

Sydvästen

Hösten 2020



Ett speciellt år

Detta år blev inte vad jag räknat med när jag tog över ordförandeklubban efter Marianne. Hela året har ju präglats av Covid-19-pandemin och så även stora delar av båtklubbens verksamheter. Det som påverkades mest var ju alla sociala evenemang som är stommen i verksamheten men också att klubbhuset inte har kunnat vara det viktiga plats för spontana möten den brukar vara för oss alla. Det gällde ju lördagsfika, Sailing Ladies, vårmöte med mera, och årsmötet kommer inte heller att kunna genomföras som vanligt. Tyvärr var vi ju också tvungna att ställa in Allsvenskans deltävling, som vi sett fram emot att få hålla på hemmaplan.

På den positiva sidan har ju segling som aktivitet de bästa förutsättningar att kunna genomföras Coronasäkert. Det faktum att många varit tvungna att hålla sig inom landet har gjort att vi haft ett större intresse för seglarskola och träningar än vad vi någonsin sett tidigare. Vi har sett många nya unga rorsmän lära sig hantera optimister, och även många föräldrar som kastat loss i klubbens C55:or. Intresset för C55-segling har varit väldigt stort även bland våra ungdomar och vi har fina möjligheter att utveckla just C55-verksamheten. Vi har också sett en hängiven grupp unga optimistseglare som har tränat vidare under hösten efter sommarens seglarskola. Våra duktiga seglare har också kvalificerat klubben för ytterligare ett år i Allsvenskan och vi har ett kvalificerat gäng äldre jolleseglare som gör fina prestationer på kappseglingsarenorna. Det ligger väldigt



mycket arbete bakom denna verksamhet och jag vill rikta ett stort tack till alla som har bidragit. Resultatet stärker vår klubb på alla sätt och ger förutsättningar för båtklubbens framtid.

Året vi har framför oss har väldigt goda förutsättningar att bli ett fantastisk SBK-år. Som obotlig optimist förutsätter jag att Coroneffekten avtar under kommande år så att vi kan ta igen det vi missat i år. Vi arbetar för att påbörja ombyggnaden av klubbhuset efter sommarsäsongen. Jag ser mycket fram emot att se vårt Allsvenska team försvara färgerna på hemmaplan men framför allt att vi alla kan träffas på alla sätt under ett riktigt fint 2021.

Hygge och flyt

Lars Balkfors

Redaktören har ordet



Än en gång har vi lyckats få ihop Sydvästen. Varje år verkar det lika osannolikt att vi skall ro iland det, men med hjälp av flitiga medlemmar i Skanörs Båtklubb lyckas det till slut. Utan klubbmedlemmarna skulle det inte bli någon tidning.

Precis som klubbens ordförande Lars Balkfors säger, har det varit en märklig säsong, vilket tydligt har märkts i hamnen. Eftersom resandet mer eller mindre upphörde i somras, fick vi fler badsugna gäster i hamnen än någonsin. Framför allt har det varit en kolossal ökning av bilburna besökare.

Om glädjen över och den eventuella nyttan av badgäster finns det många åsikter, men det är nog fler än jag som drog en lättnandes suck när vi närmade oss slutet på augusti och hamnen återgick till att vara en hamn och inte bara en tummelplats för badgäster. Inte minst är det skönt att slippa se alla svällande rumpor med ett snöre mellan tatuerade skinkor.

Återigen samlas hamnens gubbs på ljugarbänkarna och många har kunnat njuta av härliga båtturer denna vackra höst.

I skrivande stund, söndagen den 8 november, skiner solen över ett vindstilla Skanör och sommaren känns inte alltför avlägsen.

Ett stort tack till tidningens alla medarbetare! Vi hoppas att det skall finnas något läsvärt som kommer passa just Dig!

Eva

Sydvästen 47:e årgången
Skanörs Båtklubb's magasin

Omslag: C-55:or i
Skanörs hamn

Tryckt hos:



Ansvarig utgivare:
Lars Balkfors

Redaktör:
Eva Tildborn-Ström

www.skanorsbatklubb.se
sbk@skanorsbatklubb.se

Årets SBK:are – Marianne Palmkvist Berg



Årets SBK:are 2020 har stått vid SBK:s roder i mer än ett decennium. Som ordförande har Marianne med stort engagemang navigerat klubben under visionen "Gott hygge och flyt för alla".

Marianne har haft en stark tro på att utveckla barn- och ungdomsverksamheten som tog sin början med *Segla mera* och en liten skara Optimistjolleseglare vilket blev grunden till den fina seglarskole- och juniorverksamhet som vi har idag.

Oavsett vad, finns Marianne där och fixar, allt från smarriga baguetter för hungriga kappseglingsfunktionärer till Sailing Ladies populära Nobelfest.

Marianne Palmkvist Berg värnar med stort hjärta om alla klubbens medlemmar – gammal som ung!

Nu blickar vi framåt

Kappseglingsåret 2020 blev inte som vanligt. På grund av coronapandemin ställdes alla tävlingar in under våren inklusive vår egen deltävling i Allsvenskan. Med extra planering för att kunna följa alla rekommendationer kunde vi under sommaren ändå genomföra Öresunds-Race för de yngsta seglarna, Regionskval i Optimistjolle och Light Vessel Race.

Nu blickar vi framåt mot en förhoppningsvis normalare kappseglingssäsong 2021 med följande tävlingar på hemmaplan:



- Allsvenskan deltävling nr 1, 21-23maj
- Öresunds-racen, nybörjare Optimistjolle, 28 augusti
- Liros Cup, flera jolleklasser, 29 augusti
- Light Vessel Race, distanskappsegling för kölbåtar, 11 september

Skanörs första optimisttjej i Svenska Landslaget



Svenska Landslaget vid Bggensfjärden

Årets rikskval i optimist blev på många sätt en annorlunda upplevelse. Alla försäongsaktiviteter blev inställda på grund av Covid 19-pandemin och länge trodde vi att det inte skulle bli några nationella seglingar alls under 2020. Vändningen kom under sommaren och MSS kunde helgen 7-9 augusti genomföra ett Covid 19-säkrat Rikskval, där deltagare fördelades på olika landbaser och iläggningsramper, allt för att kunna genomföra tävlingarna på ett säkert sätt.

