

Sydvästen 2016



Båtvänner i Skanörs båtklubb!

När jag så här i 2016:s elfte timme tittar i backspegeln så ter sig sommaren i stora drag bra, för det mesta lagom vind, acceptabel temperatur och inte alltför mycket regn. Kanske beror minnet på att vi haft en fantastisk september. Hur som helst har det aldrig varit så mycket folk i hamnen som i somras. Uppfräschningen av hamnen med bl a bygget av dansbanan precis utanför vårt klubbhus och Badhytten där bredvid har gjort att vi har mycket mer människor i rörelse runt vårt klubbhus än tidigare.



Apropå mycket människor, Valborgsmässohelgen var ett elddop för oss som kappseglingsarrangör . . . fler än 100 optimistseglare, de flesta med föräldrar och syskon, kom till Skanör och SBK för att segla årets första Rikskval. Det var Optimistjollar överallt och i hamnbassängen kunde man räkna in ett 60-tal ribbåtar.

En sjösättningsramp snickrades ihop som komplement till slipen och som vanligt var många medlemmar på tå för att arrangemanget skulle fungera vilket det naturligtvis gjorde. TACK alla ni som ställde upp!! Vi fick många lovord för våra fantastiska seglingsvatten.

Light Vessel Race, Börje Nilssons minnespokal, ingick återigen i Öresunds Cupen och glädjande nog fanns flera utombys med i startfältet.

Vår stora satsning de senaste åren, ungdomsverksamheten, rullar på bra. De äldsta har vuxit ur Optimistjollen och numera finns både E-jollar och Laser på träningarna. Seglar-skolan är också populär; många återkommer år från år och det ser vi som ett gott betyg.

I år har vi fått vår femte C55:a! Marcus Forsell skänkte den till SBK!! Och vi tackar så mycket och lovar att den kommer väl till pass. C55 är ett bra alternativ efter Optimistjollen för de ungdomar som gärna vill segla flera tillsammans.

Nu har det handlat mycket om båtar och vi ser att det är dags att sköta om vårt hus så inför 2017 har vi många planer och därmed mycket att göra. Är du intresserad av att ge ett handtag är du varmt välkommen eller kan du sponsra med något är det lika välkommet. Vår vision – Gott hygge och bättre flyt för alla – vår verksamhetsidé och värdegrund är till stort stöd för vårt arbete i Skanörs Båtklubb. Till sist önskar jag er alla en trevlig läsning av Sydvästen och ett riktigt bra 2017!!!

Marianne

Sydvästen
Skanörs Båtklubbs magasin

Ansvarig utgivare
Marianne Palmkvist Berg

Omslagsfoto: Joh Fredén
Rikskval – Optimister

Redaktör
Eva Tildborn-Ström

Tryckt hos:
CA Andersson

www.skanorsbatklubb.se
skanors.batklubb@gmail.com

Årets SBK:are

Till årets SBK:are har Gunnel Nilsson utsetts med motiveringen:

Med hjärta, kunskap och uthållighet ser Gunnel till att vi kan genomföra seglarskola, kappseglingar och allt som kräver administrativa insatser. Gunnel delar med sig av sin stora erfarenhet, och med sin glädje och sitt brinnande intresse hjälper hon oss att utvecklas som klubb. När än vi behöver fråga om något är det alltid henne vi skall gå till, det är Gunnel som har koll på historiken och den dagsaktuella informationen.



Hjälpssamhet på italienskt vis

Lämnar Port Saint Louis lite försent för att nå fram till Chassis i anständig tid. Efter eftermiddagens starka vindar mojar det till motorgång utanför den kända kustremsan från Marseille och österut.

Natten är månljus utöver det vanliga, men de små kustfiskarnas enda lanternor ses mot de mörka klipporna som små eldflugor. Situationen är kontemplativ med svagt ljus från egna lanternor och instrument, ljudet av vindar in i styrhytten med öppna kapellsidor, självstyrning...

... då mobilen ringer: "Hej farsan var är du? Hur har du det?" Jag berättar vad ni just läst och svaret blir: "Fan va' fint!"

Inseglingen till Chassis är fantastisk, mörka klippor, en stark fyr på ena sidan lyser så

det glittrar i vattnet, en stark och rytmisk musik ljuder från en plats längre in i viken som inte kan ses men anas och hörs och som bjuder på en stämning av förväntan.

Plötsligt öppnar sig hamnen i famnen av omgivande berg, många ljus från kajnära krogar spelar liksom musiken trots nattatimmen. Då hörs hamnfogdens tordönsstämma: "Privat ingen hamnplats – farväl". Mitt svar blir att låta ankaret gå mitt i hamnen och tänker, "Your move next". Det hela slutar med att jag får en hamnplats anvisad och morgonbesöket på hamnkontoret blir ett riktigt trevligt möte.

Det är dags för höstsegling. Nettan föredrar denna gång att spendera hösten hemma. Det blir ensamsegling från

Rom/Fiumicino och tillbaks för vinterupplägg.

Efter ett långt kvälls- och nattkör när jag den grunda kustremsan vid ön Giglio, i efterhand känd för den stora fartygskatastrofen med Costa Concordia, då endast känd för sin skönhet och intressanta historia. I hamnen ligger som vanligt i italienska hamnar 2–3 stora fartyg med beteckningar som "Guardia di Finanza" och "Guardia Costiera". Färjan ligger still för natten och enda kajplatsen upptas av en snygg blå seglare i en påkostad italiensk design, inget liv ombord. Jag smyger fram långsides för att inte störa, lägger fast med spring till mittknäp för att inte tillåta båten några störande rörelser, lägger mig och somnar på studs.

Vaknar av ett helsikes liv på kajen, folk tjoar och viftar, solen har gått upp, färjans motorer är igång. Jag befinner mig flytande i hamnbassängen utan förtöjningar. Den vackra blåa italienskan har seglat efter att enkelt och på italienskt "sjömansvis" ha lösgjort sig från "patrasket" med den svenska flaggan i aktern.

Besättningarna på de båda "Guardias" står som vanligt i nypressade vita kortärmade skjortor, blanka lågskor i svart och på knoppen en "stylad" skärmmössa. Armarna har man vanligtvis i kors på bröstet medan man betraktar omgivningen under den låga mösskärmen. Under alla år i dessa vatten har jag inte sett en skrynklig och arbetande besättningsman, inte ens när jag blivit uppbringad strax efter att ankaret hivats och ankarlanternan släckts.

Försummelsen, vilken? – Jo jag har ju inte hissat den svarta "ankarbollen" i riggens förtiangel efter att ankarlanter-



Chrisanelle vid kaj i Portoferraio på Elba

nan släckts och gryning inträtt. Efter 2 timmars kontroll av "mina papper" och utfrågning om ägande, mina avsikter både före och efter uppbringandet, lämnas jag åt mitt öde tillsammans med tydliga förmaningar. Positionerna på fördäck med armarna i kors kan återtagas och strykveck- en på de korta skjortärmarna är fortsatt obrutna.

"Lämnas åt sitt öde" kommer vi ihåg speciellt, Tony och jag, som seglade Chrisanelle från en ankarplats (Paradiso) i

Messinasundet till en hamn i hålfoten på italienska stöveln där vi förvisades till en stormig liggeplats i en nästan öde hamn, finansierad av EU:s strukturfonder till ingen nytta.

