtade bilen. Nästa dag städade vi som galningar för att bli någorlunda klara, innan båten skulle upp.

Vi höll sen på in på sena kvällen men blev tvungna att fortsätta en dag till. Efter att på ett hotell i Monfalcone ha försökt sova på stenhårda sängar, inte i några sängar här inte, vacklade vi ner till en glödhet hamnplan och en glödhet båt och fortsatte.

Hemfärd! Norr om Monfalcone, där båten är upplagd, reser sig alperna bara ett par mil bort. Temperaturen föll från 35 grader till 10,5 på dessa få mil.

Eva Tildborn-Ström



Så här minns vi sommaren, glödande hett, bleke och mycket motorgång



SKEPPSHANDELN DU TAR SJÖVÄGEN TILL!

Vågbrytarvägen
216 12 Limhamn

Telefon: 040-15 06 73

E-mail: butiken@limhams-skeppshandel.se



DÄCK & BIL I SKANÖR AB

Tel 040-47 53 63

Kurre & Stefan

Falsterbovägen 32 | 239 33 skanör
info@skanorbil.se | www.skanorbil.se



Handelsbanken Skanör

Öppettider

Måndag – torsdag 10–18

Fredag 10–15

Lördag 10–12

www.handelsbanken.se/skanor

Handelsbanken



FISKEHUSET I SKANÖR

Tel 040 - 49 96 08



Världens största motortillverkare!

www.honda.se

**ENKELT
TRYGGT
OCH
PROFFSIGT**



Kliv ombord du också!

Hos oss möts du av genuint båtintresserade personer och försvinner inte i mängden. Bli en i ett exklusivt gäng du också!

Ring 08-541 717 50

 **Svenska Sjö**

FÖRSÄKRINGEN DIN BÅT FÖRTJÄNAR!

www.svenskasjo.se • 08-541 717 50



Spelabacken

HOTELL, KONFERENS OCH CAFÉ
I SKANÖR

info@spelabacken.se
040-6782660
www.spelabacken.se