Många av våra skåneseglare som under sommaren uteslutande tränat i medel- till hårdvind, såg fram emot ett mästerskap med hård vind och höga vågor. Lisa Brase och Hugo Flygare från Skanörs Båtklubb var två av dessa.



Lite draghjälp in efter avslutade seglingar i Malmö

Detta kom dock helt av sig då det just denna helg parkerade sig ett stort högtryck över hela Europa. Fantastiskt för sommarsverige och supporterande föräldrar, men det blev mycket väntan på vind och utmanande segling i mycket lätta vindar, inga vågor men en stadig ström.

Vi fick se Hugo genomföra en fin segling med en topp 10-placering på gång, när vinden helt dog och han 1,5 m från mållinjen istället började åka baklänges i strömmen för att sedan drabbas av DNF. Supportrarnas glädje kom abrupt av sig och frustrationen blev ändå större när det andra fleetet fick hela sin segling flyttad till dagen efter och alla seglarna där fick ett resultat.

Hugo och Lisa gjorde vad de kunde i de utmanande förhållandena, och Lisa låg på en fin 12:e plats och Hugo på en 31:a plats efter första rikskvalet.

Nu hade det blivit klart att ytterligare ett rikskval 2 och tillika SM skulle arrangeras av KSSS på Baggensfjärden i Stockholm. Vi visste alla att det skulle bli utmanande då Baggen är känd för att bjuda på många vindskiften och väldigt annorlunda förhållanden jämfört med vad våra seglare är vana vid. Prognosen inför helgen var ju också lysande för våra seglare som törstade efter vind, 0-3 m/s!

Eftersom tävlingen också var SM seglade nu killarna och tjejerna i olika fleet. Efter första dagen hade tjejerna lyckades genomföra tre race, men för killarna var det mycket hissande av apan (AP) och de hade bara fått segla ett race.

Både Lisa och Hugo kämpade för att försöka hantera de knepiga förhållandena, men frustrationen var hög.



Föräldrahjälp före start

Det var inte bara våra seglare som hade det utmanande i den väldigt lätta vinden på Baggen. När dagen var slut såg vi en resultatlista med många namn vi inte kände igen och välkända namn långt ner i listorna.

Dag två bjöd på ösregn men äntligen också lite vind. Hugo fick en fin 6:e plats i ett av racen och Lisa en 3:e plats i ett av racen. Inför sista dagen låg Lisa på en 22:a plats och Hugo bara ett par poäng från den åtråvärda 25:e platsen i Rikskvalet. SM-tävlingen hade vi helt släppt, nu handlade det bara om att komma med i Team Sweden och det Svenska Landslaget.

Vi laddade för sista dagen.

Solen strålade återigen och Baggen låg i princip spegelblank. Tjejerna lyckades genomföra ett race där män-

ga inte ens lyckades komma i mål, men efter många timmars väntan blåstes tävlingen av utan att killarna ens fått köra ett helt race. Hugo slutade på en 30:e plats, en placering ifrån den åtråvärda Team Sweden-platsen.

Lisa slutade till sist på en 21:a plats och tog därmed en av tjejplatserna i Team Sweden-laget och Svenska Landslaget 2020. Hon är därmed den första tjejen som representerar Skanörs Båtklubb i Team Sweden. En mycket nöjd tjej fick hämta den efterlängtnade "Sverigeflytvästen" – stort grattis Lisa!

Eva-Lotta Brase, stolt moder

Glad Lisa med Sverigevästen på



10% rabatt hos WATSKI

Som ett led i vårt arbete med sponsorer har Skanörs Båtklubbs medlemmar 10% rabatt i Watski Webbutik.

Instruktion från WATSKI:

Rabattkoden gäller på watski.se och ger 10% rabatt på hela köpet.

Rabatten kan inte användas på produkter från Torqeedo, Minnkota eller redan nedsatta produkter. Rabattkoden gäller till 2021-12-31.

Rabattkod: SKANÖRBK



Jollekommittén har ordet



Rigging av Optimister pågår

Ett år med lite annorlunda agenda och blandade utmaningar. Av vår vanliga utmaning med att planera och få ihop kalendern med alla tänkbara tävlingar blev det istället bara inställda tävlingar och fokus på om vi över huvud taget skulle kunna bedriva vår verksamhet.

Året började som sagt lite trevande med få seglare och inställda tävlingar, men sedan kom sommaren med fulla seglarskolor och stort intresse för att träna vidare i klubbens Optimist- och C55-grupp. I stället för planering för tävlingar blev det planering för träning.

Stor eloge till alla våra tränare som gjort sitt yttersta för att få stämning och segling till att bli just så fantastiskt som det är i SBK:s regi.

Helt tävlingslöst blev det dock inte. SBK kunde genomföra både Öresunds Race och Regionkval, två Optimisttävlingar. Våra duktiga SBK:are placerade sig fint! Vårt E-jolleteam har fokuserat på träning under den tävlingslösa våren och sommaren men det visar sig ge resultat nu när Elitserien för E-jollar kommit i gång.



Arvid, Julius, Jacob och Philip tar upp E-jollarna



Utöver detta så fortsätter många av våra ungdomar att segla J/70 och tävla i All-svenskan, segla storbåt mm. Härligt att se dem alla utvecklas och anta nya utmaningar.

Än är inte säsongen slut och i skrivande stund sitter vi även och planerar för hur fortsättningen under hösten/vintern ska se ut, då intresset fortfarande är stort bland våra seglare. Hälsningar från ett hotellrum i Västerås. Nu ska jag ge mig ut och se hur det går för E-jolleteamet i Elitserien.