Det var då en italiensk ensam-seglare bad att få ligga utsides vår båt. Vi hade funnit en något bättre plats även om en träfiskebåt alldeles i närheten gick i kajen och sjönk ur sina förtöjningar. Normalt tillät inte väderförhållandena utsidesförtöjning, men OK och killen satt uppe hela dagen i överlevnadsdress och passade förtöjningarna efter att han tydliggjort att "i Italien är det inte vanligt att bli hjälpt av andra italienska seglare". Han "lämnade inte oss åt vårt öde" utan medverkade istället till att vi kunde göra en trevlig biltur i den fattiga men charmiga sydprovinserna, medan han tog vår "ankarvakt" också.

Bjarne Nilsson

Svårt att motstå att segla igenom – men det gick



Kontrasternas segling

S/Y Anna Lisa har nu varit ifrån Skanör i ett halvår och vi lever ett typiskt långseg-larliv. Vi får uppleva mycket sol och bad, men framförallt får vi komma till platser som vi annars inte hade åkt till.

Vi tycker om att angöra ställen som inte alla andra väljer att komma till. Därför blir det här en kontrasternas segling. Ena dagen är vi i trygga, välkända Europa, nästa dag kliver vi i land i ett afrikanskt, muslimskt land, för att senare få komma till öar dit inte så många andra turister kommer.

Här kommer utdrag från våra upplevelser i bl.a. Marocko



På väg upp för floden till Rabat

Marocko

Det tar tid att segla här i Ma-rocko, eftersom vi vid varje avgång måste gå till tullen, hamnkontoret och polisen.

När vi kommer till den nya hamnen, måste vi återigen, på flera formulär i den nya sta-den, informera tullen, polisen och hamnmyndigheterna om

Anna Lisas längd, bredd, färg, antal motorer, byggår, om skrovet är tätt, masthöjd och en hel del annan information som jag inte ens bryr mig om.

De ska också veta våra födelsedatum, födelseort, vad vi arbetar med, adressen hemma, e-post, telefon, i vilken stad vi har hämtat våra pass och en hel del annan information. I de marockanska städer som vi har varit i vet de mer om oss och Anna Lisa än kommunen hemma gör.

När vi kommer till Rabat, går vi uppför floden Bou Regreg och in i hamnen. Naturligtvis får vi också här hitta en penna och fylla i många formulär. I väntan på polisen och tullen fyller jag i papper till hamnkontoret. När det är klart går jag upp i sittbrunnen. I det samma öppnar Mathilda dörren från toaletten. Den skarpa kanten träffar mitt öra där det fäster mot huvudet. Dörren skär in mellan örat och huvudet när jag rusar förbi. Det gör ont, men jag fortsätter mina sysslor.

"Det blöder", ropar Mathilda. Troels ser förskräckt ut och försvinner in i förpiken. Han gillar inte att se blod och det kommer mycket av det. Margareta kommer och tar kommandot. "Mathilda, hitta en sax. Thomas sitt ner." Med självhäftande strips sätter hon mitt öra tillbaka på plats. Det är förmodligen inte så illa som det först verkade. Troligtvis kommer det att sitta kvar på sidan av huvudet, där jag mest av allt vill ha det.

"Mr. Veber", ropas det från den flytbrygga vi väntar vid. Margareta är ännu inte klar med reparationen av mitt öra, och det är tullen som nu är här. Jag håller på mitt öra, och tulltjänstemannen kommer ombord. När han är

borta med mitt klotter på sitt formulär kommer polisen. Vi sätter oss ner vid bordet i salongen. Polisen har inte bara ett formulär som tullen hade.

Medan vi håller på med pappersarbetet i Anna Lisas kajuta hör vi en duns och ett repande ljud. Jag går tillbaka upp i sittbrunnen, undviker dörren till toaletten, och träffas av nosen på en knarkhund. Den skakar och sätter alla klorna i teaken. Det är tydligt att den inte vill vara ombord på Anna Lisa. Tre nya polismän försöker att driva hunden framåt utan framgång. De ber om ursäkt och bär hunden i land igen. Polisen i salongen stannar lite längre.

Det är problem med våra pass. De är utfärdade av "Polismyndigheten", men ett av dem är utfärdat av "Polismyndigheten i Skåne". Naturligtvis har han sin yrkesstolthet

och i Marocko är det mycket viktigt var, inte av vem, våra pass är utfärdade. Vi förklarar att de alla är utfärdade i Skåne, och efter några samtal fram och tillbaka på engelska, franska, arabiska och spanska, bestämmer han sig för att det är OK med pass utfärdade i Skåne. Även om han är allvarlig och att det inte råder någon tvekan om vem som bestämmer, så är det fortfarande många leenden och mycket skratt när myndigheterna är ombord.

Vi går upp i staden och försöker köpa mat innan den stora muslimska helgdagen i morgon. Vi kommer långt in i Medinan och när vi vill gå hem kan vi inte hitta tillbaka. En hamn kan man dock alltid hitta, man går bara nerförsbacke. Men innan vi kommer så långt, trampar jag på en glasskärva som går långt upp i foten.



På kort tid är min sandal fylld med blod, och röda fotspår bakom mig visar var jag har gått. Än en gång får Margareta reparera mig. Först nödortfigt på gatan, efteråt ordentligt på båten där vi har alla verktyg.

Jag är så glad för Marocko och skulle vilja ha några souvenirer att ta med hem. En liten del av landet som kan påminna mig om de varma och vänliga människorna här. Nu har jag två: Ett ärr bakom örat och ett hål i foten.

Atlanten

De andra seglarna i hamnen i Rabat vinkar adjö till oss. Lotsbåten går framför oss ut ur floden. När vågorna blir för stora vänder den röda ribbåten tillbaka till hamnen, men vi fortsätter, ut på djupt vatten där sjön är snäll mot oss. Vi sätter segel och Anna Lisa börjar långsamt sätta tänderna i de 475 sjömil vi ska segla.

Ljus i natten

"Thomas, vill du komma ut och hjälpa mig?" Klockan 22 drar Margareta mig ur mina drömmar och ut i mörkret i sittbrunnen. Mathilda och Margareta har vakten och jag förstår deras förvirring. På det svarta havet finns nästan lika många ljus som stjärnor på himlen ovanför oss. Det är som en julgran, för korrekta lanternor är inget fiskarna i Marocko vet något om. Vita, röda, gröna, blinkande, fasta och projektörer. En fiskebåt ligger ganska nära oss och de skriker på arabiska. Vi ändrar kurs 90 grader och det verkar lugna fiskaren.

Jag är irriterad på mig själv. Vi är 12 sjömil från kusten. Jag trodde att det var tillräckligt för att undvika fiskebåtarna och deras nät. Resten av natten är det som en slalom mellan blinkande röda, vita och gröna ljus. När vi passerar Mohamedia tillkommer även två tankfartyg och en bogserbåt och förvirringen är total.

Jag hör hur bogserbåten flera gånger med desperation i rösten anropar fiskarna. "Du är mycket nära mig. Jag drar en flytdocka med en 600 meter lång kabel i vattnet. Jag har svårt att manövrera." Jag ser bogserbåten på AIS:en och håller ett par sjömils avstånd. Hoppas att fiskarna också gör det.

Kuling

Vi visste att det skulle komma, så vi var beredda. I ett dygn surfar vi på stora vågor med endast ett litet försegel. Jag hade trott att jag skulle vara lite rädd för de stora vågorna och 15-16 m/s vind, men Anna Lisa är en säker båt. Det känns aldrig obehagligt. Troels tittar på GPS:en: "38 timmar till vi är framme? Det är inte så mycket. Jag går ner och sover, så är det endast 28 timmar kvar när jag vaknar." Sådan var stämningen ombord. Även om vinden hela tiden försökte att slita min keps ifrån mig, så var det bara ett lugnt porlande av vatten när vi låg i kojen.

