

Sydvästen

Hösten 2012



Guldmedaljören Max Salminen på celebret besök i SBK



Max omgiven av SBK:s yngsta

Innehåll:

Ledare	3
Klubbens ordförande Marianne Palmkvist Berg har ordet	
35 år med Ellinor	4
Leif Wessel	
Torsdagsseglingar;	7
vinnare av årets klubbmästerskap	
Optimistjollegruppen	8
Malin Steffensen	
20 år som Kanalmästare	10
Sven Lundström	
Glad start för Sailing Ladies	16
Britt-Marie Bergström	
Motorbåtssektionen	17
Thomas Håkansson	
Sommarbilder	18
SBK-aktiviteter i bild	19
Trosa – min pärla	20
Ann-Britt Parnefjord	
Saima Kanal och Saiman	21
Joh Fredén	
Asanvari	23
Lisbeth Lindvall	
Sommarsemester	26
Inger och Johnny Martens	
Svenska Högarna	28
Marianne Palmkvist Berg	
Shamal på hemväg	30
Eva Tildborn-Ström	
Årets SBK:are	34
SBK-aktiviteter under 2013	35
Anders Holmström	

Sydvästen, 39:e årgången
Skanörs båtklubbns magasin

Ansvarig utgivare: Marianne Palmkvist Berg

Annonser: Leif Wessel och Hans Ekberg

Redaktör: Eva Tildborn-Ström

Tryckt hos: JMS Mediasystem

Omslagsfoto: Eddie Svärd
Lanterninen från Falsterborevs fyrskepp

www.sbk.skanor-falsterbo.com

Båtvänner i Skanörs Båtklubb!



Så här en solig och varm no-vembersöndag är det roligt att få blicka tillbaka på vad som hänt i Skanörs Båtklubb – så började förra årets le-dare och så kan även årets ledare inledas.

Konstigt att solen lyser så fint i november och inte i juni-juli-augusti då vi så gärna vill ha svensk högsommar med sol, sol och lagom vind. När vi ser tillbaka på seglaråret 2012 minns vi mycket vind, vatten och en del sol.

Sommaren 2012 var sommaren då optimistseglingarna tog ordentlig fart. Med hjälp från Svenska Seglarförbundet införskaffades 5 nya optimistjollar som har fungerat i seglarskola, träning och tävling. SBK:s gäng med "Optikids" har i stort sett fördubblats, träningsen-

tusiasmen har varit stor och i tävlingarna i regionen har ca 20% av de startande barnen kommit från SBK!

SBK:s seglarskola har vuxit, både med optimistseglare och med C55-seglare. Dessutom har ett stort antal ungdomar från skolorna i grannskapet deltagit i "prova-på-seglingar". Alla dessa satsningar har varit möjliga, eftersom vi nu har ett gäng duktiga, intresserade och roade instruktörer med Oscar Johansson i spetsen. Det är fantastiskt roligt att uppleva hur ungdomar från klubbens satsning Segla Mera nu sköter seglarskola, träningar, prova-på-arrangemang och sponsorevent med den äran! Och ännu roligare är naturligtvis att ungdomarna trivs och tycker det är roligt i hamnen! Årets torsdagsseglingar lockade i snitt 10 båtar per segling. Högsta notering var 17 deltagare, trots det ostadiga vädret. Klubbens C55:or var stadigt representerade och det visade sig också i resultatlistan. Oscar Johansson blev årets segrare. Som vanligt har ärtsoppan efter tävlingarna varit mycket populär och Henry Andersson har haft ett styvt jobb att mätta alla hungriga seglare och andra ärtsoppshungliga. Tyvärr vill nu Henry dra sig tillbaka som ärtkock och klubben söker med ljus och lykta efter Henrys efterträdare. Är DU intresserad???? – Hör då av dig till någon i styrelsen! Allt är inte båtar och segling utan

även vårt klubbhus spelar stor roll för att vi ska kunna ha "hygge" och social samvaro inom klubben. I år har taket lagts om, de stora fönstren bytts ut, omklädnings och torkrum har skapats och under vårens städdag putsades och fejdades huset från taknock till golvtiljor.

SBK har fortsatt sitt engagemang i Blickpunkt 2020, hamnens utveckling. Vi har haft möten tillsammans med de övriga ideella föreningarna i hamnen, några av näringsidkarna och tjänstemän från kommunen. Just nu funderar kommunen över en förändring av detaljplanen för hamnen och vi upplever inte någon större aktivitet.

Som vanligt kan utveckling och underhåll ske tack vare många frivilliga insatser av våra villiga och kunniga medlemmar och TACK ni alla som ställer upp och TACK till alla våra sponsorer som gör det ekonomiskt möjligt för oss att driva och utveckla Skanörs Båtklubb.

Till sist vill jag flagga för SM i Finnjolle i Skanör 8 – 11 augusti 2013, som blir en riktigt stor utmaning för SBK och där jag hoppas att vi alla möts i ett utmanande och utvecklande samarbete som ger fantastiska tävlingsdagar på våra fina vatten!

*Gott Nytt SBK:år önskar
Marianne Palmkvist Berg
november 20*

35 år med Ellinor

I början på 70-talet träffade jag min hustru Annika. Efter några trevande försök med hyrda båtar på vatten i Stockholms skärgård var det dags för det stora steget.



Vid någon av de tidigare seglingarna med hyrbåt hade jag fått upp ögonen för en udda halvtonnare ritad av C & C, en Trapper 400, med en förhållandevis stor sittbrunn och måttlig inredning och som hjälpmotor en utombordare. Priset var ungefär hälften av vad en Ballad eller Scampi kostade.

En resa till England 1975 gav inget resultat då Europas samtliga båtintresserade köpare hade dammsugit de brittiska öarna på båtar i den storleken. En allvarligt skadad Scampi och en ruffig She 31, motsvarande IW 31 var vad som fanns att tillgå. Pundet stod i drygt 5 kronor!

Våren -77 fick jag upp spåret på en Trapper 400 i Norrköping för rimliga pengar.

Trapper 400



Trapper 400

Men jag valde att före avresan sätta in annons i Sydsvenskan under "Båt köpes". Ett svar! Plastad träbåt i Limhamn. "Nä inget för mig", var det omedelbara svaret. Men säljaren stod på sig. "Ni bör titta på båten." Det är ju tvivelsutan närmare till Limhamn än till Norrköping, så en titt fick det bli.

Annika föll direkt; denna båt påminde om hennes barndoms seglingar i Göteborgs norra skärgård och för mig såg det bra ut. Det blev affär och slutlikvid efter att "Fyrorns Rundan" (short handed kappsegling) var genomförd.

Nu var vi båtägare i Öresund och seglade den första sommaren med bland annat en bejublade tillägnning i Rödvig med sydlig kuling rakt in i en hamn vi aldrig tidigare besökt. Därpå kryss genom Bögeströmmen som på den tiden var utmärkt av avlövade kvistar med samma färg på båda sidor varav minst hälften saknades.

Nyord var en underbar upptäckt som står sig bra även idag om man har måttligt djupgående. Vidare genom Smålandsfarvandet. Ett minnesvärt besök var Bandholm med ett besök på Knuthenborgs djurpark till fots där det var meningen att vara bilburen. Det var en märklig upplevelse att vandra runt bland kameler, giraffer och strutsar. Lejonen, tigrarna liksom aporna befann sig i särskilda hägn som vi endast kunde bese

från andra sidan stängslen. Man behöver inte segla till Afrika för att uppleva en safari!

Under den följande vintern flyttade vi till Åhus men Ellinor, båten, fick övervintra hos Cardell på Ön i Limhamn.

Vi ville naturligtvis ha båten hos oss och det föll på mig och den tidigare redaktören av denna publikation, Christian, att tillsammans med mig segla till Åhus i maj månad 1978. Det blev avsegling en eftermiddag från Limhamn och därpå genomsegling i Falsterbokanalerna under ljudliga protester från tornet. "Det är förbjudet att segla i kanalen", ljöd det ur högtalarna, som om vi inte visste det efter många tidigare försök med olika båtar.

Alltnog, vi togs emot förmiddagen därpå av Cornelius, en försvenskad holländare på C4 SS, Christianshagens Segelsällskap, ett av Sveriges äldsta segelsällskap. På den tiden var det lika svårt som det nu är i Skanör att få en båtplats men det löste sig inom fjorton dagar och en fantastisk tid började.

C4 SS är en förening i storlek som Skanörs Båtklubb och med ett på den tiden trevligt klubbhus och bäst av allt den från Trolle Ljungby arrenderade klubbholmen med ett av tidigare medlemmar byggt klubbhus, brygga och utedass. Utedasset var ledigt när dörren var stängd och upptaget när den var öppen. Utsikten var magnifik, rakt söder ut över Hanöbukten.

Till klubbholmen var det sex distans för de flesta men för några få utvalda fyra. Att det bara blir fyra distansminuter för några få beror på att det finns en gammal skutled som går längs kusten. I ett sjökort ser man att det gäller mycket noggrann navigering eftersom det inte finns någon utmärkning. Sten finns överallt i vattnen där. De 6 distansminuterna går i rännan ut från hamnen och vidare längs sjömärken och vid det sista går det att relativt tryggt sikta mot Lindö, som klubbholmen heter.

Varje år genomfördes en kappsegling med start och mål på Lindö, med efterföljande kräftskiva på natten. Ett fantastiskt utflyktsmål och välbesökt inte bara av segelbåten Ellinor.

Under ett Hanö Runt, en årlig kappsegling, hade jag bjudit in några kunder, som blivit mer bekanta med

tiden, till en upplevelse på havet. Och det fick de! En bit ut på vattnet tilltog vind och sjö på ett oroväckande sätt. Men innan åtgärder vidtagits för att hejda framfarten kom masten ner i tre delar och den nedersta stumpen lutade sig mot spinnakerbommen. Gästerna utfordrades med mackor och öl medan jag demonterade allt och lyckades få det ombord innan ankring utanför Lägerholmen i avvaktan på hjälp.

Annika blev urförbannad när det gick upp för henne vad som hänt. Inte för skadorna, inte för kostnaderna utan för att vi inte hade någon båt till den planerade semesterseglingen till Västervik tio dagar senare.