Marika Edberg

E-jolleträning med Julius, Jacob och Ville

Vår magiska seglarskola



Aldrig någonsin har trycket på vår seglarskola varit så stor som i år. Vem kunde ana att vi skulle kunna ta emot över 100 barn, ungdomar och vuxna? I år likt övriga så är det en mix mellan sommargäster och bofasta.

Våra veckor var fulla och lite mer än så redan tidigt på säsongen. Vi erbjöd totalt sett 9 veckors utbildning i både Optimist och C 55.

Alla har verkligen gett sitt yttersta för att skapa en säker och trygg miljö i år. Corona har varit en utmaning men klubbhuset stuvades om och allt fungerade perfekt.

Vårt stora fokus och mål, som vi alla jobba aktivt för i år, var att fokusera på återväxten av både barn, ungdomar och vuxna. Nu undrar ni säkert om vi lyckats detta år? Ja, jag

måste säga att vi är stolta och glada över att ha en aktivt seglande Utmanargrupp, ett framgångsrikt Sailing Team samt en C 55-grupp som är större än någonsin med både ungdomar och vuxna.

Ni måste alla förstå vilket fantastiskt jobb våra instruktörer, Jollekommittén, och inte minst vår Gunnel har lagt ner i år.

Nu laddar vi om för nästa år!

Sofia Skoglösa



Kappsegling – inte bara för seglarna



Jag började arrangera kappseglingar för femton, tjugo år sedan, men på ett regelvidrigt sätt. En tidigare ordförande i SBK tyckte mitt namn passade för att vara ansvarig för Light Vessel Race, och så blev det. Varken han eller jag visste något om kraven för att ordna kappseglingar och inte heller att en seglingsledare skulle vara utbildad och godkänd av Svenska Seglarförbundet. En tidigare seglingsledare, Sven Lundström, förfasade sig över hur det gick till, och utan att egentligen veta vem denne Sven var hörde jag mer och mer om hans tidigare bedrifter som kappseglare, seglingsledare och tävlingsledare. Till slut fann vi varandra och kom att arbeta tillsammans i många år. Hans licensiering och mitt it-intresse liksom kappseglingsintresse förenades. Detta ledde till att vi kunde ta på oss SM i J/24 liksom finnjolle SM.

Förutom det har klubben efter hand höjt nivån vad avser att arrangera kappseglingar. Vi har åtminstone fyra seglingsledare, några domare, en säkerhetsansvarig osv. Klubben är väl rustad för framtiden och jag hoppas fler vill ta på sig uppgiften att utbilda sig i någon av dessa discipliner.

Och – det fordras en stor uppslutning av funktionärer på olika nivåer. En av uppgifterna för en seglingsledare är just att bemanna kappseglingen med funktionärer. Vid stora tävlingar såsom rikskval, SM och internationella SM fordras en stor landorganisation.

Att vara med i dessa sammanhang är lärorikt både för segel- och motorbåtsentusiaster. De seglingsledare jag arbetat med, främst Sven Lundström och Björn Boklund, har varit väldigt noga med att det skall bli bra och

rättvisa kappseglingar. Noggrannheten inför start är lika spännande som att själv starta i en kappsegling. Att se seglarna skickligt hantera sina båtar i täta situationer är en fröjd.

Resultatredovisning över VHF och numera med skannade resultatlistor via SMS med efterföljande kommunikation med landorganisationen är roligt. Antingen man befinner sig i någon av alla småbåtarna eller på startfartyget blir det härliga upplevelser.

Beroende på vad klubben tagit på sig, har klubbmästeriet en viktig funktion. Mat i magen är viktigt i dessa sammanhang och vad som levereras är alltid uppskattat. Funktionärerna har kul tillsammans och de känner uppskattningen från dem på vattnet.

Vi skall nästa år arrangera en av Allsvenskans fyra delseglingar. Detta skulle vi gjort redan 2020 men Covid-19 kom emellan, så det var endast två delseglingar som genomfördes. Till Allsvenskans delseglingar kommer en seglingsledare från SSF, Svenska Seglarförbundet, liksom domare, men resten ligger på Skånörs Båtklubb att klara av. Det är ar-

ton lag med fyra till fem seglare i varje lag. Vilken omfattning landorganisationen skall ha återstår att se. Det beror dels på Folkhälsomyndighetens, dels på SSF:s rekommendationer beroende på utvecklingen av den pågående pandemin.

Vi, Gunnel Nilsson, Björn, jag och laget har sett hur det var på delseglingarna under 2019. Alla vi kom i kontakt med skrattade och var glada. I Strängnäs sköttes sjösättningen av två äldre sjuksköterskor som aldrig tidigare sjösatt en båt. Kranen, förmodligen en gåva från ABB, dirigerades av dessa damer med glada tillrop och vi gjorde resten. På min fråga hur de hamnat där, var svaret från den ena, att hennes son som ansvarade för seglingarna hade ont om folk till sjösättningen. Deras egentliga uppgift var att bistå under tävlingarna om personskador skulle inträffa.

Tveka inte att anmäla ert intresse till tävlingsorganisationen. Det passar för gammal och ung. Var med och ha roligt tillsammans under ansvar.

Leif Wessel M/Y Tordön



Funktionärer under pågående kappsegling

Björn Boklund flankerad av Stella och Jennie

Allsvenskan 2021

Ett ljus i mörkret vill projektgruppen för arrangemanget Allsvenskan 2021 sprida, genom att berätta att vi har haft vårt första inledande planeringsmöte.

Som bekant fick vi ställa in vårt arrangemang 2020 efter en stor uppladdning, både för aktiviteter på sjön, kappsegling och Hamnfest med rikligt innehåll. Hur nästa år kommer att se ut vet ännu ingen, men vi planerar som om allt går att genomföra den 21-23 maj.