Vindstilla

Vinden dör och lämnar en irriterande dyning efter sig. Vi måste gå för motor. Det gör

ingenting, för då kan vi verkligen se delfinerna som bjuder upp Anna Lisa till dans. Hela dagen, endast avbruten av små pauser, har vi delfiner som simmar runt fören.

Vi läser böcker, lyssnar på podcasts, pratar, sjunger, spelar, tittar på film och äter och sover. Tiden försvinner och vi är framme. De första dagarna var tuffa och kännetecknades av trötthet, men sedan vande kroppen sig till den skakiga tillvaron och att bara sova ett par timmar åt gången. Det blev trevligt och jag kunde lätt fortsätta några flera dagar. Ankarkättingen skramlar ur klysen. Vi backar med motorn så att ankaret grävs ner i sandbotten. Sedan tystnad. Vi är framme.

För de flesta är Kanarieöarna bara några timmar i flygplan. När man har seglat hit inser man att det inte bara är runt hörnan.

En stolt känsla bubblar i Margareta och mig. Barnen ser också ganska nöjda ut. En viktig milstolpe på vår resa har uppnåtts. Efter 2940 sjömil har vi kommit till Kanarieöarna.

Graciosa

Jag drar jollen långt upp på stranden, så att tidvattnet inte senare ska stjäla den, och börjar långsamt gå genom sanddynerna. Jag går barfota för hela Graciosa är som en stor strand. Vit korallsand fläckat med knähöga torra buskar och håliga lavastenar utspridda som chokladströssel på en mjukglass. Tre svarta berg, rester från öns vulkaniska barndom, stiger

upp ur sanden. Bortsett från de geologiska monument som gör Graciosa synlig på långt håll, är ön platt som hemma.

Tre kilometer bort kan jag se den lilla vita staden som pressas in i sanden. Det bor 600 personer på ön, men här är inte ett öga. Tystnaden är bullrig. Bränningen på stranden hörs inte längre. Inte heller några motorer, skrikande människor, musik eller skrammel. Endast vinden viskar i mitt öra och en liten fågel som gömmer sig i en taggig buske vågar störa med ett enkelt pip.

Jag börjar gå mot staden, fortfarande barfota för sanden är så fin att den känns mjukare än en handvävd marockansk matta. Det är som att komma in i en vildavästernstad, även om det inte är hästar som står utanför salongen, utan dammiga Land Rovers. Gatorna mellan husen är fortfarande täckta med finkornig korallsand. Bara nere vid hamnen, där färjan förbinder ön med



För ankar utanför Graciosa

verkligheten, finns ett litet område med asfalt, där det känns trevligare att ha sandaler på fötterna. Kontrasten är enorm från Marockos liv, buller, dofter, ljud och färger. Det var bra att vi i fyra dagar till havs fick sinnena ner till en normal nivå. De fyra dagarna till sjöss innebär dock också att min kropp inte vill sova när vi går till sängs. Den är redo att ta ännu en nattvakt under stjärnorna.

Jag sitter i mörkret i sittbrunnen. Även här är intrycken nertonade. Var det inte en

tysk båt för ankar bredvid oss? De har uppenbarligen inget ankarljus. Jag kan inte ens se dem som en kontur i mörkret, även om jag vet att de ligger mindre än 50 meter bort. Den andra handfullen båtar som ligger här syns inte heller. Endast ankarlanternorna i masttopparna visar att vi inte är helt ensamma. Mörkret är lika orört som tystnaden. Det ger frid i kroppen att vara här. Tänk att Kanarieöarna också kan vara så. En vecka av tystnad, följt av 32 timmars hackig motorgång på ett lugnt Atlanten, då är vi i Arguineguin på Gran Canaria. Nu är sanden på stranden svart, i motsats till natten som är full av ljus. Fiskebåtar, danskar, svenskar och norrmän, souvenirbutiker, parasoller, menyer med bilder och massor av erbjudanden om bussresor till alla hörn av ön. En annan och helt annorlunda Kanarieö. Men inte sämre av den anledningen.

Thomas Veber S/Y Anna Lisa



Familjen Veber på Graciosa

Stavreby och Bögeskov, två små okända danska hamnar



Stavrebys hamninlopp

Efter att ha seglat i många år med ett djupgående på drygt 1,60 m har jag nu avvecklat segelbåten Ellinor och ersatt den med motorbåten Tordön med ett djupgående på knappt 1,0 m. Att det betyder stor skillnad i fart var delvis avsikten och att komma ut när det inte blåser för att bada någon stans längs Näsets stränder var ju avsikten. Men när dessa önskemål tillgodosetts så ger nyfikenheten att finna nya mål goda möjligheter i vårt närområde.

Jag har tidigare beskrivit hur det går att uppleva farvattnen i Köpenhamns Hamn och Saltholm. Det går med segelbåt men så mycket enklare med motorbåt.

Efter en övernattnig på Nyord ca 30 distansminuter från Skanör i Bögeströmen tittade vi i sjökorten och upptäckte en liten hamn ganska nära och på vägen hemåt. Annika googlade på namnet, Stavreby, och hitta-

de lite information i "Sejlnet.dk" och vi konstaterade att det bör fungera att besöka den lilla hamnen. Båtar med djupgående mer än 1,5 m gör sig inte besvär och det är inte alltid som ens det går. Men en meter fungerar, men man



Nyord i kvällningen



Jungshoved kirkehavn

måste följa anvisningarna i lodsens noga.

Vad är då upplevelsen där? Ja, det kan man fråga sig. Man är ensam besökare och det är en bit att gå till den synnerligen pietetsfullt bevarade byn och ännu längre till kyrkan, Jungshoved kirke, och Jungshoved slottsruin. Där finns det dessutom bryggor, Jungshoved kirkehavn, där det låg segelbåtar, så det är ett alternativ. Någon krog såg vi inte till varken i hamnen, i byn eller vid kyrkan. Trots det var vi ändå mycket nöjda med detta besök innan vi fortsatte hem till Skanör efter en fin övernattning i Nyord. Av en jämnårig skanörare hade jag hört talas om en hamn rakt väster om Skanör, Bögeskov Yachtharbour eller Bögeskov Lystbådehavn. Namnet på "Seilnet.dk" lät ju lovande och det är det, men inte beroende på hamnens storslagenhet. Nä, det är mer en småskalig luggsliten charm, en hamn med begrän-

sat djup, men fullt tillräckligt för de flesta motorbåtar. I anslutning till hamnen finns krogen Trak-tørstedet, en riktigt bra krog. Mellan krogen och hamnen finns en liten sandstrand och en brygga för bad. Hamnen ligger dessutom i änden på en vandrings/cykelled som löper förbi Stevns klint till Rödvig. Vid Stevns Klint ligger en halv kyrka där resten störtat i havet, bara det värt ett besök.

Var inte rädd för att pröva dessa hamnar, men ta det väldigt lugnt sista biten fram, så löser det sig. Bägge hamnarna finns i min navigator vilket underlättar, men jag råder att läsa på innan besök.

De danska hamnarna finns alla med på nätet.

Leif Wessel

Utsikt mot Traktørstedet



Jollekommittén har ordet



Hösten är här och våra lite äldre jolleseglande barn och ungdomar gör sig redo för att ge sig ut och bemästra det ruffa och vilda havet med energi, glädje och fighting i blicken.

Jolleåret började i mitten av mars, efter vinterstrålande söndagar med vinterfika i klubbhuset, och vi får äntligen se våra barn och ungdomar tyst och smidigt glida ut genom en näst intill tom och tyst hamn.