Med ett förflutet i produktion av experimentkaraktär var jag inte så orolig, det löser sig säkert. Och det gjorde det! Men inte som jag hade planerat. Cornelius, tidigare nämnd, kom efter en dag till mig och sade att det låg en mast på vinden där det inte får ligga några master. "Du bör titta på den." Det visade sig vara en mast till S30:an La Bella byggd i Åhus 1950. Ägaren hade moderniserat riggen med aluminium och lovat bort masten till en granne som flaggstång. Det tog fyra dagar att lyssna på alla hans upplevelser med La Bella innan avtal kunde slutas. Den löpande och stående riggen anpassades och semesterseglingen till Västervik kunde genomföras som planerat.

Under de kommande åren så kappseglade jag lite som på Torsdagsseglingarna i Skanör, besökte Blekinge minst en gång per säsong och Bornholm och Ärtholmarna (Christiansö) en och annan gång. Ärtholmarna anser jag är den plats som är mest värd ett besök i våra vatten, men det bör vara högttryck när man är där. Hiddensee och Nyord är andra smultronställen.

När Ellinor, dottern, var tio år och hon och jag var själva till pingst, bestämde jag mig för att segla till Ärtholmarna. Det var lätt vind från väst när vi gav av på kvällen med spinnakern satt. Från land hördes Blue Berry Hill med Fats Domino, live! Han uppträdde i parken! Det blev en fantastisk upplevelse.

Vad jag på den tiden inte visste var att "Pinsefesten" på Månen var årets höjdpunkt på Christians Ö. Månen är skytteföreningens klubblokal och årsmötet hölls denna dag med efterföljande dans till öns orkester. Det var ett himla liv med mycket öl och dans. Krogen på ön öppnade sen vid fyra tiden på morgonen för att ta vid när festen slutade på Månen.



Med Ellinor en blåsig dag

Efter att ha sovit ut seglade vi hem på eftermiddagen. Detta var innan jag brukade navigator och i gryningen var jag lite osäker över landkonturen i diset. Den avvek från det förväntade. Spinnakern var satt när jag mötte en liten snurrebåt som jag frågade: "Var kommer du ifrån?" Han svarade snällt "Yngsjö." Jag bärgade spinnakern och seglade ut igen för att undvika allt sten söder om Åhus. Tre grader fel var det på den sträckan. På Ellinors kompass finns inte alla streck, bara vart femte!

Under tre år hyrde vi ett hus med torrdass på Tärnö. Båten låg på svaj nedanför huset och vi gjorde dagsturer när vädret var bra och gjorde återkommande besök på Tjärö för dusch och restaurangmat. Av de gamla skärgårdsborna hade jag under årens lopp fått specialer över både västra och östra skärgården och fick på det viset många roliga upplevelser bland grynnor och skär. En och annan bottenkänning blev det också, men förvånansvärt sällan.

Vid flytten till Falsterbo fick jag ständigt frågan om vad jag skulle med en båt till där. En förutfattad me-

ning att det inte gick att segla där måste naturligtvis på alla sätt vederläggas. Hustru Annika och Börje Nilsson tog hand om det praktiska när båten kom ner på lastbil för första årets vinteruppläggning.

Nu började en ny bekantskap med Skanörs Båtklubb och nya kamrater. Vattnen var inte nya för mig, men med en displacementbåt blev det annorlunda än under min uppväxt. I vilket fall som helst fanns det massvis med segling att utnyttja, färdmål inom bekväma avstånd och väl så exotiska som på ost- och västkusten. Hamnarna på Amager, Mön och Rügen, för att nämna några, har besökts med segelbåten Ellinor. SBK:s torsdagsseglingar är mycket bra liksom gemenskapen i klubben.

Jag är övertygad om att mina 35 år med Ellinor har givit mig massvis med goda upplevelser som jag aldrig hade fått utan den båten. Det är klart att det sticker ut att envisas med att segla utan motor och med samma båt i trettiofem år. Men jag kan tillägga att jag under åtta år samägde en Omega 34, en fin båt med motor,



Ellinor, nu under tysk flagg

som under alla de åtta åren tjuvstannade på tomgång när den var varm. Samägandet var bra, men bäst är att kunna fånga tillfället i flykten som ensamägare och det har jag nästan alltid kunnat med segelbåten Ellinor

Det har varit goda år och lika glada som Annika och jag var när vi köpte Ellinor verkade Hendrik från Tyskland vara när han nu blev båtens nye ägare. Så för dem som undrar, om det inte är vemodigt att lämna henne, svarar jag ärligt: "Det är tid för det nu".

Leif Wessel

Årets torsdagsseglingar

Säsongens torsdagsseglingar har i snitt haft 10 deltagare. Som mest har 17 båtar deltagit vid ett tillfälle. Allt som allt har 27 ekipage ställt upp.

Årets klubbmästerskap

Vinnare av årets klubbmästerskap blev Oscar Johansson



SBK:s ordförande Marianne Palmkvist Berg överräcker ärtsoppekockens pris till Oscar Johansson, årets vinnare av klubbmästerskapet

Full aktivitet med optimistjollegruppen

Det riggas och trimmas. Båtarna sätts i vattnet och klubbens yngsta seglare manövrerar skickligt sina jollar ut ur hamnen. Det är träning på gång. Under Oscars överinseenden slipas det på teknik och att bemästra de olika seglingsätten. Då och då hör man glada tillrop från någon av de andra instruktörerna. Kanske blir det en tur ut till "tvåballongaren" idag?

Jag hoppas att ni alla har märkt av jolleseglarnas flitiga verksamhet i hamnen. SBK:s jolleverksamhet växer. Från att ha varit 5 barn förra säsongen är det nu runt 10 på träningarna. Inför säsongen köpte båtklubben fem nya optimistjollar som verkligen har kommit till nytta i seglarskolan och på jolleträningen. Utan dessa jollar hade vi inte kunnat erbjuda fler barn att prova på segling och låta verksamheten växa och utvecklas. Det har inte bara tränats flitigt på hemmaplan. Under säsongen har vi också varit på tävlingar runt om i Skåne. Vi har hjälpts åt att packa båtarna för att ge alla möjligheten att följa med och prova på kappsegling. De flesta har seglat i den gröna cupen – Öresunds Cup och de barn som har hållit på lite längre har också seglat tävlingar på nästa nivå – Liros Cup. I år stod vi också som värd för första delseglingen i Öresunds Cup. På avslutningsseglingen i Bjärred var vi största klubb med 8 deltagare. Det var ett mindre logistikprojekt med lastning av ribben och 8 jollar, men barnen hade en fin dag på sjön och vi föräldrar njöt av en solig dag i följbåten.

Alla timmar på vattnet har också börjat visa sig i resultatlistorna. SBK:s seglare har visat fina placeringar. Max kom 2:a i X-small klassen i Junior SM och han vann Öresunds Cup hos MSS. Noel som började tävla i år kom 2:a på Öresunds Cup i Bjärred. Flitigt tävlande visar sig också i den totala cupen:

6:a Max Lundqvist
8:a Elliot Steffensen
9:a Arvid Bjelkedal
10:a Noel Brändstedt



Träningsdags i strålende solsken och lätta vindar.

I augusti provade Max, Noel och Elliot på att segla Regionkval och tävla med de bästa seglarna i regionen. Under tre helger i augusti och september har killarna kämpat tappert på kappseglingsbanan och vi föräldrar har hejat, stöttat, servat med fika m. m. från följbåten. Det är långa dagar på vattnet, där man oftast seglar 3 race och varje race tar ca 1 timme. För våra seglare innebär det än så länge att vara med och se och lära. Men nästa säsong tror jag att de har klättrat i resultatlistorna och kanske till och med kvalificerat sig till VM-kvalet.

Nu under vintern har vi fortsatt att träffas en gång i veckan och kör fysträning i Skanörshallen. Inte bara för att bli starkare och uthålligare seglare utan också för att hålla ihop gruppen och behålla den fantastiska sammanhållningen mellan barnen.

Malin Steffensen



*Oscar ger de sista
instruktionerna
innan det är dags
för ut-segling.
Öresunds Cup,
Bjärred*



Vi hoppas att seglarskolan ska locka ännu fler att komma och segla regelbundet med oss. Vi hoppas också på att locka till oss lite tjejer.

*Blå gruppen med
Max, Arvid och
Elliot tränar*



Minnen från 20 år som Kanalmästare, numera bara Emeritus

Jag har haft förmånen att jobba mer än tjugo år som kanalmästare vid Falsterbokanalen och under dessa år hände mycket, såväl utveckling som incidenter.

Bland annat hade jag förmånen att vara med om tre brobyggen, den nuvarande bron samt en reservbro och en katastrofbro som ligger upplagd vid sidan av kanalen. Fundamenten är de gamla slussfundamenten. Fundamenten till reservbron finns norr om nuvarande bron.

Bland annat hade jag förmånen att vara med om tre brobyggen, den nuvarande bron samt en reservbro och en katastrofbro som ligger upplagd vid sidan av kanalen. Fundamenten är de gamla slussfundamenten. Fundamenten till reservbron finns norr om nuvarande bron.

Det avgörande ögonblicket för bygget var när en stor

tankbåt törnade in i bron på sydgående en tidig morgon med stora skador som följde. Detta beskriver jag senare i texten.

Det blev många möten och stora funderingar kring var katastrofbron skulle ligga. Första förslaget var norr om slussen då två dykdalber skulle rivas och omvandlas till mellanstöd och tillfartsvägen skulle gå genom trädgården till Sjöfartsverkets semesterbostad på östra sidan, men jag är rätt stolt över att mitt förslag vann, nämligen nuvarande läge! Det visade sig att 40-talsbetongen i slussfundamenten var av hög kvalitet och gick att använda.

Slussen var alltid ett problem eftersom båtfolket inte kunde se att det var rött ljus när slussen var stängd och det blev många krockar med densamma!

En gång satt jag i trädgården på sommaren när en person kom in och behövde hjälp. Blodet rann om ansiktet på honom. Båten hade han satt på grund framför klubbhuset. Vi satte en pump i båten och förberedde kranen för lyft och lyckades lyfta båten. Tyvärr utan lycka, båten blev vrak!

En annan gång kom Dronning Margarete av Danmarks slup från varvet och brakade in i slussen, men skadorna blev inte stora annat än för skepparen som antagligen inte fick det så lätt.

När vi byggde katastrofbron var kanalen avstängd. Så småningom blev bron utlagd samtidigt som det var trollingfiske i Simrishamn. Då skedde ett antal påkörningar trots att det var rött ljus på två ställen! Trots detta var det mitt fel enligt en anonym anmälare, som påstod att signaler inte fanns och att slussbommarna var omålade, trots att detta skett ett år tidigare!

Jag började som kanalmästare 1982. Min legendariske företrädare Karl Ivar Nordin hade långa föreläsningar av alla tekniska lösningar, kabelförläggning, rördragning och mycket annat.