Om man tittar på säsongen som har gått genomfördes 2 delseglingar utan sociala aktiviteter såsom stora samlingar, gemensam after sail eller regattamiddag. Detta till trots genomfördes seglingarna enligt reglerna för Allsvenskan.

Allsvenskan, som vårt lag än en gång har kvalificerat sig till, genomförs i fyra delseglingar på fyra olika orter, varav den första går i Skanörs Båtklubbs regi. 18 lag deltar från Örnsköldsvik i norr till Skanör i söder. Seglingen sker i J/70-båtar som inlånas från klubbar eller privatpersoner av Svenska Seglarförbundet.

Vi kommer att behöva hjälp av en hel del klubbmedlemmar för olika uppdrag, så anteckna datum 21-23 maj 2021.

Björn, Leif och Gunnel



Deltagande J/70 i Allsvenskan

Blekinge – ett kärt återseende efter 20 år

Våren 2020 liknar ingen av mig tidigare upplevd vår. Trots allt hann vi med skidåkning innan Covid-19 blev allmänt känt. Delsegling 1 i Allsvenskan ställdes in och tiden kunde inte användas till att köra till Danmark för det landet var stängt.

Jag bodde under 16 år i Åhus och delvis i Karlshamn i ca 6 år. Under dessa perioder hade jag lärt mig uppskatta skärgården i Blekinge och nordöstra Skåne. Jag närde en önskan att återse dessa fina miljöer liksom möten med tidigare kollegor innan det är för sent. Planerna hade funnits under flera år, men nu med Covid-19 och allt som detta medförde, blev saken mer angelägen i brist på alternativ.

Thomas Håkansson, en kamrat som jag gjort många båtutflykter med, i var sin båt eller i samma båt, började förstå att planeringen närmade sig genomförande. Han var väldigt noga med att det var jag som avgjorde om det fanns en plats för honom i båten. Visst fanns det det, men Annika min hustru ville vara med från Karlshamns skärgård så där fick han lämna. Jag uppfattade inte riktigt från början vad hans åtagande bestod i, men det gick upp för mig under resans gång.

Avfärden med min Coronet, Tordön, började med lunch i Skanörs Hamn i ett begynnande stabilt högttryck men med rejält med luft från ost. Detta innebar en synnerligen stökig resa från Måkläppen till Sandhammaren. Min ursprungliga plan ändrades av Thomas. Skulle vi få middag fick det bli Simrishamn och farten ökades så mycket det bara gick för sjöns skull. Vi nådde detta etappmål och nu klargjordes Thomas del i resan. Middag på lokal.



Thomas letar efter närmsta restaurang

Före avfärden från Skanör hade jag kartlagt sjömackar med bensin. I Simrishamn låg macken på en brygga längst in i gästhamnen och inuti ett korrigerat plåtskjul doldes pumparna. Två gymnasietjejer skötte macken och asade ut slangarna på bryggan. De trodde att båten skulle ha diesel!

Av tidigare erfarenhet vet jag vikten av att ha koll på skjutfälten trots att de militära aktiviteterna är måttliga. Vi fick hålla ut från kursen mot Utklippan för att klara avspärningen. Havet var hyggligt stilla, så farten var runt 20 knop och gråväder rådde. Därför visade sig inte Utklippan från sin fördelaktigaste sida vilket ledde till få besökare. Få besökare innebar att havstruten var ännu mer angelägen än vad vi var att äta maten som vi hade som lunch. Ingen vind, men det stabila högttrycket hade en del regn att bjuda, som kom med besked österifrån. I regnet begav vi oss mot Karlskrona via Gåsefjärden, världsberömd tack vare en viss sovjetisk ubåt. Närmaste vägen därifrån in mot staden gick under en låg

bro som jag inte tidigare kunnat passera med min segelbåt. Nu vräkte regnet ner och Tordön är en öppen båt.

På Ronnebygatan låg den varmt rekommenderade restaurangen som försåg mig och Thomas med bränsle.

Efter frukost nästa dag körde vi för att äta lunch på Brändaholm, Sveriges mesta vykort, hos Peter, en tidigare kollega, numera fastighetsmäklare. Solen sken och högtrycket hade etablerat sig över södra Sverige. Efter ett kort nödstopp hos Karlskrona Segelsällskap fortsatte färden mot avspärningen vid Aspö, där kollegan Pelle har brygga och sommarställe.

Det var högtrycksväder och vi tränade lite högfartsnavigering. Navigator och sjökort skötte Leif, Thomas identifierade prickarna pricksäkert, vi ökade farten och passerade Gonatt i 45 knop. Eftermiddagsfika med redogörelse om vad som hänt under årens lopp. Det här med middagarna styr planeringen, men nu går det att anpassa farten efter krogarnas öppettider. I väg från Aspö via Hasslöbron mot Ronneby och Karön för bränslepåfyllning.

Personfärjan mellan Ekenäs och Karön, en träsnipa med överbyggnad, har funnits så länge jag kan minnas. När vi skall tanka går inte färjan, för dess kapten sköter macken på Ekenäs. Därpå fortsatte vi den inre leden västerut, hastighetsbegränsad med all rätt, då det finns öar, stenar och bränningar överallt. Väl ute forsar vi vidare mot Saltärna och väljer leden innanför Saltärna. En gammal seglare i Åhus lärde mig att endast segla



igenom med vinden i ryggen och bomnocken över land för då klarar man stenen mitt i leden. Numera är stenen utmärkt men det gäller fortfarande att vara nära land på norra sidan, så nära att man kan ta i lövverket. Efter fartbegränsningen återtog vi högfartsnavigeringen och färdades i 30 - 35 knop fram till Tjärö. Det underlättade att jag seglat utan motor och många gånger genat och kryssat i dessa vatten med en båt som stack 3 gånger så djupt som motorbåten Tordön.