Det är inte många dagar om året som våra barn inte seglar eller våra tränare och coacher finns vid deras sida för att peppa, sporra och sprida glädje och kunskap.

Nytt för klubben i år är att våra äldsta barn inte längre är barn utan ungdomar, vilket betyder att de vuxit ur sina optimister. Det betyder nya båtar och det känns fantastiskt roligt att vår klubb nu även har ungdomar

som seglar E-jolle, Laser och C55. Något vi måste bygga vidare på under kommande säsong.

Vi har haft ett fantastiskt jolleår och det går inte i ord att beskriva vilka fantastiska barn och ungdomar vi har i vår klubb, hängivna tränare och coacher samt alla ni fantastiska klubbmedlemmar. Vi hade inte lyckats ordna och arrangera de tävlingar och läger vi haft i år utan det stöd och support som ni klubbens medlemmar gett! Stort tack! Vi sätter Skanörs Båtklubb på kartan och vi vill här bjuda på ett par fantastiska minnen. Men tro inte att året är slut än – seglingar, tävlingar och läger står bara runt hörnet och väntar.

Varma hälsningar

Malin, Marianne, Sofia, Lena, Gustav, Oscar, Oskar, Hugo & Kalle

Rikskval för Optimistjollar 2016

Under Valborgshelgen fylldes Skanörs hamn med Sveriges bästa Optimistjolleseglare som skulle göra upp om de åtråvärda landslagsplatserna till VM, EM och NM. 104 seglare hade kvalificerat sig till 2016 års Rikskvalsserie som seglas under tre helger. Skanör var först ut som värd följt av KSSS – Saltjöbaden och KKKK – Kullavik.

Två hemmaseglare, Vilhelm Reischmann och Julius Balkfors fanns med i det starka startfältet. Från Skanörs Båtklubb var hela fem seglare kvalificerade men mycket kan hända under vintern och tre, Arvid, Clement och Max fick tacka nej till sina platser då de vuxit ur Optimistjollen.

Efter månader av förberedelser var vi framme vid dagen med stort D. Den fina extra sjösättningsrampen var på plats, alla funktionärsbåtar redo och 200 hamburgare inhandlade. Redan vid fredag lunch rullade de första ekipagen med jollar och följbåtar in. Logistikgänget dirigerade föredömligt trafiken. Jollar lastades av och coach/följbåtar sjösattes i en strid ström. På tävlingsexpeditionen rullade registreringen

på lika smidigt. Det är många papper att hålla reda på när det seglas på nationell nivå, allt från rorsmansdeklaration till tävlingslicens ska kollas.

På lördagen fick vi träffa Rikskvalsseriens seglingsledare Patrik Schander för första gången. En tuff uppgift att arbeta med en ny stab av funktionärer varje helg. Glädjande för alla var att det blåste betydligt mer än vad prognosen utlovat och samtliga tre planerade race kunde genomföras. Trots att vi använde oss av tre par som tog målgång och filmade fick vi kämpa länge med att få ordning på resultatet. Att ta målgång på 104 jollar kräver rutin. Det blev en svettig kväll på tävlingsexpeditionen!

Söndagen bjöd på lätta vindar och många vrid – en mardröm för seglingsledning. Vi fick också på morgonen stuva om lite i organisationen på vattnet vilket inledningsvis strulade till det med flaggorna vid startproceduren. Men med lite förstärkning på startfartyget var ordningen strax återställd. Svag vind i kombination med ström och heta seglare resulterade i ett ytterligare antal omstarter.

Bara ett race kunde genomföras.

Vann gjorde Marius Westerlind från Kullavik som också tog hem hela Rikskvalsserien och belönades med en av fem platser i VM-laget. Att Marius är en seglare att räkna med i framtiden bevisade han med en imponerande 12:e plats (av 255 startande i pojkklassen) på VM i Portugal.

Ville och Julius, som bågge debuterade i Rikskvalssammanhang gjorde bra ifrån sig och slutade på 47:e respektive 81:a plats i totalserien. Starkt jobbat!

För vår del var det en kul och lärorik resa att planera och genomföra en så stor tävling. Skanör erbjuder fantastiska förhållanden med ett mysigt klubbhus, fina seglingsvatten, kort in- och utsegling, en närhet till hamnen som ger en publikvänlig arena där man kan följa seglingarna från land men framförallt vi är en klubb med stort hjärta!

Att stort tack till alla funktionärer, både till sjöss och på land. Utan er hade vi aldrig rott i land ännu ett lyckat arrangemang!

Öresunds Cup & Liros Cup 2016

ÖRESUNDS CUP vänder sig till de lite mindre erfarna seglarna. Nytt för i år var att Skanörs Båtklubb arrangerade

tävlingen tillsammans med Kämpinge Vattensportsklubb och att vattenorganisationen bestod av våra tränare och

lite äldre jolleungdomar. Lördagen den 20 augusti hade vi totalt sett 25 optimister på startlinjen varav 6

från Skanörs Båtklubb och 12 Konaseglare. (För den oinvidde kan meddelas att Kona är en slags vindsurfing.) Väder och vind var inte riktigt på vår sida, Det blåste lite för mycket för våra optimister vilket gjorde att vi inte kunde genomföra alla race men å andra sidan var vinden perfekt för vindsurfarna. Vi var alla lite oerfarna och spända på att arrangera en tävling med optimister och vindsurfare på samma bana. Det gick dock galant och det var riktigt roligt. Alla våra hemmaseglare kämpade riktigt bra och fick fina placeringar. Stort grattis!

Efter korvgrillning och prisutdelning fick våra lite äldre ungdomar testa på Kona och hade det riktigt skoj. Det här kan vi verkligen göra igen – kul med samverkan!

Under **LIROS CUP** som arrangerades dagen efter hade vi å andra sidan fantastiskt väder, strålände solsken och ca 25 grader. Vinden var inte riktigt lika bra som vädret och vi fick vänta på vind i ca 1 timme. Men den som väntar på nått gott väntar aldrig för länge, vilket stämde väldigt bra då vi tillslut fick fina 3-5 m/s där tre lyckade seglingar kunde genomföras.

Det blev ett stort fält med ca 40 båtar totalt, och eftersom vi var på hemmaplan fick vi ihop många seglare från Skanör, där vi var representerade med seglare i alla klasser utom en. Vi hade sex segare som fjattades om första placeringen i Optimistklassen. Vilhelm Reischmann lyckades ta hem segern och



Den karaktäristiska konabrädan

vann Optimistklassen i mycket tuff konkurrens. Vi hade även två stycken seglare i E-jolleklassen. Det var en av deras första tävlingar, men de kämpade väldigt bra, vindarna var svaga och det var svårseglat.

Våra tre Laserseglare ställde upp i klassen Laser radial, vilket betyder att seglet är mindre än Laser standard,

och det gör att man kan segla båten med lite mindre vikt än med den vanliga riggen. I radialklassen tog Malin Steffensen hem vinsten med tre bra genomförda seglingar. Tävlingsdagen var lyckad och avslutades med grillning. Därefter var det prisutdelning ute på det nya trädäcket, som har visat sig vara riktigt lämpat för detta!







SM i C55

SM gick i Mariestad vilket gjorde att det blev lite längre körning än förra året då det gick på hemmaplan. Detta år var vi tyvärr inte lika många från Skanör utan bara tre lag, Hugo & Oscar, Björn Flygare & Ylva Selander och Björn Ursing & Martin Lidgard. För både Björn & Ylva och Martin & Björn var det deras första SM i dessa båtar och dessa konstellationer. För Hugo & Oscar var det tredje SM tillsammans men första på några år.