Det första större jobb som jag fick ärva efter Karl Ivar var ett Amsjobb, där vi hade fått en halvmiljon för att rensa upp kring kanalen. Sedan kanalens byggnad hade det flutit länsor mellan alla dykdalber. Länsorna liknade flottar som med två stockar i höjd var sammanlänkade med grova bultar.

Länsorna hade flutit i kanalen i mer än 40 år och var rätt dåliga, så Sjöfartsverkets mudderverk Björn lyfte

upp samtliga och lade upp dem längs Östra Kanalvägen från södra slussen till kanalvägens slut!

För AMS-pengarna anställdes 4 man och jag köpte två stora motorsågar för att dela på länsorna så att det gick att hantera dem och transportera dem till tippen i Trelleborg med alla kostnader som detta innebar med tanke på frakt och tippavgifter!

Efter några dagars arbete ringde Sydsvenska Dagbladet för att höra om det inte fanns någonting att skriva om i morgondagens tidning. (Man var van vid att fanns det inget att skriva om så kunde man alltid ringa Karl Ivar som var vältalig.) Efter lite funderande sa jag att det var fritt fram att hämta ved vid kanalen!

Dagen efter började telefonen ringa redan klockan sju på morgonen, bland annat en åkare från Hörby som hade en last söderut och som undrade om han kunde få hjälp att lasta. Jag körde ner med lastaren och fyllde bil och släp och när allt var klart lyfte han ut en säck med potatis som tack för hjälpen!

Samma dag var vi sysselsatta med att se över gatubelysningen på västra sidan och jag kan lova att det var näst intill karneval bland länsorna när alla människor skulle hämta bränne; det var bara en korvaluda som saknades, så hade allt varit perfekt.

Tack vare färre transporter blev det också mindre tippavgifter och pengarna som blev över användes till att renovera tornet. Vi bytte golvisoleringen från koksgrus till glasull och lade in vattenburen värme i golvet. Köksinredningen blev ny med en trinett med kylskåp och elplattor istället för bara en enkel elplatta.



Gamla bron



Den tungt lastade trålaren gräver ner sig

Radarn byttes till en modern och den gamla med en väsande omformare åkte ut och istället byggdes en fast hörnsoffa (där omformaren hade stått) med tillhörande runt bord!

Efter några år ville personalen låsa dörrarna till tornet under nätterna eftersom man ibland fick besök av onyktra personer! Ett fjärrstyrt lås installerades och med hjälp av högtalare vid dörren kunde vakten avgöra om någon ville in och kunde i så fall trycka på en knapp som aktiverade låset.

Detta fungerade bra och som säkerhet för personalen gömde jag en nyckel under fönsterblecket, och alla visste var den var den var gömd!

Vid ett tillfälle knackade det på vårt sovrumsfönster kl. halv fyra på morgonen. Utanför stod en halvt förfrusen Gustav Gustavsson som hade låst sig ute. Iklädd endast skjorta och pissstofflor skulle han bara ut och hämta Arbetet som tidningsbilen hade kastat av ute vid vägen. Tänk hur länge Gustav hade letat efter nyckeln, som han inte hittade, innan han hade vågat knacka på. Under en tid jagade Kustbevakningen fiskare för överlast! Det var många som passerade men det var bara svenska båtar som man tog in.

En kväll ringde man efter mig för att få reda på hur mycket last kajen klarade, eftersom man tagit in en trålare för kontroll och inte lät trålaren segla vidare utan dellossning till en tankbil.

När jag kom ner på kajen blev jag nästan överfallen av besättningens släkt som åkt ner från Bohuslän (snacka om sammanhållning) men jag klarade mig på grund av att skepparen kom till min hjälp. Det var inte vi som hade anmält eftersom vi ville ha så mycket trafik som

möjligt och vi var inte inblandade i Kustbevakningens krig mot överlast!

Några år senare hade man losseplats i kanalen och hade sin veckovila där. Då passade jag båtarna och besättningarna åkte hem över helgen.

Vid ett tillfälle kom en förrymd papegoja till oss och fick sin föda i päronträdet. John Levin ringde till sin brorson Inge som ryckte ut och apterade en kråkfälla i trädet, och det tog inte lång tid innan papegojan satt i fällan. Men då Inge kom för att vittja buren slank papegojan rakt igenom nätet. Det var för stora maskor så det var bara att byta till finmaskigare nät och nästan direkt satt Jocke, namnet han fick, i buren igen och sen fick han bo i tornet under många år.

Gustav Gustavsson var nog Jockes bästa vän och då Gustav hade vakt i tornet var Jocke alltid lös. När Gustav hade vakt satt han alltid på södra sidan av soffan och lagade ålarusor och hade då ett stearinjus brinnande där han brände tråden på bödenålen men Jocke ville kiva med Gustav och flög fort runt i tornet och lyckades släcka ljuset. Efter ett tag tog Gustav tag i kepsen när Jocke passerade och kastade den utan att träffa, men efter detta räckte det med att Gustav tog i kepsen så satte sig Jocke lugnt på sin pinne.

Gustav gick i pension och nya anställdes och efter en tid startade Leif en kampanj för att få bort papegojan och fick med sig många. Efter en tid flyttade Jocke till Skanör varifrån han flydde för andra gången och där efter har ingen hört av honom.

Under åren inträffade ju ett antal incidenter och händelser! Vid ett tillfälle kom en bohuslänsk trålare på

norrgående och efter passage av bron seglade hon för långt österut och kom innanför dykdalberna mitt i kanalen och seglade omkull dykdalb nummer två.

Efter upphandling blev en firmas anbud godtaget och vid syn på platsen menade deras platschef att även dykdalb nummer ett borde undersökas. Efter dykarundersökning visade det sig att även den andra var skadad och en ny upphandling måste genomföras och en ny entreprenör antogs.

När jobbet påbörjades blev det sprängning av dykdalb nummer två och fler än jag blev imponerade när laddningen gick och all betong bara blev grus som landade på det grunda området öster om rännan och armeringskorgen sjönk rakt ner till botten. Nybyggnationen av dessa två dykdalber gick smärtfritt och det var flera roliga byggmöten under tiden.

Min föregångare Karl Ivar Nordin berättade en gång om när han måste ta en nattvakt i tornet, vilket han hatade eftersom natten är så lång om det inte blir någon trafik i kanalen. Han gick på vakt med en bra bok och tänkte att nu är natten räddad. Mitt i natten blev det brolyft och Karl Ivar lyfte bron och efter passage la han bron igen och återgick till sin bok! Efter tjugo minuter knackade det på dörren och en arg man undrade om inte bommarna skulle lyftas. Lugn, svarade Karl Ivan, det är snart fixat. Du skall bara sätta dig i bilen så är det nog klart och bommarna gick upp. Så lätt är det att falla i drömmar på natten!

Vid ett annat tillfälle var undertecknad tvungen att ta en nattvakt, och precis som för min föregångare var det, det värsta jag visste. Men just denna natt var det Canada Cup i ishockey med alla stjärnorna och med Börje Salming i topp, så jag tänkte att det blir nog bra. Men det blev inte som jag tänkt mig, ty det aviserades bunkring mitt i natten och det hade väl gått bra om det inte hade blåst hård västan och om båten hade haft en god skeppare.

När båten kom fick man iland ett styrbordsspring och sedan lade sig båten tvärs över kanalen samtidigt som det var en båt på väg norrifrån, så tiden var knapp! Bunkermannen och jag gick ut med arbetsbåten och drog iland ett akterspring som besättningen kunde använda till sin aktra vinsch och dra in aktern till kaj. Efter bunkringen släppte man förtöjningarna och allt såg bra ut till början, men när skeppet fått in riktning under bron blev skepparen rädd istället för att slå fram

och babords laring slog i nordöstra hörnet och stäven gick in bland dykdalberna på sydvästra sidan.

Skepparen ropade upp direkt och frågade om jag hade några skador för han hade inga! Detta var ett under eftersom jag var säker på att bron skulle välta och att förbindelsen med Skanör skulle vara bruten under lång tid! Tänk så nära det var, och ingen som helst beredskap fanns det på den tiden.

Till kanalen hör en fritidshamn som vi förvaltade och i norra bassängen fanns en massa platser som den gamle kanalmästaren hade konstruerat med hjälp av en järnvägsräls som slutade en halv meter under vattenytan och ovanpå rälsen ett stålrör som man förtöjde i. Det var tänkt att när det blev is så skulle röret lyfta och rälsen stå kvar och det fungerade ganska bra. Varje år gick vi igenom och kollade alla rören för att se om de var rostiga.

Vid ett tillfälle var vi ute sista veckan innan sjösättningen och höll på med en räls. Det var dålig sikt och vi fick inte på röret eftersom det visade sig att det fattades c:a 5 millimeter men eftersom det inte var sjösättning förrän nästa helg var det ingen fara!

Döm om min förvåning då vi kom ut på måndagen för att sätta på ett grövre rör och där låg en båt på platsen. När vi hade satt på röret var där inte plats att komma ut. Båtagaren var en av dem som var i konflikt med mig eftersom han försökte smita förbi i båtplatsskön och var irriterad på mig.

När han såg vad som hände satte han sig i bilen och körde till Malmö för att klaga hos chefen men eftersom han kände till bakgrunden fick han bara ett gott skratt. Båtagaren tog sin båt och flyttade till Klagshamn.

Vid ett annat tillfälle var min hustru Eivor och jag på resa mellan Travemünde och Malmö med Lybeck Link, och vid ankomst till Malmö kom vi upp på bryggan och strax sade kapten Bergkvist att jag omedelbart skulle ringa kanalen där något hade hänt. Jag ringde till Inge och fick rapport om att Nordtransporter hade fått blackout strax efter passage av bron och törnat in i slussfundamenten och därefter välvt två dykdalber. Efter hemkomsten var det bara att följa med ut i kanalen och börja arbetet att bärga så många pålar som möjligt och vi hittade trettiofyra stycken!

Dykdalberna som sedermera blev uppbyggda av Sjöfartsverkets byggnadsfartyg Fyrbyggaren fick Sjöfartsverket självt betala, eftersom Sjöfartsverket glömde att skicka räkningen i tid!