Bord beställdes till middag och glädjande var att krogen flyttat ner till bryggan, som nu förlängts avsevärt sedan förra gången jag var där. Maten var betydligt bättre än serveringen. Kockarna som blivit friställda pga covid verkar ha hittat till sådana platser. Serveringspersonalen var förmodligen praktikanter.

Thomas sista dag ombord ville jag visa honom Tärnö där jag och familjen varit så många gånger och även hyrt hus tre somrar. Eftersom våra fruar skulle komma vid 14-tiden körde vi efter frukost ut till Tärnö, lade till och gick en ötur ända upp till toppen där man i stort sett ser över hela skärgården, Hanö och Ryss-

berget. Laxboden som var tänkt som lunchställe hade inte öppnat mer än en kiosk, för personalen skulle anlända först dagen därpå. Nödproviant intogs och sedan körde vi in till Guövik intill E22 där fruarna mötte.

Thomas och Agneta körde runt hörnet till Eriksberg och fick enligt deras utsago en fantastisk upplevelse med viltsafari, mat och logi långt utöver det vanliga.

Jag ville visa Annika vad det blivit av Tjärö så vi återvände dit för middag och avfärd mot Tärnö, där vi lade oss på svaj inför natten. Annika ville inspektera hela ön och vad som hänt under de senaste 20 åren. Det ser märkligt lika ut som tidigare, mycket pittoreskt och en väl skyddad naturhamn för dem som inte vill ligga vid brygga.



Hanö var nästa mål och efter en kort överfärd möttes vi av en kvinnlig hamnvärd av sällan skådat slag. Hon dirigerade samtidigt oss och en större motorbåt som bokat inför midsommar så att vi bägge var nöjda och förtöjda bums. Här har det tillkommit en restaurang värd namnet på piren. Maten var ännu bättre än miljön.

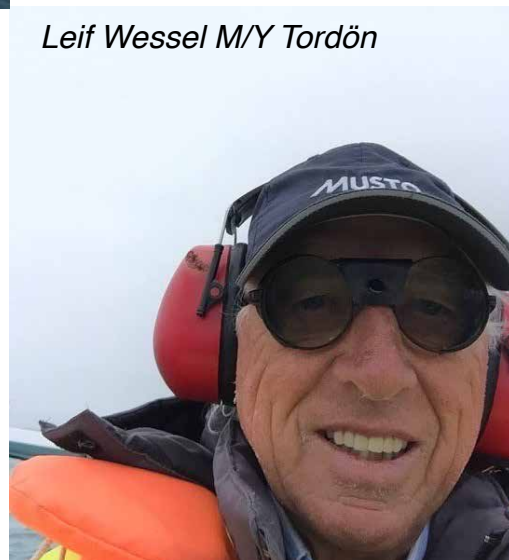
Nu närmar vi oss slutet på resan men även ett av målen jag haft stora förväntningar på. Skånes okända, men för mig välkända skärgård, en samling öar mellan Åhus och Sölvesborg vid Landön och Tosteberga. Cristianstad Segelsällskap, C4SS, har där en klubbholme med en liten stuga och ett utedass. Detta utflyktsmål 6 distansminuter från Åhus har skänkt familjen så mycket glädje (*utedasset? reds anm*) under åren då vi bodde i Åhus. Här övernattade vi nu för att sedan köra in till Åhus och ett lugnt midsommarfirande med tidigare grannar.

Efter en lugn sommarlunch körde Annika till Falsterbo. Jag övernattade i båten i lugn och ro för att morgonen därpå köra hem båten. Den färden blev den motsatta mot uppfärden. Högtrycket stod sig,

vinden var svag och farten hög. Åhus-Skanör 4 timmar inklusive lätt lunch på Kullagrund utan för Smygehuk!

Blekinge är fortfarande är relativt lugnt och vackert med många naturhamnar för dem som gillar det och numera finns även bra krogar lite här och var. Finns intresse för närmare råd så hör av er till mig så kan jag förmedla lite av varje beroende på önskemål.

Leif Wessel M/Y Tordön



Coronasegling



I januari köpte vi en ny "Anna Lisa" i Medelhavet. Just då var det en fantastisk idé. Vi skulle ha hela våren och sommaren i Spanien, och under hösten skulle vi långsamt segla hem via Europas floder och kanaler. Men i mars kom Corona, och det var helt plötsligt inte alls någon bra idé att ha båten utomlands.

Planen var, att vi skulle segla och ankra, men nu låg båten i hamn på Mallorca, och hamnavgifterna skulle snart ticka på till ett astronomiskt stort antal tusen euro. I slutet på maj lyckades jag och tre kompisar att komma över gränsen till Spanien, vi kom ombord på båten, och tre veckor senare var vi i Östersjön efter en mer eller mindre non-stop Corona-segling runt halva Europa.

Vi seglade förbi floden Guadiana, portugisiska ögruppen Berlengas, galiciska Islas Cies och flera städer längs sydeuropas kust som jag på något sätt har en relation till - eller en dröm om att få en relation till. Spännande och intressanta platser som vi passerade på

vägen. Så synd att bara passera kan man tycka, men det var det faktiskt inte.

Vi fick ju ett annat äventyr. Ett äventyr som faktiskt var mycket bättre, för vi fick segla. Vi fick långa sträckor på havet, där vi verkligen kom nära vattnet. Inte bokstavligen, som när vi la båten stilla för att bada, men mentalt. Vi bildade ett nytt team, och en ny relation på de 2402 sjömil från Mallorca till Skanör.

Länderna på vår styrbordssida kändes som en helt annan värld än den vi hade ute på båten.

Det var de och vi. Inte bara som landkrabbor och sjömän. Det var där inne på land som problemen fanns. På land var det Corona, ekonomisk kris, turister som inte kom och stängda gränser. Men ute på havet fanns det inga problem. Vi bara seglade och njöt av livet. Vårt största problem var att hitta på vad vi skulle äta till middag. Om det blev dåligt väder fixade vi även det. Vi var fria och lyckliga.