Årets SM gick tidigare än vanligt då det brukar gå i augusti men i år gick det den 1-3 juli. Det är en tredagars-tävling där vi började med 2 race på fredagen då det gick lite blandat för oss alla.

Fredagens seglingar gick i medelvindar mellan 4-6 m/s.

Bröderna Johansson placerade sig högt upp i listan med placeringarna 4 och 8 de två första seglingarna, Ylva & Björn hade lite otur och fick en diskning i första racet och en 16:e-placering i andra, vilket gjorde att de hade mycket att förbättra till dag två. Björn & Martin seglande väldigt bra för att vara deras första SM och placerade sig 21:a och 24:a första dagen.

Under lördagen var värmen inte på vår sida med det var däremot vinden som gav oss 5-8 m/s. Detta behövde alla Skanörslagen då vi alla behövde segla bättre för att nå våra uppsatta mål.

Vi fick igenom 4 fina seglingar under lördagen där alla förbättrade sina resultat, Bröderna Johansson placerade

sig som 4, 12, 16, 7 vilket var lite ostabilt, men resulterade att de höll sin plats (sexa) sedan dagen innan. Björn & Ylva hade en mycket bättre dag än på fredagen, då de fått några timmar ihop i båten. Detta resulterade i placeringarna 5, 18, 11 och 18 vilket var en stor förbättring sedan dagen innan och de klättrade i totalen.

Björn & Martin fick placeringarna 20, 25, 9 och 25 under lördagens seglingar vilket var väldigt bra och de höll sin placering i totalen.

Söndagen bjöd på regn, regn och åter regn och vinden var tilltagande under hela dagen med 9-14 m/s. dessutom med pendlande vrid på ca 30 grader. Detta var tydligen bra förhållande för Bröderna



Oscar och Hugo på kryssen

Hur är det egentligen? Kameran är still i båten, men jämför bilderna och titta på horisonten! Med horisonten vågrät ser vi hur det är i verkligheten

Johansson då de seglade in sin bästa placering för helgen vilket var en andraplacering. De andra två seglingarna under resten av dagen gick inte riktigt lika bra, 9 och 15. Under sista seglingen för dagen vred vinden 45 grader vilket resulterade i att seglingen inte blev riktigt rättvis. Med dessa placeringar slutade Oscar & Hugo som sexa i tävlingen, vilket dessutom var bästa båt från Sydfleetet.

Björn & Ylva seglade inte riktigt lika bra dag tre, där de tyvärr fick en diskning till

mot sig och sedan en 13 och 8 vilket tyvärr inte gjorde så att de klättrade så mycket i listan utan hamnade på en 16:de plats till sist, vilket är grymt bra när man aldrig ens tränat ihop någon gång!

Björn & Martin hade inte sin bästa dag på söndagen då det blåste mer än vad de var vana vid. Detta bidrog till att de kom in på placeringarna 27, 29 och 30 och slutade på en fin 25:te plats. Det ska de verkligen vara nöjda med!

Efter seglingarna var det bara "hemseglingarna" kvar

vilket inte brukar vara nått problem, utom kanske lite trötthet. Tyvärr blev det lite värre än så för Björn & Ylva som fick lite bilproblem halvvägs hem. Det blev kaos – de var tvungna att lämna in bilen på reparation och hem tog de sig i en lånebil, inte riktigt något som någon av oss hade energi till efter en hel helgs segling i tuffa förhållanden. Men tur i oturen så gick det rätt smärtfritt och alla var hemma under kvällen.

Lag-SM

Lag-SM är en tävling där man seglar i 4-mannalag mot varandra. Banorna ser annorlunda ut mot de i normala optimisttävlingar och de är mycket kortare än vanligt, ca 5-8 min. Årets segling gick i Saltsjö-Boo, Mjölkudden, i mitten av september med hela 31 anmälda lag.

Vår tävlingshelg började redan klockan åtta på fredag

morgon då alla ekipagen började rulla mot Stockholm. Väl uppe lastade vi av båtar-na och gjorde dem klara för segling nästa dag.

Efter det tog vi bilen till campingen där vi bodde i små stugor. Väl installerade i stugorna så blev det pizza och lite häng innan läggdags.

Lördagen började tidigt då tävlingarna skulle börjat

klockan åtta, men tyvärr blev det inte någon segling förrän vid två då ingen vind syntes till över hela Baggen. När vinden väl kom blev tre av fyra planerade omgångar genomförda, vilket betydde att vi bara seglade 3 av 7 seglingar på lördagen där killarna vann en av sina.

Söndagen började mycket tidigare än väntat då vi först skulle segla igen det vi missat under lördagen. 4 seglingar med en vinst. Efter det blev det en väntan för att räkna ut resultaten för grundomgången. Vårt Skanörslag med August, Jacob, Julius och Philip kom tyvärr inte med i finalracen utan tävlade om placeringarna 20-24, där vi kom 23, vilket var bra kämpat av killarna. Bättre gick det för det mixade lag Ville ställde upp i som slutade på en fin 8:e plats.



Mjölkudden i Saltsjö Boo

Lifbåt 416 räddar åter liv

UNDER EN DRYG VECKA i början av oktober stod Skanörs egen Lifbåt 416 i centrum när SVT genomförde det årliga Världens Barnevenemanget. Årets Sportuppdrag bestod av utmaningen att ro en livbåt genom Göta Kanal och tilldelades sportprofilerna Magdalena Forsberg och Johanna Ojala. Uppdraget att tillhandahålla en livbåt tilldelades Skanör Falsterbo Lifbåtsroddarelag! Flera av SBK:s medlemmar, tillika roddare, deltog aktivt i såväl förberedelser som genomförande.

"Hej det här är Allan Förberg. Jag är producent på Sveriges Television och bland annat ansvarig för Världens Barn 2016. Vi skulle vilja låna er livbåt.". Så inleddes samtalet som kom att prägla en stor del av sommaren för många av roddarna i Skanör och som kulminerade under Världens Barn-veckan 1 – 7 oktober.

Under en diskussion mellan Allan Förberg och Oskar Kihlberg – äventyrare och involverad i projektet – i samband med planeringen av årets Sportuppdrag, funderade man kring alla dem som med fara för sina liv flyr över Medelhavet i bräckliga icke sjövärdiga farkoster. Idén att låta sportprofiler ro en livbåt genom Göta Kanal föddes och efter att ha googlat "livbåt"

fann man Lifbåt 416 och kärleken var omedelbar. När Roddarelaget dessutom gav den historiska bakgrunden kring båten föll allt på plats. Konceptet "Världens troligen äldsta livbåt som ännu aktivt ros och seglas och som räddat 91 människoliv fortsätter nu att rädda liv" föddes.

Roddarelaget informerades av SVT om grundtankarna och principerna för projektet och ålades strikt munkavle. Efter att ha diskuterat i en mindre grupp och bjudit ner Allan och Oskar för diskussioner och provrodd beslutade Roddarelaget att ta det unika tillfället i akt och acceptera SVT:s förslag. Ändamålet med Världens Barn är en god sak, att sprida information om den kulturhistoriska gärning som sker kring livbåten är värdefullt och inte minst såg Roddarelaget en möjlighet att samlas kring ännu ett roligt och spännande projekt.

Det skedde dock inte utan en del frågeställningar och med stor tveksamhet kring genomförbarheten av själva rodden. 19 mil rodd, genom 58 slussar och över tre större sjöar bär respekt med sig och Roddarelaget informerade tidigt SVT om att möjligheten att segla Lifbåt 416 måste utnyttjas om vindarna medger, och att det måste finnas fölgebåt som kan bogsera vid behov. Det senare visade sig vara klokt...