Den allvarligaste olyckshändelsen kom senare när nya bron blev påseglad! Vid tretiden på morgonen ringde telefonen och sömntrycket steg jag upp och svarade. Det var Micke som berättade att en båt hade seglat in i bron. Utanför fönstret låg en stor tankbåt med stäven mot söder! På med kläderna och över bron ner i 53:an och ut till båten som hade förtöjt vid dykdalberna. Kaptenen och lotsen embarkerade och på väg tillbaka genom bron för att besiktiga skadorna såg jag bommarna på väg ned och samtidigt en bil från Skanör som passerade bommarna, bromsade och som körde ytterligare en gång till genom bommarna på väg tillbaka. Micke kallade och frågade vad han skulle göra? Ring polisen, svarade jag. Vi passerade bron och kollade skadorna och efter att ha kommit tillbaka och gått iland för att titta uppifrån, kom polisen. Lotsen och skepparen bad att få blåsa för att ta bort alla tvivel om deras nykterhet!

Efter besiktning visade det sig att två dykdalber var raserade och en skadad. Den allvarligaste skadan var på en avvisare på västra klaffkammarväggen. Den var byggd på ett sätt så att den hängde i bitar och släppte istället för att göra hål i väggen. Då hade klaffkammaren havererat och vattenfyllts.

Dykdalben närmast bron lade sig rakt över högspänningskabeln till Skanör. I det värsta scenariot hade Skanör och Ljunghusen blivit av med både väg och elleverans under oöverskådlig tid!

Det blev en massa möten och besiktningar med försäkringsbolag och därefter upphandling inför reparationen. Jag ringde chefen och påpekade att han måste göra skepparen ansvarig för skadan annars riskerade Sjöfartsverket att själva få stå för kostnaden (jag hade varit med om detta tidigare) men det var som att tala för döva öron. Men samma dag reste han till Norrköping och nästa dag ringde hans sekreterare och undrade om jag hade något underlag för en sådan skrivelse vilket det visade att jag hade i pärmen.

När bron byggdes var man lite bekymrad eftersom den nya bron var datorstyrd medan den gamla styrdes med cykelkedjor och motstånd och tickande reläer. Montören av det nya styrsystemet sa att vi skulle var lugna för allt skulle fungera när det var klart! Mycket riktigt, men efter ett tag kom det fel ibland och sedan fungerade det och att hitta ett fel som bara fanns ibland var svårt. Efter långt felsökande satt jag en dag på kontoret då Micke skrek ner för trappan att nu går det inte. Jag sa till honom att försöka och försöka igen och trälaren kom igenom!

Därefter ringde jag till Rickard från El och Data som kom som ett skott. Ny stor undersökning i östra kammaren men inget fel upptäcktes. Inför ett nytt lyft tänkte jag på en gammal incident. När vi letade efter amma fel hade dörren blåst igen i västra klaffkammaren och bron hade stannat. Denna gång sprang jag över innan vi provade och med bron på väg smälde jag igen dörren och allt stannade. Då kunde Rickard se att felet låg i nödstoppskretsen. Det kom från montaget av en kabel som var för långt instoppad i kopplingsplinten vilket innebar att ledningen ibland inte fick kontakt eftersom isoleringen var emellan!

Ett par år senare kallade en trälare upp och meddelade att han hade krockat med Höllviksfyren som ligger utanför Klagshamn. Vaktande rapporterade till kontoret i Malmö och därifrån kom ett fax där man undrade om jag kunde gå över till skepparen och få det underskrivet! Ibland tar man till sig men det är svårt med ett erkännande.

En höstkväll ringde telefonen från tornet. Bogserbåten Dallas låg norr om kanalen och det var stort drama ombord. Skepparen och chiefen hade festat hela dagen och norr om kanalen skulle skepparen kasta matrosen överbord men chiefen stoppade det. Skepparen omhändertogs av vedettbåten och togs iland men de övriga låg kvar utanför kanalen. (Dallas drog på den tiden ubåtsdelar mellan Kockums och Karlskrona.) Jag körde ut med 53:an och kopplade på styrbordssidan och lotsade in ekipaget till dykdalberna på östra sidan. Kustbevakningen bistod med förtöjningen. Besättningen fördes iland för förhör! Sent på natten kom det ett nytt samtal! Besättningen var tillbaka och vakten vägrade att släppa in dem i tornet så det var bara att stiga upp och skjutsa ut dem till Dallas. Två dagar efter detta kom en ny skeppare som tog ekipaget vidare till destinationsorten.

Vi fick aldrig veta vad som hände efter den händelsen.

Sven Lundström



Man kan inte klaga på utsikten från tornet!



Glad start för Sailing Ladies



After Sail med Margareta Liljedahl och nytilkomna damerna Karin Sarvik och Eva Holmström

Det började så bra. En vacker torsdagskväll i maj såg Maggan och jag hur vi närmade oss trean som båt nummer tre. Herbert kom i vägen, så vi blev fyra runt märket, men glädjen höll. Vi hade två båtar efter oss när vi gick i mål. Vilken sommar det skulle bli!

Det slutade sämre. Under säsongens sista onsdagar och torsdagar låg Aglaia vid bryggan. Det blåste för hårt.

Däremellan hade vi en härlig segelsommar, i ljuvliga solnedgångar och snälla vindar såväl som i höga vågor och tuffa byar. Det blev en del äventyr, som när vi trasslade till genuaskotet och hamnade vid stenpiren i hög sjö, och det var inte så kul när alla travare rasade ur masten strax före start en blåsig torsdag.

Men det var alltid lika mysigt att avsluta med rosé och nötter i sittbrunnen eller att komma till den goda ärtsoppa i klubbhuset.

Vi har inte alltid varit så många ombord, men det är nog ändå närmare tio seglande damer som tagit chansen att hänga med någon gång i sommar. Nya entusiaster anslöt på slutet, lagom till att vinden blev besvärlig, men de lovar ta nya tag nästa år. Då är vi ute tidigt och siktar på att komma först till första pricken.

Förra året tog vi silver i Light Vessel. I år får vi nöja oss med flitpoängen. Tack vare vårt ihärdiga seglande slutade vi som åtta av 31 båtar i klubbens totalresultat. Det var några snäpp bättre än i fjor.

Britt-Marie Bergström

Motorbåtssektionens ledare har ordet

FÖRST LITE FRÅN MOTORBÅTSEKTIONEN

Ännu en sommar blåste och regnade i stort sett bort. Så upplevde i alla fall de flesta i vår sektion det. Vi hade planer på golfeskader, familjeeskader, manöverövning, man över bord-övning samt en enklare utbild-

ning i att hantera våra ribbåtar. Av dessa planer blev endast det sist nämnda av med fem tappra deltagare en sensommarlördag.

SÅ HÄR HADE VI DET I SOMRAS

Själva lämnade vi Skanörs hamn 3!! gånger i sommar. Det har aldrig hänt någon säsong tidigare.

Vi mer eller mindre rusade ner till båten när vi kunde ana ett smärre högtryck för att på så vis känna av det vi gått och hoppats på hela vintern.

Den enda lilla trösten är att drivmedelskontot inte blev så hårt belastat i år.

Men vi får inte misströsta, utan vi får blicka framåt som man så käckt brukar uttrycka det. Jag har önskat mig 3 liter bottenfärg i julklapp av Agneta. Funderar på en påse trassel till Agneta. Alltså till båten; något annat trassel vill vi inte ha.

VÅRT SMULTRONSTÄLLE

Karrebæksminde i Danmark är vårt smultronställe. Mest handlar det om sol och bad och varierande utbud av restauranger. Det finns dessutom ett brett utbud av affärer såsom fiskaffär, bageri, samt en Brugsen. Någon av dagarna vi ligger där, brukar vi ta bussen in till Næstved, en lagom tur på ca 30 min. Väl tillbaka, brukar det bli en runda minigolf och på hemvägen en is med syltetøj o flödebolle.

Å motorbåtssektionens och mina egna vägnar



Thomas Håkansson





Mellan hoddorna den 25 juni



Klubbhuset vårstädas den 3 mars



*"Optikids" i C55:a
Sista seglingen för säsongen, november 2012*



Finnlines C55:a i Marstrand



Vad händer här då?



Vem sopade banan i år?



Optimist – Ja, visst!



Sailing Ladies "provkök" i Råå



På första parkett, Marstrand

Trosa

– min pärla



service. Detta till det facila priset av 375.- exkl. el för en hel vecka. (2008) Bunkrar man för över 300.- på Ica i samhället körs allt ner till båten utan kostnad. Prata om service !!

Denna idylliska småstad som emellanåt kallas för världens ände är i huvudsak bebyggd med trähus från sekelskiftet med snickarglädje och punschverandor som ligger utmed gränderna och med det mesta samlat runt torget. Efter en god lunch på Bomans eller Stadshotellet är det inte fel att njuta en glass sittande på en parksoffa på torget och bara vara.

Om man inte vill segla vidare till Södertälje och gå in i Grodhavet så kan man kommunalt komma till Stockholm på drygt en timma om så önskas.

Ann-Britt Parneffjord

P.S.

Om man ändå är i dessa trakter skall man inte missa ön Broken norr om Örsbakens prick. Det är en smal, men väl utmärkt led in till ön, och väl där finner man en juvel som sköts av Nyköpings båtklubb. En kulen dag kan man sitta i bastun på toppen av ön och se ut över hela Örsbaken.

Vid ett av våra möten i Sailing Ladies ställdes frågan vilken som var vår eller våra bästa hamn/hamnar som vi seglat till. Spontant svarade jag Trosa. Även om jag svarade snabbt, så måste något undermedvetet ha funnits där, som gjorde att jag nämnde just Trosa.

Det diskuteras ofta vad som är bäst Västkusten, Ostkusten eller Danmark. Allt har sin tjusning, t ex Fjällbacka med sin Kungsklyfta eller Als fjord i Danmark med sin speciella natur osv. Men ändå tycker jag att ostkusten drar längsta strået. Speciellt älskar jag Tjust skärgård med sina fina vikar och en skärgård där man inte slåss om platserna, och där man oftast kan segla i moderata vindar.

När man passerat St Annas skärgård kan man vid Häradsskär utanför Valdemarsvik antingen sträcka utomskärs direkt till Landsort för att sedan gå nordväst förbi Fifång och vidare in till Trosa eller göra som vi föredragit gåinomskärs förbi Gubbö kupa, Örsbaken och sedan upp till Gälöfjärden/Fifångsdjupet dit man kommer oavsett vilken väg man valt.

Inseglingen till Trosa är lång, ca 5-6 dm, men med vacker natur att njuta av.