Känslan av frihet förstärktes när lekfulla delfiner slöt sig till oss. Var det på grund av Corona och mindre trafik och förorening att det var så otroligt många? Vi har alltid träffat delfiner på våra seglingar, men aldrig lika många som när vi nu gick för motor i lätt motvind uppför Portugals kust. På långt avstånd såg de oss.

"Hej, där är någon vi kan leka med", sa deras kroppsspråk när de hoppade upp ur vattnet och som värmesökande missiler styrde direkt på båten. Det var hela flockar som kom till oss. De var framför båten, bakom båten och bredvid båten samtidigt. Jag satt i fören, med fötterna dinglande ut över sidan, med delfinerna simmande i sidled så att de kunde titta upp på mig med ena ögat. Jag behöver inte mer av livet än det livet erbjöd mig då. En båt full av mat, vatten och härliga människor. Runt om oss blått hav och vilda, glada djur så nära att jag kunde röra vid dem om jag ville.



Medelhavet blev Atlanten, som blev den Engelska Kanalen. Den blev allt för snabbt till Nordsjön, och de första 2200 nautiska milen försvann på nolltid. Efter exakt tre veckors segling stängde slussportarna sig bakom oss i Brunsbüttel, och vi slussade in i Kielkanalen. Men det var inte bara portarna till en sluss som stängdes. Det var porten ut till världen. Nu var vi nästan hemma.

Thomas Veber S/y Annalisa



Vem är Nisse Nilsson?



En fiskargubbe lagar sina nät och Edvard Persson myser vid fyren.

Det är en inblick i Nils-Erik Nilssons trävärld. Han är en av de tysta krafterna bakom utvecklingen av Skanörs hamn. I år lägger han ner mycket arbete på att bygga om ett förråd till verkstad för alla



medlemmar i hamnföreningen, helt ideellt.

Men vid sidan av det har han tagit upp ett tålmodigt arbete från ungdomen och ett arv från sin far, Olof Nilsson. Han snidar träfigurer.



Inspirationen kommer från den nära hamnvärlden och dess människor, som den seglande trummisen eller mannen som körs hem på skottkärra. Men också profiler i fjärran som Trump och Obama är med på ett hörn.

De flesta i Skanörs hamn vet vem Nils-Erik Nilsson är. Han hugger tag i det mesta när det behövs, utan att någonsin skryta med det. Sedan i våras har han arbetat med hamnföreningens verkstad. Den inreds i ett förråd

och ska vara tillgänglig för alla medlemmar när den är klar inom kort. Nisse har arbetat så hårt med bygget att ansvariga i hamnföreningen redan börjat kalla verkstaden för Nisses hörna.

-Nä, inga såna namn, säger Nisse och räknar upp flera som hjälpt till.

Nisse har också en vacker Najad 33:a, Falken, som kräver sitt. Men det blir ändå tid över för ett tålmodigt arbete med träfigurer. Att karva ut en människa ur en träklump tar åtskilliga timmar.

-Sedan faller kanske en näsa eller ett ben. Då går den hit, säger Nisse och pekar på papperskorgen.

Nils-Erik Nilsson har seglat mycket med sin Falken, runt Tjörn liksom runt Öland och Gotland under många sommarmånader. Men sin längsta segling gjorde han över Atlanten 2007. Han var med i gänget som seglade hem Hallberg Rassy 53:an Caramelle. Joh Fredén var skeppare och de övriga i besättningen var Herbert Nilsson och Ola Kullengren.

Nu har han lagt ut Falken till försäljning. Han är 84 år och tycker att det bör vara dags.

-Inte för att det är några problem. Det får gärna dröja, säger han.

Britt-Marie Bergstöm S/Y Aglaia



Spinnaker och spinnakerbom på annorlunda vis

Så här var det :

När vi bodde i Åhus 1977-93 kappseglade jag mycket med kamrater som hade en båttyp som heter Rapsody 34. Båtarna var jättefina och en konstruktion som inte brydde sig om IOR regeln. Det som var lite speciellt var att alla som hade sådana båtar var intresserade av kappsegling.

I vissa lösningar var de emellertid synnerligen oortodoxa och då lärde jag mig att en spinnakerbom inte tvunget måste vara av limmad spruce eller ett aluminiumrör. Min limmade sprucebom gick överbord i samband med segling i grov sjö och det var min andra bom inköpt begagnad i Skanör på 1980-talet.

Tidigare redaktören i Sydvästen, Christian Hallencreutz, som är mycket försiktig med utgifterna, hade full förståelse för mitt dilemma och lyssnade noga. Eneträ är ett beprövat material till spinnakerbommar i Blekinge påstod jag, varpå Christian svarade att han hade köpt fritidshus där. Detta förvärv var han glad över att få visa upp och en massa enar växte just på hans tomt. Varpå vi omgående meddelade våra fruar att vi skulle på utflykt.

Fritidshuset en bit bortom Ronneby var ett råttebo och saknade all charm, liksom enar. Men på grannens tomt i väster stod en perfekt en för att kunna ge en bom kraftig nog. Inga problem, sade Christian, grannen har gett mig lov att skoga på hans tomt. Det är nog bäst Leif att du sköter sågandet, sade Christian. Ef-



ter noggrann rekognoscering angrep jag verket med fällning och bortforsling under stor skyndsamhet. Därpå började det stora arbetet att rensa enen vilket var ett himla göra. Det går åt en rejäl buske för en relativt tunn bom. Men det räcker då en är sällsynt segt virke. När enen var iordninggjord till en bom så återstod det arbete som kunde göras hemma i Åhus. Det var framförallt att avlägsna bark och alla rester av utskott av olika slag. Annika fattade ingenting; Christian är inte längre gift med den

tidens hustru och inte heller det huset.