För att kunna hantera projektet professionellt skapades fyra projektgrupper inom Roddarelaget. Teknik & Båt, Logistik, Media & Kommunikation samt Formalia. Grupperna jobbade oberoende men under en samordnande projektledare. Detta visade sig effektivt och bidrog till att kunna hålla projektet hemligt. Fredagen den 30 september gick startskottet! Då utdelades uppdraget i direktsändning på SVT: Magdalena Forsberg och Johanna Ojala ska, med start på måndagen den 3 oktober, ro en livbåt de 19 milen från Sjötorp vid Vänerns östra strand genom Göta Kanal till Söderköping. Till sin hjälp kommer de varje dag att ha sex nya roddare, i huvudsak svenska sportprofiler, som besättning.

Lifbåt 416 hade, under Kenneth Parnefjords ledning, redan transporterats till Sjötorp på lastbil och ett gäng roddare fanns på plats för att förbereda båten och genomföra en förevisning och en provrodd med Oskar, Magdalena och Johanna på söndag eftermiddag.

På måndagsmorgonen den 3:e var det stor uppståndelse i lilla Sjötorp. P4 Skaraborg direktsände från kajen från kl. 6 på morgonen och SVT filmade samt direktsände i SVT Play (man sände sedan rodden med Lifbåt 416 direkt under hela veckan).



Höstfärger vid Göta Kanal

Lifbåt 416 har normalt tio roddare men det fanns bara plats för åtta med tanke på all utrustning, kameror och ljud och det såg lite märkligt ut med den gamla livbåten behängd med sändarantennor, mikrofoner och kameror. Som om inte detta var nog lämnade 416 kaj med Bolibompadragen i båten. Folkligt, festligt, fullsatt!

Första dagens besättning (Sjörp-Töreboda) var girlpower. Förutom Magdalena och Johanna rodde simhoperskan Anna Lindberg, OS-guldmedaljören i mountainbike Jenny Rissveds, boxaren Anna Laurell och kanotisten Agneta Andersson. Bengt Eckerwall från Roddarelaget samt en person från Sjöräddningen fick besätta de två tofter som stod tomma.

► "Girlpower" och Peter Letzén, styrare

De sistnämnda fick erfara vad ordet "vinnarskallar" innebär. Ordern "vila på årorna" gick inte hem hos besättningen utan möttes av "vi har väl kommit hit för att ro!". Roddare Peter Letzén fick hoppa

in som styrare och båtchef på eftermiddagen. Man undrade ibland över hur SVT hade rott (!) detta projekt iland utan Roddarelagets frivilliga närvaro under veckan...

Andra dagens etapp mellan Töreboda och Karlsborg omfattade bland annat rodd i motvind över sjön Viken. I besättningen fanns kanotisten Susanne Gunnarsson och sjöräddare som varit på plats i Medelhavet och räddat liv. Roddarelaget bistod med Staffan Claeson. Det var redan nu dags för Magdalena och Johanna att sätta plåster på sina skavsår i handflatorna. Tredje dagen roddes 416 ut på Vättern i hård motvind med bland andra cyklisten Susanne Ljungskog, roddaren Lasse Karonen och simmerskan Josefin Lillhage i besättningen. Som båtchef fanns



denna dag Roddarelagets Olle Wahlström, tillika sjöräddare på RS Falsterbokanalen. Detta var klokt eftersom han i samråd med Vätterns sjöräddare kunde fatta beslutet att låta bogsera Lifbåt 416 över Vättern. Varken segling eller rodd var möjligt i den hårda motvinden. Det var ett gäng trötta, i ett par fall skärrade och något fall illamående hjältar som angjorde Borensberg på kvällen.

Med fräsch besättning i form av bland andra TV- sportens Johan Ejeborg, Thomas Ravelli, längdhopparen Michael Torneus och triatleten Lisa Noren skulle man den näst sista dagen betvinga ett antal kanaler samt sjön Roxen. Hedersroddare Bengt Ericson fick göra ett tungt pass vid årorna och med lite hjälp av följbåten anlände man till Norsholm sent på kvällen.

Sista dagen blev kanske den "lättaste" med relativt kort distans, inga större öppna vattendrag och gott om tid, eftersom målgång skulle ske i direktsändning på Världens Barngalan i SVT först klockan 21.30. TV- sportens Andreas Pops, brottaren Martin Lidberg och den rullstolsburna äventyraren Aron Andersson fanns i besättningen tillsammans med Roddarelagets Joacim von Bodungen och Göran Davidson. Söderköping hade förberett sig på fest! Storbildsskärm med galan i direktsändning, scen från vilken bland andra Roddare-

Magdalena Forsberg tillsammans med roddaren, tillika textförfattaren, Bengt Eckerwall



Dramatik på Vättern

lagets Redare Johan Ullenby intervjuades och massor med folk.

Efter ankomst under en för Lifbåt 416 mycket ovan uppståndelse kunde Roddarlaget konstatera att den 150 år gamla båten hade

klarat utmaningen med den äran. Hon hade visat att man kunde bygga livbåt i England i mitten på 1800-talet och att ett Roddarelag i Skanör vet hur man håller en sådan båt vid liv!



Svenska sjöräddningssällskapet

Larmet kommer på personsökaren och jag ringer sjöräddningscentralen (JRCC) i Göteborg för att få reda på vad som hänt. Det är en 30 fots polsk segelbåt med två personer ombord som gått på grund på östra Haken i Höllviken. Det är fredag kväll och klockan är 21:40. Hosten står för dörren och det är mörkt ute men bra väder med måttlig sydostlig vind. Det bör inte bli några större problem att dra loss haveristen, tänker jag på väg ner till vår sjöräddningsstation i Falsterbokanalerna. När jag anländer har resten av besättningen, fyra man redan anlänt och har hunnit starta Postkoden och håller på att sjösätta vår rescue runner Linus Bergström.

Kl 22:00 avgår vi med Postkoden och Linus. Väl ute ur kanalen ser vi snart haveristen på radar och kan konstatera att den ligger på mycket grunt vatten. Positivt är att det bara är sand där vilket innebär att risken för skador på haveristen är liten.

Efter att ha försökt föra över en tross från Postkoden ger vi upp. Det är alldeles för grunt runt haveristen. Vi kommer inte tillräckligt nära. Istället får Linus dra över trossen och efter att ha matat ut totalt 200 meter tross kan vi börja dra loss segelbåten. De kommer flott lätt och snart är de på djupt vatten där de fortsätter för egen maskin mot Falsterbokanalerna, eskorterade av Postko-



Rescu Runner Linus Berström

den och Linus. Några hundra meter från kanalen tar deras diesel slut så Linus bogserar dem sista biten in till kaj i kanalen där vi lämnar ett par tacksamma polska seglare. Vi är åter på stationen och avslutar uppdraget kl 00:30.

Detta sjöräddningslarm är ett exempel på en ganska vanlig händelse runt Falsterbokanalerna. Trots modern teknik med olika elektroniska hjälpmedel, händer det ofta att båtar går på grund här. En annan vanlig orsak till att vi rycker ut är motorproblem som t ex kan bero på igensatta bränslefilter eller helt enkelt att bränslet tagit slut. Svårare olyckor är inte så vanliga.

1907 bildades Sjärräddningssällskapet (SSRS) som är en ideell förening. Från början var det oftast fiskare och andra som bodde och verkade i de små kustsamhällena som utgjorde de frivilliga sjöräddarna. Numera är frivilliga sjöräddare perso-

ner från alla yrkeskategorier, men med det gemensamma att man har intresse för havet, båtliv och framför allt att man vill hjälpa människor i sjönöd.