Vad har då Trosa att erbjuda? Hamnen är relativt nyrenoverad och drivs privat med trevlig personal och goda faciliteter inklusive full-

Saima Kanal o Saimen



*Ut mot ryska
gränsen från
Santio*

Efter en dryg månads segling befinner sig Sefir och Li den 1 juli på den finska ön Santio, långt in i Finska viken, där gränsstationen till Ryssland ligger. Några hundra meter öster om ön går gränsen. Vi ligger vid tullbryggan och väntar på att båten med tullarna skall komma ut och klarera ut oss. Vid åttatiden på kvällen kommer tullarna. Besättningslistan och Sefirs registreringspapper kopieras i sju ex och vi förses med ett papper som finska tullen skall ha när vi väl kommer tillbaka till Finland mitt inne i Saima kanal.

Saima kanal är 58 km lång och har åtta slussar. Fem slussar ligger på ryskt territorium och tre på finskt. Total lyfthöjd är 76 meter. Den första kanalen som byggdes var färdig 1856 och hade fler slussar som var betydligt mindre. 1963 byggdes kanalen om och 1968 var bygget färdigt i sin nuvarande form. Sovjet erövrade en del av Finland efter andra världskriget och gränsen drogs rätt över Saima kanal vilket gjorde att kanalen var stängd fram till den öppnades 1968. Det är Finland som administrerar kanalen även på den ryska sidan. De största fartyg som kan trafikera kanalen är 78 meter i längd, 11 meter i bredd och med ett djupgående på 4,2 meter. Maxhöjd är 24,5 m. Slussarna är något mindre än de som finns i Trollhätte kanal men betydligt större än de som är i Göta Kanal.

För att komma till första slussen i kanalen måste vi segla eller gå för motor i 45 sjömil över ryskt territo-

rialvatten. Vi lämnar den vackra ön Santio kl 6 och så fort vi passerat gränsen ropar ryska kustbevakningen upp oss och begär vår position.

Vi har AIS ombord så de kan mycket väl se oss ändå. Vi får ett kraftigt ösregn över oss. Vi har inte rätt att gå iland någonstans och vi måste följa sjökortets markerade farled med en bredd från cirka en halv till ibland bara 0,2 sjömils bredd. Det första vi upplever är att sjömärken är borttagna som ligger inne i farleden som markerar djup som kan vara farliga för oss. Vi får följa datorns sjökort och inte lita på utprickningen. Efter ett par timmar anropas vi igen på dålig engelska från nästa kustbevakningsstation och utfrågas om vår position. Regnet fortsätter hela tiden. Vi har problem med navigationsprogrammet och datorn stängs av med jämna mellanrum och sedan tar det en kvart innan vi fått igång den igen. Detta gör att vi får förlita oss på att Li ligger rätt i farleden. Vi passerar genom Vysotsk där det ligger mängder av rostiga fartyg och nedgångna kranar. Allt känns rostbrunt och grått. Vid Viborg upphör regnet och sikten blir bättre. Vid första slussen möter ryska tullare som vill ha varsin kopia av båtens registrering och besättningslista.

Slussarna sköts automatiskt och mycket smidigt. Inne i slussarna finns flytande pollare som följer med upp när vattnet fylls på i slussen. Detta gör att man bara behöver förtöja i en pollare och sedan bara passa båten



Savonlinna slott, Olavinlinna

och givetvis ha ordentligt med fendrar. Här råder fotograferingsförbud. Vi tar oss smidigt fram genom de första fem slussarna. När vi väl flyter upp i den femte slussen så möter oss två kvinnliga ryska tullare. Tullarna tar våra pass och det dröjer en halv timme innan vi får tillbaka passen och kan passera vidare över en sjö till finska tullen. Av finska tullen blir vi välkomnade och erbjudna att ligga vid tullbryggan över natten. Nästa dag slussar vi vidare upp till Saimen och går in till Lappeenranta, Villmanstrand, den syligaste staden vid Saimen.

Saimen är Europas fjärde största sjö efter Ladoga, Onega och Vänern. Här finns till och med säl, en typ av vikare. Sjön är som en stor skärgård med mängder av små öar, fjärdar och sund. Vattnet är sött så skogen växer ända ner till vattenbrynet. Vi ser skog som ibland växer ända ut i vattnet. Överallt är det skog. Efter ett tag upptäcker vi att det finns sommarstugor här. Eftersom husen oftast målas bruna eller gröna och träden som står framför husen inte huggs ner så syns de inte. Ibland kan man ana en rak takås inne bland träden och sedan ser man konturen av ett hus. Ofta ligger det båtar uppdragna på land inne bland buskarna istället för vid en brygga. Vi stöter på flera timmersläp som är många hundra meter långa som långsamt tar sig fram till pappersmassefabriker och sågar. Det finns också

pråmar som man lastar timmer på, och som dras eller skjuts fram av bogserbåtar.

Lappeenranta är en vacker liten stad. En typisk sommarstad där mycket av livet i staden kretsar kring hamnen. Vi seglar upp i Saimen under två dagsetapper och övernattar i vackra naturhamnar innan vi kommer upp till Savonlinna. Här är den årliga operafestivalen. Vi lyckas få biljetter till premiären av Trollflöjten. När vi köper biljetter finns det 10 kvar av 2200 platser. Operan spelas i Olavinlinna ett medeltida slott från 1473 där man satt ett stort tält över den jättelika borggården.

Miljön är fascinerande med de grova stenväggarna som dekor och en fantastisk akustik ända upp till de bakre raderna där vi sitter. Föreställningen är magnifik och publiken jublar.

Vi seglar tillbaka samma väg som vi kom med två övernattningar i naturhamnar på vägen ned till Lappeenranta. Det är dags att ta oss tillbaka ut i Finska viken och vi går igenom samma pappersexercis som på vägen upp. Vi tar oss tillbaka till Santio i Finland, denna vackra skärgårdsö i östra Finland, och plockar mängder av smultron.

Joh Fredén

Asanvari

Ett smultronställe är ofta en plats som du kan återvända till många gånger, med samma fina upplevelse varje gång.

Det av mina smultronställen som jag vill berätta om är nog mer att betrakta som en Pärla, en Pärla av många i ett pärlband och som jag med största sannolikhet får uppleva en gång i livet.

Just som ett pärlband – i syd-nordlig riktning i nästan 200 sjömil – ligger öriket Vanuatu bland de utspridda öarna i Stilla Havet.

Vanuatu har haft både franskt och engelskt styre och var tidigare namngivet som Nya Hebriderna.

Öarna är sagolika med sitt djungelliknande landskap och vi ankrade upp utanför några av dem, tillsammans med våra medseglare på Sefir från Skanör och Lewanna från Detmold i Tyskland.

Det fanns rika tillfällen att byta till sig vackra träsniderier och flätade korgar och vi undfågnades rikligt med den lokala söderhavsdrycken Kava, som framställs av roten från en pepparbuske och har en bedövande verkan.

Asanvariviken på ön Maevo är för oss den vackraste platsen i detta pärlband.

Framför vår ankringsplats reser sig bergväggen. Från dess topp faller ett brett vattenfall rakt ner i en natur-



lig pool. Från vattenfallet har man lett in vatten i kanaler till de av befolkningen med stor möda anlagda terrasserna för odling av grönsaker, mestadels den livsviktiga vattentaron. Vattnet leds även vidare ner till byn som därigenom har fått nytta av rinnande vatten.

Annars är det poolen nedanför vattenfallet som tjänstgör som tvättstuga och duschplats, även för oss gästande båtar.

Längst inne i den ganska öppna viken ligger själva byn, där huvuddelen av befolkningen bor.

Små enkla boningar med inhägnade prunkande trädgårdar, vilket inte alls är vanligt i denna del av världen, en liten "kyrka", en sjukstuga och en skola – vittnar om ett ordnat samhälle.

Det enda som avviker från den genuina miljön är den boning som en amerikansk seglare bekostat, Asanvari Yacht Club.

Det är hit vi beger oss för att anmäla vår ankomst genom den sedvanliga artighetsvisiten.

Här håller hövdingen Chief Nelson till, en mycket vänlig man, som för några US-dollar låter oss bli livstidsmedlemmar i Yachtklubben, och som även "inviterade" oss – tillsammans med de andra tre båtarna i viken – till en vildsvinsfest med dansuppvisning nästa kväll. Chief Nelsons son Nixon (de heter verkligen så) är utbildad kock (han har i vart fall arbetat på restaurang i Luganville på ön Santo) och han är hemma på ön just nu och vill gärna laga till en måltid åt de gästande båtarna.



sig i dingen för att ta igen sig, och där blev han kvar.

Maten, ja. Den var verkligen god. Förutom spädgrisen serverades massor av grönsaker, taro och sötpotatis, men vilken tur att vi varit så givmilda med örter och kryddor. Sedan blev det mer dans och då anslöt sig många av byns invånare. Både barn, ungdomar och äldre.

Kvällen var mycket lyckad, men det tog oss mer än ett dygn att få Kavan ur kroppen.

Bland båtarna i viken var följande dag mycket lugn. Men vi repade oss och vi ville ju så gärna se mer av ön. Vart vi än gick hade vi många barn som följeslagare, men när vi skulle vandra till den by som ligger högst upp på ön bad vi dem att stanna, för vi ville inte att föräldrarna skulle bli oroliga. Det gjorde de lydigt. Vandrigen längs den väl upptrampade stigen var intressant och vi mötte flera familjer som varit vid sina odlingar inne i djungeln. Nu bar de hem grönsakerna de skördat och även kavarötter, som vid denna tid fortfarande exporterades till USA för att användas vid medicinframställning.

Alla vi möter är så glada och trevliga och vill gärna visa och förklara, och det verkar så trevligt att hela familjen hjälps åt med arbetet.

När vi kom fram till bergsbyn mötte vi återigen Chief Nelson. Han var på besök hos sin bror som bor där, men även i denna by är det Nelson som är hövding.

Byn var inte lika fin som den vid stranden, men luften var svalare och det fanns många stora träd, en del med stora rotsystem ovan mark som påminde om tecknaren Arnolds skräckteckningar.

Nelson erbjuder oss att vandra runt i byn och han anvisar sin dotter som guide. Tillsamman med henne och massor av barn gör vi en intressant rundvandring.

Nästa morgon kom kocken Nixon utpaddlande till oss. Han undrade om vi hade senap, och det hade vi. Men det var fler saker som fattades inför matlagningen. I stort sett allt förutom grisen saknades. Eftersom vi var på väg till Australien och i princip allt livsmedel är förbjudet att ta med dit, så kunde vi frikostigt dela med oss.

Senare när vi var ute och snorklade i det kristallklara vattnet vid revet, hörde vi ett förfärligt oväsen följt av ett dovt slag inne på land. Det var vårt vildsvin som fått sätta livet till.