Sedan utrustades bommen med beslag avsedda för träbommar, dock fanns inga så smala beslag som passade till en enebom. Ena sidan var nåt så när i dimension men den andra ännen var mycket tunnare. Och rak är den inte men bäst av allt, havet skydde den som pesten så den följde med vid försäljningen till Tyskland 2013 liksom den dekorerade spinnakern.

1977 när jag just köpt segelbåten Ellinor seglade jag och Annika på danska sidan i Öresund och mötte då en avsevärt större båt som seglade med en gigantisk blå spinnaker. Mitt i spinnakern satt en bild på Kalle Anka. Jag upplevde det som så häftigt att något sådant skulle även jag ha.

Projektorn monterades i ett rum och riktades mot bortre väggen i nästa rum. Som tur var, var öppningen mellan rummen en dubbel skjutdörr. Bilden projicerades mot väggen och var nu stor nog. Sedan häftade jag upp vita kartongskivor och målade / fyllde i motivet på dessa.

Strax därpå flyttade vi till Åhus där arbetet fortsatte med att dekorera spinnakern. Kartongskivorna tejpades på golvet och spinnakern lades ut ovanpå. Vattenfasta spritpennor inköptes och dekoreringen kunde inledas. Annika klagade på att allt låg i vägen och katten for runt som ett jehu i den prasslande nylonduken. Efter en del märkliga turer blev det klart och höll i många år. Värre var det med spinnakrarna, så arbetet fick göras om ett par gånger innan båten gick till Tyskland med den sista spinnakern. Med varma hälsningar från en nume-



Motivet hade jag och jag fotograferade av det med en småbildskamera med positiv färgfilm. Detta var ju 43 år sedan och resultatet av fotot kom först en vecka senare. Nu var motivet litet, 24 x 36 mm, men diaprojektor fanns. Vi hade just flyttat in i en stor, till och med mycket stor våning på Bagersgatan i Malmö.

ra entusiastisk motorbåtsägare som inte behöver det sega träslaget en för att nå båtens toppfart.

Leif M/Y Tordön

Storebror ser dig

Den första november kunde man på Facebook läsa om hur Thomas Veber hade haft en polishelikopter ovanför sig på Öresund och att han vid ankomsten till Skanör avkrävdes legitimation av ett antal poliser som mötte upp i Skanör. Varför detta?

Thomas berättelse kom mig att tänka på när vi har varit utsatta för myndigheters intresse i diverse olika länder. Den 1 november 1988 hämtade vi vår Vindros, en RJ 140, nära Vaxholm för att segla hem henne till Skanör. Vi var med om snöstorm ute på Sandhamn, frusna vattenkranar överallt och en grinig hamnvärd som vid ankomsten mitt i natten skulle ha betalt ute på Fyrudden, sista anhalt före Byxelkrok. Under flera timmar nästa dag på väg till Öland kom ett av kustbevakningens plan och hälsade på av och till ute på vattnet. Vem kan vara dårlig nog att segla i detta väder? Det måste väl vara några som är ute i skumma ärenden. En liten vilseflugen utmattad fågel slog också följe med oss, men han var alldeles för rädd för att våga slå sig ner och vila och försvann i en vågtopp.



Nästa gång vi väckte intresse var när vi flera år senare låg alldeles ensamma vid en kaj i danska Korsör. Vi knackades upp av ett par bastanta tullare som gick igenom båten med lupp. Vi lyckades inte under alla år vi hade båten finna vad de letade efter.



Vindros byttes så småningom ut mot Shamal, en Grand Soleil 50. På väg över Tarantobukten mellan fotsulan och klacken på Italiens sydkust blev vi uppropade över VHF:en. Det hela gick ut på att vi skulle hålla oss undan. Det pågick

Natoövning och varje gång vi slog närmade sig stora krigsfartyg. Det var inte svårt att bli lätt paranoid när vi försökte sicksacka oss fram mellan fartygen.

Utanför Frankrikes nordvästra kust dök en gummibåt med tungt beväpnade svartklädda män upp, och vi undrade om vi var utsatta för sjöröveri. Ett senare studium av sjökort och kartor visade att vi just hade passerat utanför kärnkraftverket i Penly strax norr om Dieppe.

Men varför intresserade sig polisen för Thomas Veber? Han skriver:

"Jag förstår, att de letar efter en stulen båt. Senare förstår jag, att en Bavaria 36:a, likadan som vår, har försvunnit från en hamn längre norrut i Öresund.

Poliserna inser snabbt, att de har hittat fel båt - men vad är chansen för att det är TVÅ Bavaria 36:or på Sundet samma dag en höstdag i oktober?!?"



— — —

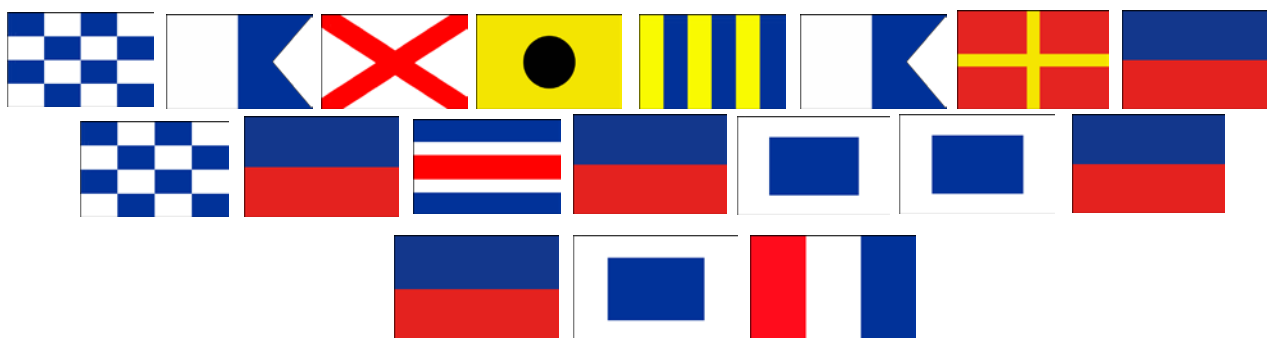
Thomas fortsätter: "Vi har senare från ägaren till den andra Bavaria 36:an förstått, att båten, trots att den var försvunnen, inte var stulen. Ett varv hämtade fel båt och höll på att lyfta på land när misstaget upptäcktes."