SSRS finns på 69 platser runt våra kuster och i de stora sjöarna. Senaste stationen som startats är RS Storsjön i Jämtland. Totalt är vi ca 2100 frivilliga sjöräddare som bemannar våra sjöräddningsbåtar. SSRS deltar i ca 70 % av alla sjöräddningar i Sverige.

Sjöfartsverket som är den statliga myndighet som har ansvaret för sjöräddningen i Sverige, har som mål att den nödställde ska få hjälp inom 90 minuter inom svenskt sjöräddningsområde. Vårt interna mål är att vi ska lämna kaj inom 15 minuter från larm och att vi ska nå den nödställde inom en timme.

För att lyckas med detta krävs frivilliga sjöräddare, fler stationer samt moderna och effektiva sjöräddningsbåtar. Allt detta är inte möjligt utan generösa donationer



Samträning med helikopter

från företag, organisationer och privatpersoner. SSRS får inga bidrag från staten utan allt finansieras med medlemsavgifter och donationer.

SSRS har drygt 100 000 medlemmar. Som medlem får man kostnadsfri hjälp även när det inte är fråga om sjöräddning dvs. när det är fara för liv och hälsa som alltid är kostnadsfri.

RS Falsterbokanalen, RS står för Räddningsstationen startades 2001 och har idag ca 25 frivilliga sjöräddare som

bemannar Rescue Postkoden och Rescue Linus Bergström. Vi har även ett miljöräddningssläp med oljelänsor som kan hjälpa till vid miljöräddningsinsatser.

Stationen finns i provisoriska lokaler på östra sidan om Falsterbokanalen. Under vintern hoppas vi kunna flytta in i Sjöfartsverkets bojverkstad på västra sidan av kanalen och då får vi bra lokaler med tillgång till toalett, dusch, kök, samlingslokal och verkstad.

Under tre av månadens veckor är Postkoden baserad i kanalen och den fjärde veckan finns hon i Klagshamn där vi har en underavdelning. Bemanningen utgörs av fyra jourlag bestående av 3-5 frivilliga sjöräddare. Jourlagen har jour kvälls- och nattetid en vecka i taget samt hela dygnet under sista helgen i jourveckan. Dagtid bemannas med dagjournen som växlar dag för dag.

Vi har behov av fler frivilliga sjöräddare som kan ha jour på vardagar. Vi har inga speciella krav på nautisk kompetens. Kraven är att man är frisk, kan simma 200 meter samt har en genuin vilja att hjälpa människor i sjönöd. Utbildning sköter vi internt till att börja med. Sedan finns det olika centrala utbildningar som oftast genomförs på västkusten, på Kärnön eller på Öckerö.

Varje söndag har vi utbildning/övning med tjänstgörande jourlag som ansvariga. Då genomför vi också veckoöversyn på båtarna och annat som behöver göras på stationen.

Det är väldigt stimulerande och positivt att vara frivillig sjöräddare. Det blir en gemenskap på stationen och man får vara på havet alla årstider och under alla väderförhållande.

Anders Mattsson
Räddningsskeppare och utbildningsansvarig
Välkomna som frivilliga sjöräddare!

<http://www.sjoraddning.se/falsterbokanalen>



Räddning av nödställda
(övning)

Båtklubbens nya C55:a

Jag lade märke till den direkt. En avskalad men väldigt fräck motorbåt. Formerna och utförandet indikerade tveklöst att den var byggd av någon som verkligen kan det här med båtar.

Medan jag studerade båten som låg där vid kajen, kom Mats Lundwall fram. Strax efter anslöt även Leif Wessel. Mats och Leif visste mer att berätta om motorbåten och dess ägare. Det visade sig att den var byggd i Newport av en båtbyggare som även bygger 12:or och andra klassiska kappseglingsbåtar.

Mats var lätt upphetsad och berättade att ägaren till den fina motorbåten som vi alla tre beundrade, hade suttit i sin båt i hamnen och tittat på aktiviteterna när våra ungdomar seglade med klubbens C55or. Mats och Marcus Forsell, som båtägaren visade sig heta, hade börjat prata med varandra. Marcus tyckte det var roligt att vi hade en sådan aktivitet i den lilla hamnen och framförallt att ungdomarna verkade ha så skoj. Under samtalets gång framkom det att Marcus hade en C55:a som han "sällan eller aldrig använde", ute på sitt sommarställe hemma i Stockholm.

Var det möjligen så att Båtklubben behövde eller ville ha en C55:a till? Mats Lundwall hade givetvis ställt sig positiv till denna något ovanliga propå. Men nu var båtägaren borta och båten tom. Ett visst detektivarbete påbörjades och det visade sig

att Marcus hade rest till Italien, men skulle återkomma veckan därpå. Detta tillfälle fick givetvis inte glida oss ur händerna. Tänk om han ångrade sig? Det var kanske bara ett löst hugskott? Hade vi verkligen fått en C55:a?

Leif höll nu förtjänstfullt en löpande kontakt med Marcus under ett par veckors tid. Marcus visade sig vara en man med fullbokad kalender med ett flitigt resande och inte alldeles enkel att få tag på. Men plötsligt i början på augusti kom det en öppning och vi skulle kunna hämta båten.

Den 10 augusti klockan 6 på morgonen körde Leif och jag norrut, med en tom trailer bakom Leifs bil, för att hämta hem båten. Under färden tilltog givetvis spekulationerna kring skicket på båten. Väl ute på Små Dalarö mötte Marcus upp och vi åkte ner till Näs-

uddens Handelsträdgård. En fantastisk plats och ett unikt lantställe fyllt av tradition, långt ute i havsbandet, som Marcus mamma, Charlotte Bonnier vårdat och utvecklat under mer än 50 års tid. Efter lastning av båten, som visade sig vara i nyskick, bar det åter söderut. Leif som är en mycket god och synnerligen trevlig reskamrat klagade endast på förplägnaden under resan. En hamburgare på Max i Länna i södra Stockholm kl. 14 och ytterligare en hamburgare i Linköping kl. 22 på kvällen. Man skall vara rädd om Båtklubbens utgifter. Det var vi överens om båda. Drygt 20 timmar efter avfärd och efter 160 mil med trailern på släp, lossade vi den nya fina båten i Skanörs hamn klockan 3 på natten och begav oss hemåt för att sova en stund.

Björn Boklund



Tordagssegling

Tordagsseglingarna är en av klubbens höjdpunkter under den varma säsongen. Förutom båtägarnas möjlighet att delta ges utrymme i de deltagande båtarna för dem som vill segla men inte vill använda/eller har egen båt.

Efter genomförd segling brukar klubbmästariet servera ärtsoppa med dryck till enastående självkostnadspris.

Tordagsseglingarna började i år den 26 maj och seglades sedan 16 torsdagar framöver varav 10 seglingar räknades i totalen.

Tordagsseglingarna lockade i år mellan 7-10 båtar per segling, vilket är en liten minskning från föregående år. Totalt deltog 21 besättningar under de 17 (Blue Peter inräknad) genomförda seglingarna. Vinnare blev Björn Boklund med totalt 9 1:a placeringar.

Light Vessel Race, Börje Nilssons minnesregatta,

Light Vessel Race 2016 seglades i ett otroligt septemberväder. Sol, klarblå himmel, högsommar värme, sydlig vind omkring 4 m/s och ingick i år för första gången på många år i Öresund Cup och därmed kom flera seglare utifrån.