När vi senare kom till stranden hängde den lilla grisen uppträdd på spett över öppen eld.

Kvällens evenemang börjar med att byns unga män dansar traditionella danser.

Det var både välkomst- och krigsdanser. På slutet skulle även vi gäster medverka i dansen, med olika lyckat resultat, och det var svettiga gossar att hålla i.

Orkestern bestod av gitarr, trummor och en basfiol tillverkad av en vacker trälåda med skaft och strängar. Musiken var rytmiskt inbjudande.

Efter dansen var det dags för den traditionella Kavaceremonin.

Den här gången var det en extra stark sådan, råpressad ur roten istället för mald av torkade rötter som vi provat på tidigare. Två skålar (halvor av kokosnötskal) per person skulle alla dricka. Det gick ganska bra för vi hade lärt oss att dricka allt på en gång och inte låta läpparna komma i beröring med vätskan, för då domnar de. Boris som erbjuds en tredje, ville inte vara oartig utan tömde även denna.

När maten serverats började han känna sig påverkad och upplevde att känslan försvann från ansiktet och han blev så yr att han gick och lade

På vår fortsatta vandring kom vi fram till vattenfallet, som egentligen är flera fall. Det var fantastiskt att se de sinnrikt byggda terrasserna från ovan. Det var inte helt enkelt att ta sig ner längs fallen.

Dagen före vår planerade avgång blev vi åter inviterade till en festmåltid. Vi kanske skall kalla festerna för restaurangbesök, eftersom vi betalar för maten. Men det är med glädje vi bidrar till byns dollarbehov. Den här gången skulle det serveras kokoskrabba, vilket är en delikatess.

I en hydda hängde några riktigt stora krabbor, så den här gången fick vi inte delta i infångandet. Denna kväll var det bara Nelson som drack kava.

Det finns verkligen ingen anledning att betvivla Nixons kokkonst för även denna måltid var superb. Hans dröm är att det skall komma så många "seglargäster" att han kan öppna en restaurang på ön. Hoppas hans dröm blir verklighet.

Vi tog farväl av Chief Nelson, hans familj och många andra på ön som vi lärt känna, inklusive lilla Mary. Med många varma och goda minnen inombords seglade vidare mot nya mål bland Pärlorna i bandet.

*s/y Li
Lisbeth Lindvall*



Sommersemester i trevligt sällskap 2012

En dag i mitten av juni 2012 klockan 8.30 var det avfärd från Skanör. Vi var tre Skanörsbåtar. Humöret var högt och förväntningarna stora. Personerna i fråga var Ingrid och Nisse, Kristina och Jan samt vi själva, Inger och Johnny. Målet med seglingen var att ha en trevlig semester med njutning och avslappning som det primära.

Färden gick till Klintholm i en fin sydväst på ca 7 sekundmeter och med fulla segel. Detta började bra! Väl framme och förtöjda åt vi världens bästa spätta, rykan-de varm, direkt från pannan.

Att redovisa dag för dag kan kanske bli lite mycket så vi tar det i stora drag.

Seglingen fortsatte från Klintholm genom Grönsund till Stubbeköbing, ett samhälle som kan jämföras med Skanör med mycket gammal bebyggelse i korsvirke och med sneda väggar. Vi kände oss mycket välkom-nade av den trevlige hamnfogden och hamnen var lätt att förtöja båten i.

Därefter blev det en kort segling till Vordingborg med sina ”gåsätårn” och många kulturpoäng; här är det äl-der som gäller.

Nu var det dags för en längre färd, för somliga en liten tripp, men för oss som firade semester, var det en or-dentlig tripp, nämligen till Omö och Kirkehamn. Att lägga till i denna hamn var en helt annan sak än det var i Stubbeköbing. Med dåligt med pålar och kraftig vind var detta en cirkus. Tur att det är en liten hamn och att det var få gäster, så tilläggnen kom inte i tidningen. Från Omö gick nu färden till hamnen Lohals som i sin tur ligger på ön Langeland, en gång en liten trevlig hamn, men nu en ganska så tråkig plats, eftersatt och inte så bra service som tidigare, men naturen är fin.

Vi fortsatte genom Svendborgsund med fantastiska vackra vyer, mycket ”prickarköring” men det var det väl värt. Framme i Svendborg hamn var där så mycket

att se och uppleva så kära vänner åk dit och upplev själva, ni blir inte besvikna.

Färden fortsatte nu till Fåborg, en ganska så lång seg-ling, men vi fick en fantastiskt vacker och varm dag, där det blev tid och möjlighet till både en härlig lunch och en nybryggd kopp kaffe. Till nästa hamn, den gamla köpstaden Åbenrå, var det ca 30 sjömil med vind på ca 10 sekundmeter som ökade och ökade i värsta bemär-kelse. Efter norra knycken på Als kom en vindvridning från bidevind till rakt framifrån. Att kryssa var uteslu-tet, det skulle bli för många slag och för mycket arbete så ned med seglen och på med ”brum- brum”. Usch vilket stampande vi och Nisse fick. Familjen Sälström är mer rutinerad så de kryssade. Vad jag kunde se var Jans armar 2,5 meter långa när vi kom fram, men han snubblade inte på dem, så det var väl ok.

Staden Åbenrå är en mycket gammal och otroligt vacker by. Vi hade lite flyt, då det just när vi anlände skulle vara en stor byfest. Det var kul och vi var där några dagar.

Nu en kort sträcka på ca 18 distans, men enormt vack-ert, syd på genom Als sund för motor, smalt och prick-arkörning. Det är roligt att stämma av papperskortet med plottern. Lite förvånande är att det stämmer så bra, 2 kanske 3 meters skillnad. Mycket bra enligt Johnny. Väl framme i Sönderborg fanns två alternativ; gamla hamnen vilken vi valde ligger mitt i centrum men det var besvärligt att förtöja längs med kajen. Bö-kigt med fendrar som rullade på stora pålar. Med facit i hand skulle nya hamnen ha varit ett bättre alternativ.

Ifrån Sönderborg gick det vidare till Flensburg, en sträcka på 21 sjömil. Även detta avsnitt blev fantas-tiskt. Det börjar kanske bli tjatigt med allt det vackra som vi såg, men det är så vackert att man förvånas i ett kör.

Nu var vi i Tyskland, men i en del av Tyskland med stort danskt inflytande på samhället. Som ni säkert vet



Småbåtshamnen i Kappeln

är detta en stad med stor gränshandel så vi tänkte att vi skulle proviantera där.

Men i alla fall fick vi berättat för oss att det var mycket billigare i staden Kappeln, så det beslutades att färden skulle gå dit så småningom.

Till Gelting-Mole är det 22 distansminuter och vi hade ren kappsegling dit. Det var roligt men resultatet är oväsentligt. Kanske var det egentligen något av en transportsegling. Vädret var fint som nästan alltid på vår färd. Väl framme i hamn tog vi en promenad vilket vi alltid brukar göra. Så var det då dags för Kappeln och från Gelting-Mole till destinationen var det 18.5 sjömil. Det blev inte mycket segling i inloppet mot Kappeln, utan det var motor som gällde. Det var mycket trafik i båda riktningarna, det var väldigt mycket prickar och skojigt med kursändringar i ett kör. Framme i Kappeln var det förtöjning mellan pålar som gällde och vi fick världens bästa plats. All segling i båda riktningarna passerade precis bakom oss. Kan det bli bättre om man gillar det där med båtar?

Kappeln, 68 km syd om den dansk-tyska gränsen, är en trevlig bas för ett par stressfria dagar. Här är riktigt lugnt och skönt, en plats där dagen börjar och slutar med god mat i en avslappnad atmosfär.

Omgivningarna är speciellt ägnade åt att gå på upptäcktsfärd i: 200 m från hamnen ligger fjorden Slien (ty. Schlei) och den gemytliga marinan bredvid är en riktig liten sötvattenspärla i saltvatten. Från hotellet går det också goda vandringsstigar in till centrum av den lilla hamnbyn Kappeln, där den maritima stämningen kryddas med livlig butikshandel i centrum – en atmosfär så oerhört trevlig att den har gjort Kappeln till kuliss för en populär tysk tv-serie.

Det kan varmt rekommenderas att njuta av stadens specialitet, rökt sill från det gamla rökeriet i hamnen efterföljt av en utflykt i skandinavisk historia, för att vara specifik, dansk historia.

Inger och Johnny Martens

Svenska Högarna

"Naturen och växtligheten här ute har en karg och vild framtoning. Ljunghedar och enesnår slår an tonen i dimmigt lila och mörkgrönt bland klippor av grå granit. På de små fågelskären växer vild gräslök, johannesört, strandkvanne, vildros och kungsmynta. Under både vår och höst gör många flyttfåglar ett stopp här för att vila upp sig före eller efter sin långa färd över Östersjöns öppna vatten."

Ur Skärgårdsstiftelsens vänbok 2012 "Matbok från Svenska Högarna" av Sarah Alderin, kock och åretruntboende på Högarna.



I yttersta havsbandet i Stockholms skärgård ligger ögruppen Svenska Högarna. För mig har ögruppen alltid varit fascinerande. När jag började segla fick jag höra om svårigheterna att ta sig dit. Vattnet förbi Gillöga och ut till Högarna är fulla av grynnor och grund och det gäller att hålla koll på var man är. En del sa att man kan bara gå ut till Högarna när det är lugnt och del sa att det måste blåsa lite när man går dit ut för då slår det mer på grynnorna och det underlättar navigeringen. Har man nu tagit sig hela

vägen ut så är inte alla hinder passerade, nu gäller det förtöjningen. Hamnen", i själva verket en smal grund vik är inte öppen eller möjlig för segelbåtar att angöra utan förtöjning sker på ostsidan av Storön med ibland tvivelaktig hållbotten! Men är man väl där tycker jag att man får uppleva något av det vackraste som finns. Fina hällar, slipade av inlandsisen och ljuvlig grönska som helt otroligt kan växa i bergsskrevor till synes utan någon jord! Högarna bjuder på fantastiska vandringar bland klippor och vegetation med en vidunderlig ut-

sikt över havet. Det finns klippavsatser som passar perfekt för vila och kontemplation där man bara kan sitta och drömma . . .

Svenska Högarna är bebott året om, ytterligare en fascinerande faktor. Här mitt ut havet, finns ett eget litet samhälle ibland helt avskuret från omvärlden då isen varken bär eller brister. Sin otillgänglighet till trots har Svenska Högarna ända sedan medeltiden haft fast bosatta och under de säsonger man har fiskat har det bott ca 40 personer på öarna. Det finns idag ingen reguljär trafik ut till ögruppen, men ändå bor där 4 vuxna och tre barn.