Ja hej och hå, så kan det gå till på de stora sjöhaven!

Eva Tildborn-Ström

Vad står det här? Mejla rätt svar till eva.tildborn-strom@telia.com

Pris till den som först kommer med rätt svar!



Dolce far niente...

eller "den sköna konsten att göra ingenting" blev mottot för inköpet av en äldre motorbåt som ersättning för segelbåten som 2019 såldes av åldersskäl (besättningens ålder, inte båtens). Båten, en Coronet 24 Midi, var gammal, nästan 50 år, men såg ändå ganska bra ut på de bilder som låg till grund för köpet. Båten visade sig vara i fullt användbart skick, och möjliggjorde redan första sommaren både badturer och besök i Danmark. Konsten att göra ingenting praktiserades vid några tillfällen under sommaren, men tankarna på en kommande förstärkt vårustning övergick så småningom till planer på en mindre renovering, och mottot sköts på framtiden.

Under hösten ägnades lediga stunder åt att skruva loss det mesta i främre delen av båten, slipa, lacka, sy nya dynor osv. Under våren blev plötsligt de lediga stunderna fler, och i april såg båten ganska presentabel ut.

Sommaren präglades av Coronaisolering, men när Danmark lättade på sina restriktioner blev det ett par turer till Bögeskov utöver de lokala badturerna. Under den kommande vintersäsongen hotade dock fullständig påtvingad sysslolöshet, vilket inte är någon skön konst. När det dök upp en annons om en "Coronet 21 DC för den händige" var det svårt att motstå frestelsen. Båten, som avhämtades i en tallbacke på Södertörn där den stått i sex år, har betydligt större renoveringsbehov än den föregående, och sysselsättningen under vintern är tryggad.



Badtur till Bögeskov

Dolce var tänkt som båtlivets dessert. Vad skall man då ha efter det? Kanske en snabb kopp kaffe? *Espresso!*

Konsten att göra ingenting är naturligtvis inte att vara sysslolös, utan att inte vara tvungen att göra någonting och bara göra det man har lust till.

Mikael Ström, M/y Dolce, M/y Espresso



"Coronet 21 DC för den händige", ett skogsfynd

Coronet Club Skanör

Lyckligtvis är jag inte ensam om mitt intresse för dessa gamla båtar. Flera inbitna gamla seglare har med ålderns rätt sällat sig till de yngre entusiaster som tycker om de gamla Coronetbåtarna, och med tio båtar har vi nu fått ihop till en informell lokal klubb.

Botved Boats hade sin storhetstid under 60-och 70-talen efter att man introducerat snabbgående båtar med goda sjöegenskaper. Skroven ritades av de amerikanska konstruktörerna Walt Waters och Jim Wynne. De hade det nya Aquamatic-drevet som konstruerats av Jim Wynne i samarbete med Volvo Penta. Den mest framgångsrika modellen, 21 Day-cruiser introducerades 1965, och blev en verklig trendsetter. Båtarna var för sin tid extremt snabba och sjödugliga, vilket bland annat

ledde till att de användes för att smuggla sprit och cigaretter från Östtyskland till Danmark. Det föranledde den något kontroversiella reklamtexten "nio smugglare av tio använder Coronet".

Genom åren tillverkades ett stort antal modeller mellan 17 och 44 fot. Den som är intresserad rekommenderas att besöka Coronetklubbens hemsida, www.coronet.nu. Båtarna tillverkades med skrov och däck i handupplagd glasfiberarmerad plast och inredning i mahogny. Kvaliteten var sådan att båtarna efter femtio år är still going strong.

I Skanör finns nu en 21 Explorer, en 21 Playmate, fem 21 Daycruiser, en 24 Weekender, en 24 Midi och en 24 Family.

Mikael Ström, M/y Dolce, M/y Espresso



24 Weekender "Tordön"



24 Midi "Dolce"



Välkomna till J. Persson i Skanörs Hamn

Vi har öppet alla lördagar och söndagar från kl. 12

Välkomna!

jpskanorshamn@gmail.com



Handelsbanken Skanör

Öppettider

Måndag – onsdag 10–15

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
POWERPRO



**VOLVO
PENTA**



MERCURY

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

Våra vinterdäck
finns bara i svart.
Och som testvinnare.



VikingContact™ 2 205/55 R16 Vi Skagen nr 13, 2017 IceContact™ 3 205/55 R16 Affärsidit Hemmets 2016/2017

Enkel matematik på sjön:

Klubbmedlem
+ Svenska Sjö

**Bättre försäkring
till lägre pris**



Som medlem i Svenska Seglarförbundet är du delägare i Svenska Sjö. Det ger dig direkta fördelar som mer omfattande försäkring och lägre premier. Men du får också andra fördelar som resultatbonus och en smidigare skadereglering. Tillsammans med båtorganisationerna arbetar vi ständigt med att utveckla de bästa båtförsäkringarna och trygghetslösningarna för dig och din båtklubb.

Välkommen att räkna ut din premie på www.svenska.sjo.se



VINTERFÖRVARING & FULLSERVICEVARV

SPECIALISTER INOM

Försäkringsskador • Glasfiber • Snickeri
Rekonditionering • Polering • Båtvård • Marinelektronik
Motorservice • Riggsservice • Båtlift • Båttransporter

Medlem i
SweBoat
Båtbranschens Riksförbund

040-16 34 00
boatconsult.se