Jan Carlander från LBS, Lommabuktens segelsällskap, med en modifierad IOR 1/2 ton,

knep 1:a platsen i Öresund Cup, tätt följd av Gösta Eriksson, GKSS, Göteborgs kungliga segelsällskap, i en Starbåt och Mathias Allroth, LBS, i en Express.

Björn Boklund, SBK, Skanörs båtklubb, i en Aphrodite 101 tog 1:a platsen i Cruisingklassen.

Torsdagen den 21 juli 2016



Mosquito med Boklund vid rodet



Bosten med "Figge" Andersson, i mitten, Anders Holmström i gult, men vem står vid pinnen?

Äter Sailing Ladies bara middagar tillsammans?

Frågan i rubriken kan kanske kännas berättigad för dem som bara kikar in i det upplysta klubbhuset genom fönstren på vintrarna, men visst ägnar sig damerna åt annat än att äta middagar ihop.

Britt-Marie Bergström ställer som vanligt sin Aglaia till förfogande och tillsammans med Margareta Liljedahl seglas det flitigt på onsdagskvällarna, understundom även på klub-

bens torsdagsseglingar.

Det händer också att de lyckas lura med sig andra medlemmar av vårt sällskap.

Sen kan man ju fråga sig vad det är för fel på att äta middagar ihop och ha det lite allmänt trevligt under den ruffiga årstiden, dvs. tre fjärdedelar av året.

Som vanligt träffas ladiesarna ett antal onsdagskvällar med skiftande program.



Så här trevligt hade vi det på första höstmötet



Margareta Liljedahl i Aglaias sittbrunn efter väl genomförd segling



Till vänster: Marianne Palmkvist Berg, Kerstin Pilkröna och Helena Holmström

Shamal seglar vidare, trots allt

Efter en lång vår med mycket jobb seglar Mikael den 29 maj ner Shamal från Malmö till Falsterbokanalen

23 – 28 juni (någon gång) får vi åsknedslag i båten. All, jag menar all, elektronik i båten slås ut. Till och med kylskåpet pajade! Det enda som inte gick sönder var våra nya ledlampor i rufftaket.



juli – halva augusti
Shamal under reparation.

15 augusti
Äntligen iväg! Vi hann med broöppningen kl 13 och siktade på Klintholm. Vi har

Britt-Marie och Ulf med ombord som flera gånger förut. I den starka sidvinden hade vi vissa besvär med att komma in till bryggan, men med Ulf som förgast och en gubbe i land gick det så småningom.

17 augusti

Vi satte kurs på Heiligenhafen och fick en jättefin segling dit. Dramatiskt värre blev det när vi skulle under Fehmarn-sundbrücke. Mikael hade noga mätt masten och menade att vi skulle klara 22 meter. Bron påstås ha 23 meter segelfri höjd. Inga problem alltså. Vi smög under med knapp styrfart. Lite otäckt blev det när besättningen på en mötande båt stod och iiaade när de tittade uppåt

vår mast. Vi kom under! På bortsidan bropelarna fanns höjdangivelser angivna med tanke på olika vattenstånd. Skalan visade 22 meter enligt rådande vattenstånd!

I strålände eftermiddagssol knöt vi fast. Ulf och Britt-Marie undersökte ställets faciliteter, Mikael skurade däck och jag . . .

19 augusti

Vi satte kurs mot Schlei. Inte en vindpust på hela dagen. Bortsett från att vi var tvungna att gå för motor, kunde vi inte haft det bättre. Ute på stora sjöhavet ser man knappt en båt. Vi hade visserligen sällskap med en skuta mer eller mindre hela dagen och mötte en eller annan



motorerande båt på sjömils avstånd men det var allt. När vi emellertid närmade oss Schleimünde dök alla möjliga och omöjliga flytetyg upp ur tomma intet.

22 augusti

Vår vana trogen tog vi det mycket lugnt. Att ha Britt-Marie och Ulf med ombord är perfekt. De är minst lika trötta som vi på morgonen. Innan vi fortsatte norrut mot dagens mål, Svendborg, besökte vi det mycket fina skeppsmuseet.



En av alla fantastiska målningar på museet. Denna av Marstals egen marinmålare, Jens Erik Carl Rasmussen

Detta museum är egentligen värt ett eget kapitel. Man har bl.a. byggt upp fartygsinredningar "från tiden".

Vi fortsatte så småningom norrut mot målet för dagen, Svendborg, och hamnade utanpå en märklig kedjerö-

kare i rosa skjorta som var måttligt förtjust över att vi lade oss långsides. Båten var draperad i tivolilampor uteder mantåget och gjorde ett allmänt sjaskigt intryck. För att tala om att vi inte var väl sedda, undrade han om vi skulle springa över båten fler gånger under dagen och började demonstrativt tvätta sitt skitiga däck.

24 augusti

Smålandsfarvandets dag. Ja, det tar en hel dag att gå från Skælskør till Stubbekøping,

i alla fall i motvind. Och ett så litet farvatten är det inte heller. Vädret var som vanligt fantastiskt, men eftersom vi satt och harvade hela dagen hann det bli rätt rått och lite kymigt innan vi tuffade in i Stubbekøpinge.



Algblomning sjömil efter sjömil mellan Klintholm och Falsterbo-kanalen

25 augusti

Ja, sen var cirkel slut. Klintholm låg mer eller mindre öde. Egendomligt nog hade vi inte sett en enda svensk båt på hela turen, bara tyskar och danskar och en och annan holländare.

26 augusti

Vi kom igenom bron kl 18 och sen startade vardagen igen med möten, födelsedagar, kurser och annat. Annars hade det i år varit läge att förlänga säsongen långt in i september. Nu gäller det att bara klara sig genom vintern. Sjön väntar därute!

Eva Tildborn-Ström

Han har flyt...



Båten är nämligen försäkrad i Svenska Sjö.
Snabb hjälp utan krångel. Sjöassistans ingår.
Tilläggsförsäkring för maskinskada/personskada.

Vill du också ha flyt?

Ring 08-541 717 50.

Räkna ut din premie på www.svenskasjo.se

 **Svenska Sjö**
Båtgarnas egen försäkring



Var noga med vem som servar din bil

På MECA verkstaden får du en fackmannamässig service av din bil och man använder rätt delar när något måste bytas. Har du en nybilsgaranti så fortsätter den att gälla efter en service hos oss. MECA stämplarna i din servicebok talar dessutom om att du varit extra rädd om din bil.

Däck & Bil i Skanör AB

Falsterbovägen 23, Skanör
Tel: 040-475363



Hämta bilen
utan att betala!

www.meca.se

M ECA



Handelsbanken Skanör

Öppettider

Måndag – onsdag 10–16

Torsdag 10–18

Fredag 10–15

www.handelsbanken.se/skanor

Handelsbanken

DAGS ATT BYTA MOTOR?



Vi kan leverera bästa valet just för Dig då vi representerar flera olika motortillverkare. Vi har även de vanligaste reservdelarna hemma till dessa märken och utför givetvis både auktoriserad service och reparation på dessa motorer. **Välkomna in!**



YANMAR
marine



**VOLVO
PENTA**



MERCURY

S. Fiskehamnen 216 12 Limhamn | 040-154950 | www.jfmarin.com



Världens största motortillverkare!

www.honda.se

 **boatconsult**

VINTERFÖRVARING & FULLSERVICEVARV

SPECIALISTER INOM

Försäkringsskador • Glasfiber • Snickeri
Rekonditionering • Polering • Båtvård • Marinelektronik
Motorservice • Riggservice • Båtlyft • Båttransporter

 **SweBoat**
Medlem i
Båtbranschens Riksförbund

040-16 34 00
boatconsult.se