Förutom Heidenstamsfyren, från 1874, och några röda bostadshus finns växthus och höns hus! Hönsen går fritt på dagarna och håller gärna till i det höga gräset runt fyren. Det är en speciell upplevelse att stå uppe i fyren och titta milsvitt ut över Östersjön och höra tuppens kuckeliku och hönornas kacklande!

Det är en underbar upplevelse att en sommarmorgon vakna med sol i sittbrunnen och ta sitt morgondop från aktern i det på Högarna alltid klara vattnet och sen sitta i lugn och ro med en kopp kaffe och titta ut över den glittrande fjärden och lyssna till naturen.

Marianne Palmkvist Berg



Svenska Högarna med Heidenstammaren i fonden



Shamal på hemväg

I förra säsongens reseberättelser berättade jag om en kollega som en gång fällde de nu bevingade orden: "Vad gör ni i båten hela dagarna?" Vi kan berätta!

10 – 11 MAJ, DUBROVNIK – BRINDISI

Kvart över elva på förmiddagen satte vi kurs på Brindisi. Vädret var fantastiskt, lagom vind och strålande sol. Rapporten hade sagt att vinden kunde öka något fram åt eftermiddagen för att sedan avta under kvällen och natten.

Rapporten stämde till en början. Vi hade slör och i början märkte vi inte ens att vinden ökade. Så småningom satt vi och längtade efter lite mindre vind för att kunna uträtta sådana basala ärenden som att äta och gå på toa utan alltför mycket om och men.

Vid niotiden på kvällen var det kolsvart med en fantastisk stjärnhimmel och vinden ökade fortfarande. Vi hade kalkylerat med att i bästa fall göra mellan fem och sex knop och att komma fram i dagsljus. Vid halvetiden på natten steg månen upp, dryg halvmåne, och lyste upp vår tillvaro. Loggen pendlade stadigt mellan åtta och åtta och en halv knop.

Redan klockan fyra var vi utanför Brindisi. Det var inte tillstymmelse till gryning utan fortfarande kolsvart. Vi möttes av mängder av ljus från oljeraffinaderier och kemiska fabriker. Det var helt omöjligt att se vad som var vad.

Vi formligen forsade fram och Mikael hade ett styvt jobb att rulla in genuan. Sen skulle storen ner. Mikael fick styra, för jag orkade inte i den stora sjön, utan fick ta ner storen. Tyvärr är jag lite kort i rocken och nådde inte att dra ner sista biten, utan vi kom infarande mellan pirnockarna som en anka med skadskjutna vingar.

Att hitta pirnockarna med alla ljus i bakgrunden utan navigatorn hade aldrig gått. Den gröna fyren som skulle lysa på ena pirnocken var släckt! Den röda drucknade totalt i bakgrunden. Det hade inte varit kul att damma in i piren, som var 1.5 sjömil lång och 8 meter hög! Segla natt? Fy farao!





Stranden som vi var på väg mot sedd från land

13 MAJ, OTRANTO

Gårdagen kunde ha slutat i katastrof. Vi hade fin segling från Brindisi mot vårt nästa mål Otranto, då vi några sjömil utanför bestämde oss för att dra nytta av den fina vinden och gå vidare mot Santa Maria di Leuca.

Jag stod vid rodret men plösligt blev det så tungt att styra. Av någon anledning tittade Mikael akterut och upptäckte att vi hade fått svans. En slang, med ca 10 centimeters diameter hängde ut under aktern. Att det hade blivit så tungt att styra, berodde naturligtvis på att slangen satt i kläm mellan rodret och skrovet. Att gå vidare var inte längre aktuellt.

Vi fick så småningom rullat in genuan, vilket tog en stund i den rätt hårda vinden. För att orka hålla upp båten i vind när storen skulle ner, det kan väl ha blåst runt 10 meter och ratten gick endast att vrida mot styrbord, startade vi motorn och slangen snodde naturligtvis in sig i propellern. För att göra det hela värre lade sig en revlina runt en vinsch och seglet fylldes igen. På något sätt fick vi i alla fall ner storen och fick stängt av motorn och gick mot land på bara riggen. Det blåste rakt in. Framför hade oss hade vi en badvik med sand, som på ömse sidor var omgiven av höga klippor. Innanför de södra klipporna på vår babordsida låg hamnen. På bara riggen gick vi mot land. När vi var inne på 4 meters djup, fick Mikael mirakulöst

upp båten i vind genom en styrbordsgir och droppade ankaret och tro det eller ej, båten stannade. Puh!

När det blev stopp på båten kom en lång slang simmande ut från under båten i en enda härva. Slangen måste ha varit minst 15 – 20 meter lång. Den såg lite jackad ut där propellern hade gått i den. Eftersom det blåste rakt mot en sandstrand, lämnade vi slangen åt sitt öde i förhoppning om att den skulle nå stranden med det snaraste.

Sedan gjorde vi århundradets sämsta tilläggning. Vi vinkades in för att ligga parallellt med en liten betongkaj, på vars kortända det låg en liten fiskebåt. Skärrade som vi var, vi måste ju skylla på något, hade vi för lite fart och vi drev hjälplöst ner mot de närmaste båtarna i den starka sidovinden. Vi bjöd på gratis på underhållning för hela hamnen. Fullt av gubbs dök upp. Folk började fendra av sina båtar, en gubbe kom ut i en liten båt och försökte dra oss mot vinden, några gubbar stod på betongkajen och vrålade order på italienska. Ju mindre italienska vi förstod, desto högre skrek gubbarna, i synnerhet gubben i båten, som vi så småningom förstod var hamnkaptenen.

Det hela löstes på så sätt att Mikael gick ut igen och gick in med fören. Vi struntade helt enkelt i det romersk-katolska sättet att lägga till.

Vad jag gjorde? Jo, jag rände runt som en skållad råtta och flyttade fendrar allt eftersom vi närmade oss något ömtåligt; jag kastade linor till arga gubbar och försökte hålla ifrån efter bästa förmåga. Resultatet blev inte hellyckat. Vi upptäckte senare att våra lanternor var lite tillstuckade. Vi hade ju båtar och linor all over the place, so to say.

En bidragande orsak till kalabaliken var också att vi inte litade på att propellern var som den skulle. Jag var övertygad om att det lät konstigt, och det var Mikael också.

När vi äntligen var fastknutna fick vi tag i en dykare som gick ner och kollade att allt var som det skulle. Det var det, sa han, men det lät sen konstigt om propellern hela vägen hem.

En annan kollega tyckte att det var så "ungdomligt och käckt" av oss att segla hem båten från Medelhavet. Jag kände mig allra minst ungdomlig utan som minst hundra år och rätt så ynkelig efter strapatserna.

I skrivande stund vet vi att propelleraxeln hade blivit skev och att propellerbladen tillstuckade. Glappet i rodret, som vi visste att vi hade, hade blivit etter värre.

14 – 16 JUNI, SANTA TERESA GALLURA – MAHON

På torsdagen lade sig vinden något och i arla morgonstund startade vi vår färd till Mahon på Menorca. Med mellanlandning längst upp på Sardiniens nordvästra hörn för tankning tog färden ungefär ett och ett halvt dygn.

Vädret var fantastiskt hela vägen. Britt-Marie och jag lämnades på första vakten och gubbarna gick ner och sov. Vi satt och småfrös och plirade ut i den kolsvarta natten. Ingen måne var uppe och det var becks svart. De enda ljus som fanns att se var de som reflekterades av våra egna lanternor på bogsvället, samt en och annan avlägsen lanterna. Jag avskyr att forsa fram i kolmörkret utan att se något. Hade det legat något i vägen hade det bara smällt. Ett tag blev vi förföljda av ett starkt ljussken akter om oss, som omväxlande kom och försvann. Kunde det vara sjörövare eller vad? Usch! När gubbsen kom upp efter fyra timmar och tog över, gick Britt-Marie och jag ner för att sova. Britt-Marie lyckades somna i sin akterkabin, men jag låg klarvaken därframme i oväsendet från sjön och började bli sjösjuk. Bättre än att ligga där nere och bli omkringkastad och må dåligt, tog jag mig upp och stod i nedgångsluckan tills solen gick upp. Gissa om jag var trött när vi kom in i vår ankringsvik vid tionsnåret på fredagskvällen.

Det egendomliga ljusskenet akter om oss då? Efter att ha konsulterat sjökortet var den enda förklaringen att ljusskenet måste ha kommit från flygplan som startade från Sardinien. Segla natt? Nej tack!

30 JUNI, AGUILAS – AGUADULCE

Gårdagen startade i vad som för oss är tidig otta. Vi var faktiskt utanför hamnen klockan åtta. Den höga luftfuktigheten gjorde att daggen var enorm och det var genomvått på däck och i sittbrunnen så vi fick sitta på plastsäckar ända fram till tiotiden. Målet var Puerto de Almerimar, drygt 80 sjömil bort. Det var mycket disigt och havet var spegelblankt ända till klockan tolv då det kom en vindpust så vi kunde hissa. En stund senare såg vi framför oss att havet ändrade karaktär. Det gick en skarp kant i vattnet och efter den gick det gäss. Sen gick det igång! Vinden ökade från 3 sekundmeter till 8 på bara ett par minuter. Sen tilltog vinden allt eftersom, och eftersom det var stick i stäv, var det bara att kryssa. Då och då kom vi in i ett glödhet varmestråk; att likna värmen vid att gå förbi en öppen varmluftsgn är inte nog.

Vid någon manöver av något slag skulle vi starta motorn, men den ville inte. Vi försökte ett flertal gånger, men den bara tjöt. Vad göra? Ja, det var bara att fortsätta att segla och det blåste mer och mer. Så småningom bytte vi den stora genuan mot den lilla, men slutligen då vindmätaren vid något tillfälle stod på 16 sekundmeter var vi bara tvungna att reva. Vi hade aldrig gjort det förut under gång i så stark vind, men någon gång skall ju var den första. Varmestråken slog emot oss och mitt i allt sa Mikael: "Vi har ju i alla fall tur med vädret."

Men vi började bli allvarligt oroade för hur vi skulle lyckas ta oss in någonstans utan motor. Av de två tänkbara hamnar som fanns, var en öppen åt vindsidan och en mot lä.

Slutligen bestämde vi oss för den hamn som i alla fall låg 15 sjömil närmare än den vi först tänkt. Vi ringde in, men de skulle inte kunna hjälpa oss att komma in; det skulle vi få fixa själva. Damen Mikael talade med frågade om det var läge för sjöräddningen, men det var det ju inte; "vi satt ju inte precis i sjön".

Eftersom vi hade kryssat hela dagen hade vi fått bra mycket längre väg att tillryggalägga än vi hade räknat med och vi insåg att det skulle hinna bli kolsvart innan vi kom in.



Cabo de Gata, Arrecife Las Sirenas, Sirenernas rev

Vid Cabo de Gata, sydöstra hörnet på Spanien, började vinden avta något. Vi släppte ut reven och kämpade oss runt udden. Det drog emot och kanske var det ström också, för vi fick göra fler slag än vi hade räknat med. Klockan började bli mycket och nervositeten ökade. Det gjorde även vinden och återigen hade vi på tok för mycket segel uppe, men nu slapp vi alla fall att kryssa utan kunde sträcka fram till målet.

Vad som fick Mikael att göra vad han gjorde, vet han inte ens själv, men han försökte återigen starta motorn och den gick igång! Vi blev helt euforiska av glädje. Alla hemska scenerier som jag, jag antar att det var samma sak för Mikael, såg spelas upp inför mitt inre kunde jag släppa. De sista 20 sjömilén lät vi motorn gå på tomgång, för vi vågade inte för allt i världen stänga av den.

Vid halv elvatiden kom vi i kolmörker in i Puerto de Aguadulce nära Almeria och fick ligga på "väntbryggan", där vi fortfarande dagen efter låg kvar, då det om möjligt blåste ännu värre. På eftermiddagen kom det in en jättestor livräddningsbåt med en segelbåt förtöjd vid sidan om sig. De hade fått motorproblem och genuan hade dessutom blåst sönder och hängde i trasor. Det kunde varit vi!

5 JULI, ALMERIMAR – MOTRIL

Vädret såg hyggligt ut inifrån hamnen och även ute på havet var det OK ett par timmar. Sen började det. Det började som vanligt lite nätt, men när vi såg lite gäss tog vi visa av skadan in ett rev för säkerhets skull. Liten genua blev det också. Sen ökade det och ökade det. Efter ett par timmar funderade vi allvarligt på att vända och gå tillbaka, men samtidigt kändes det lite surt efter allt kämpande. Vi hade förstås vinden stick i stäv och var tvungna att kryssa. När vindmätaren pendlade mellan 14 och 16 sekundmeter övervägde vi återigen att vända, men vi hade väl haft en tre, fyra timmar tillbaka. Det kan väl inte bli värre, trodde vi.

Det kunde det. De sista 4 timmarna var det 20 sekundmeter och som vanligt hade vi för mycket segel. Självklart skulle vi bottenrevat i tid. Vi seglade upp vatten på däck i timmar. Det var som att stå i sprutet från en högtrycksspruta. Mikael hade redan på morgonen tagit på sig en jacka, han är lite morgonfrusen, men jag hade bara skjorta och tunna bomullsbyxor. Jag blev totalt genomvåt. Varje gång jag tyckte att jag hade torkat lite grand, kom en ny sjö över oss. Så höll det på. Det går att bli kall i Medelhavet också! Slutligen rullade vi in och tog ner storen och körde motor de sista 10 milén, annars skulle vi inte komma in före

mörkret. 35 sjömil på 8 timmar! Det var de längsta 35 sjömilerna i våra liv.

Vi hade siktat på en hamn som efter vad som sades skulle ha en trevlig yachtklubb, Motril. Ha, ha! Vi blev bryskt avvisade. Ingen plats här inte. Ingen hjälpsamhet, trots 20 sekundmeter på havet. Vi blev visade på en kaj i yttre hamnen bakom ett stort lastfartyg. När vi skulle knyta fast dök det upp ett gäng poliser som ville ha alla papper och passen. Sen försvann det gänget och upp dök nästa gäng poliser som också skulle se alla do-

kument och som dessutom ville klämma oss på 125€; ingen ström, inget vatten och ingen toa. Vansinne! Efter mycket skrikande och palavrande fick Mikael ner priset till 60€, men vi var tvungna att lova att vara borta före klockan nio på morgonen. Jag kan lova att ingen av oss hade den ringaste lust att stanna längre än nödvändigt.

Ja, vad gör ni i båten hela dagarna?

Eva Tildborn-Ström



Årets SBK:are

Till årets SBK:are har i år utsetts, inte bara en utan två personer, som var och en på sitt sätt representerar klubbens "två ben", det som rör havet och båtlivet, och det som rör "hygget". Båda fick av klubbens valberedning ledd av Joh Fredén ta emot sina utmärkelser på klubbens årsmöte. De två är:

Henry Andersson, klubbens hus-
tomte av första rang, som under
oräkneliga år har stått för ärtsop-
pan efter torsdagsseglingarna, haft
ansvar för våra lokaler och varit den
som alltid har funnits till hands
med en hjälpande hand.

Oscar Johansson, ungdomsleda-
re, huvudlärare i segelskolan, god
kappseglare och vinnare av årets
klubbmästerskap.



Joh Fredén, med benäget bistånd av Marianne Palmkvist Berg, överlämnar blommor till årets båda SBK:are

Skanörs Båtklubb, en källa till glädje även på land

2013 års aktiviteter i Klubbhuset

Det är inte bara båtarna i Skanörs hamn som binder ihop medlemmarna i Skanör båtklubb.

Nej, det finns mycket annat som gör att vi medlemmar känner samhörighet med varandra, den samhörighet som i sin tur skapar Vi-känslan i klubben. Vi har alla ett intresse för sjölivet och älskar den natur som vi har runt om oss. (Eller som PG Bentz sa på vår klubbaf-ton – Ni bor i ett paradys.) Vårt fina klubbhus med den absolut vackraste solnedgången man kan tänka sig är ett perfekt ställe för samvaro för likasinnade. Därför prioriterar vi inom båtklubben att på olika sätt göra klubbhuset till en attraktiv mötesplats för alla klubbens medlemmar. Klubbhuset är naturligtvis alltid öppet för medlemmarna för spontana möten, men vi försöker också att fylla huset med olika aktiviteter som faller medlemmarna i smaken och som lockar till att besöka klubben och klubbhuset.

2013 ÅRS AKTIVITETER finns här "lite torrt" uppräknade men bakom varje rubrik finns ett trevligt arrangemang som är väl värt ett besök.

LÖRDAGSFIKA I KLUBBHuset.

Varje lördag mellan klockan tio och tolv under perioden oktober – april har vi en trevlig stund tillsammans i klubbhuset. Klubbmästeriet dukar fram kaffe, frallor, pålägg med mera och gästerna dukar upp den ena skepparhistorien efter den andra i stearinljusen och brasans sken.

JULAFTON firas traditionsenligt med kransnedläggning på kyrkogården i Skanör, därefter är det glögg med alla tillbehör och dans kring granen. Om det finns snälla barn i klubbhuset kommer tomten på besök.

NYÅRSAFTON önskar vi varandra Gott Nytt År mellan klockan tio och tolv i klubbhuset. Klubben bjuder på glögg för värmen och ett glas "skumpa" för det nya året. På kvällen arrangerar Sailing Ladies sin nyårsfest med trerättersmeny och mera "skumpa".

Under vintern kommer vi att ha minst två **KLUBBAFTNAR** där trevlig samvaro kombineras med ett intressant och roligt tema.

SAILING LADIES arrangerar förutom nyårsfesten även ett antal onsdags-träffar enbart för klubbens damer där temat för kvällen alltid har en kvinnlig prägel. Inbjudan till dessa träffar går i god tid ut via e-mail enligt medlemsregistret.

Våren möter vi med ett **VÅR-RUS** där vi hjälps åt att snygga till klubbhuset för en ny härlig sommarsäsong. Som tack för hjälpen bjuder klubbmästeriet på silllunch.

Under april bjuder styrelsen in till **VÅRMÖTE** där sommarens aktiviteter presenteras för medlemmarna. Matresterna lagar maten och klubbmästaren ansvarar för dryckerna.

VALBORGSMÄSSOFTON är perfekt att fira i Skanörs hamn. I klubbhuset dukar vi upp en vårbuffé och på strandbanken brinner Valborgsmässobålet till tonerna av manskör.

Under perioden maj till och med september **KAPPSGLAR VI VARJE TORS DAG.**

Under många år har Henry efter dessa seglingar serverat ärtsoppsbuffé till alla besättningar som kappseglat. Med ålderns rätt har nu Henry dragit sig tillbaka från grytorna och vi söker nu nya kockar till köket. Torsdagsseglingarna startar med en Kick off och avslutas med Hamnmästerskapet. Vid båda dessa tillfällen serverar klubbmästeriet mat efter målgång.

LIGHT VESSEL RACE arrangeras traditionsenligt i juli med efterföljande regattamiddag i klubbhuset

8 – 11 augusti arrangerar SBK åter **SM FÖR FINNJOLLE**. De lyckade arrangemangen år 2010 har gett mersmak och det kommer att bli många aktiviteter under detta veckoslut i hamnen och i klubbhuset.

Som avslutning på säsongen bjuder Klubbmästeriet in till **HÖSTFEST** i oktober och styrelsen kallar till **ÅRSMÖTE** i november. Matresterna står vid årsmötet åter i köket och klubbmästaren har köpt vin för hela årets överskott till efterfesten.

Anders Holmström



SKEPPSHANDELN DU TAR SJÖVÄGEN TILL!

Vågbrytarvägen

216 12 Limhamn

Telefon: 040-15 06 73

E-mail: butiken@limhams-skeppshandel.se

Snart finns vi på Statoil Skanör

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 – onsdag 10.00–16.30

Torsdag 10.00–18.00

Fredag 10.00–15.00

Lördag 10.00–12.00

www.handelsbanken.se/skanor

Handelsbanken

**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



FISKEHUSET I SKANÖR

Tel 040 - 47 96 08



HONDA
The Power of Dreams

Världens största motortillverkare!

www.honda.se

**Vinterförvaring
Fullservicevarv**

**BOAT
Consult**
www.boatconsult.se



Försäkringsskador - Motorverkstad - Volvo Penta auktoriserade
Glasfiberavdelning - Träavdelning - Lackering

Marinelektronik - Riggsservice - Försäljning - Båtlift - Bått transporter

Vinterförvaring: Torsten Bergh +46 (0)705-16 34 09 - torsten.bergh@boatconsult.se

Varvsservice: Anders Borg +46 (0)705-16 34 01 - anders.borg@boatconsult.se