

Höstseglat 2014

Ännu en vinter nalkas och åter är det dags att låta båten vara kvar i sjön. Har börjat bli en vana att ligga i vartannat år. Orsaken till detta beteende står att finna i ett visst mått av bekvämlighet eller vilket jag tycker låter bättre, klarsynthet. Med båtar i glasfiber, stål och aluminium så är det nog mindre slitage på båten jämfört med att masta av och ta upp båten på land vart år.

Allt har sina för och nackdelar. Fördelen med båten i sjön är att den mår bäst i detta element vilket den är byggd för. Ta kölen t.ex. den är byggd för att hänga i skrovet medan skrovet tar upp all vikt av kölen som inte sällan är 30 till 50% av deplacementet. På land blir det tvärt om. Båtens vikt bärs upp av kölen och de som sätter an stöttorna hårt för att ta en del av belastningen gör mer skada än nytta (stöttorna ska endast balansera skrovet). Detta är något att tänka på för dem som förstärker infästningen av kölen vid exempelvis svaj-köl. De seriösa varven som åtar sig dessa arbeten hissar upp båten i skrovet och förstärkningen utförs med kölen hängande fritt, precis som kölen hänger fritt när båten är i sjön. Även masten mår bra av att slippa den oftast omilda behandling som sker vid av- och påmastning.

Allt är inte rosor när båten är i sjön vintertid. Oron att något ska frysa sönder och ens ögonsten sjunker ska inte underskattas. Där gäller att ha ett försäkringsbolag som accepterar att båten är en s.k.vinterliggare och inte har en massa finstilt som friskriver dem från

allt ansvar av is-, snö- eller frys-skador, och därtill ersätter fullt ut (utan avskrivningar) om olyckan ändå dock händer. Finns sådana bolag? Jodå, Pantaenius. Du tillåts använda båten för vad den är till för, nämligen segling, även utanför sommarsäsongen. Att segla på vintern är inget för mig men sen höst och tidig vår är något som följer med när båten ligger kvar i sjön. Det är om en sådan segling som jag tänkte berätta om.

Efter att ha följt väderutvecklingen på SMHI (de har förnyat hemsidan ((men inte vädret)) som nu är riktigt bra) hela oktober så blev det till sist en 10-dygns prognos som jag kunde utsätta mig för. Tog mig några dagar mer än beräknat till att få båten klar med allt som hör till i mat och övrig bunker. En besvikelse var att behöva bära vatten från spinnhuset för att fylla tankarna, vattnet till bryggorna var redan avstängt. Blir att dra lärdom av detta till nästa gång, försöker annars alltid tanka det sista jag gör för att slippa ”gammalt vatten” i tanken.

Onsdagen 29 oktober 13:15 lossas förtöjningen. Om jag skulle gå ut via Hammarby eller Södertälje bestämdes först när jag var loss. Att valet nu föll på Södertälje avgjordes av att jag kunde komplettera förråden om jag glömt något, vilket inte sällan är fallet vid hastiga avgångar. Detta med bunker kanske inte är en överlevnadsfråga, har ju basmat ombord så det räcker men vem vill ligga för ankar och finna att allt godis är slut när man är som mest

sugen., inte jag åtminstone.

Utlovad N till NV-vindar skulle vara till min fördel längre fram. Byig vind mötte och som många gånger tidigare så blev det att kryssa. Vinden hade gett upp helt vid Kungshatt så motorn tog mig sista biten till Jungfruholmarna. Som väntat var det helt öde och jag kunde lägga till på bästa (?) platsen. Tog en runda på holmarna och allt såg bra ut, dvs. inga inbrott och annat som ställer till extra besvär.

Ärtsoppa och ostsmörgås, mat för en karl, är inte att förakta när det börjar bli kyligt på kvällen. Innan ärtsoppan var varm tog gasolen slut (en 2-kilostub brukar räcka en säsong). Nu fick jag prova på att byta tub med mitt nya system där tuberna står placerade framför nergången i en kombination av bridgedäck/skeppskista, konstaterar att bättre än så här kan det inte bli. Om jag nu klarade bytet på 3 minuter så ska det jämföras med 15 minuters krypande vid tubens tidigare placering. Därtill har jag 3 tuber i skeppskistan. Säg den båt som inte kan bli bättre vare sig i smått eller stort. Med kaminen igång så blev det ungefär som att vara hemma utom att jag oftast sover bättre i båten. Tidig nattning innebär tidig morgon, i mitt fall 07:20. Tre grader ute och 19 i ruffen. Frost på bryggan och en nästan klar himmel. Inom kort så tar jag mig fram för motor i en obefintlig vind. Snyggt värre med sjöröken stigande runt båten. Får lite hjälp av genuan strax före Helgösund och så fort sundet är avklarat tar jag mig fram för enbart genuan i makliga 4 knop. En hyfsad start om något kort, blev motor igen efter Viksberg, infarten till Södertälje-leden. Väl framme så meddelar slussvakten på

min förfrågan om vattenståndet i Mälaren att det ligger på +7 cm. Har klarat Mälärbron med +/- 0 cm så jag gör ett försök med 7 cm lägre höjd vilket går bra men då gäller det att ligga precis mellan brohalvorna. Antagligen ser det värre ut än det är, fri höjd är 15 meter och jag har 15,60 till antenntopp. I sådana fall som detta och en olycka sker då undrar jag om ens Pantaenius skulle ersätta uppkomna skador. Att vara dum är en sak, idiot en annan. Allt flyter på bra, stor båt lämnar slussen så jag har bara att slinka in och betala mina 160:- innan jag godkänns för fortsatt färd ut i saltsjön. Förtöjer vi väntebryggan för inslussande båtar och ”gör” Södertälje på 40 minuter. Ett besök på biblioteket där de bjuder på WIFI tillåter mig betala en räkning jag missat samt att kolla av SMHI, det utlovas NV vind (vilket de lovat tidigare också), samt några köp på Coop. Slussvakten hade inget emot om jag låg vid deras brygga under natten som jag tänkt göra men den NV vinden gjorde att jag lämnade fortare än kvickt. Som Busch sa: Är du inte med så är du emot. Jag för min del ville vara *med* (här den NV vinden). Alternativet *emot* var kryss på utlovade S-SV vind av kulingstyrka senare i veckan var inget alternativ. Finns trevligare saker att syssla med än att kryssa sig fram på Himmerfjärden i kuling (en kort analys av mig som seglare).

Mycket riktigt så låg vinden på NV men inte av den dignitet som var utlovad. Med en fart av 1,5 till 2 knop så skulle jag inte hinna till Båtsviken strax SO om Brandallundet så det blev att låta Volvon göra rätt för sig. Behövs inte alltför livlig fantasi för att inse att allt

blir kolsvart denna tid på året och för min del så gäller det att ha dragit fast ankaret innan så sker. Att gå i fyrbelysta leder är däremot ett både trevlig och spännande "äventyr".

Detta med att färdas långsamt ger seglaren möjlighet att skåda sin omgivning lite mer i detalj. Ett havsörnspar tilldrog sig min uppmärksamhet när de gång på gång gjorde utfall mot något i vattnet. Vad det nu var så fick en av örnnarna klorna i föremålet men orkade inte lyfta med bytet trots ihärdiga försök. Han la sig att flyta och efter ett tag så började han röra sig mot stranden (hur han nu gjorde, någon simhud har de ju inte). Det sista jag ser i kikaren är att han (det kan ha varit en hon (undviker nyordet Hen som för mig betyder bryning, sån är jag) börjar "bearbeta" bytet med näbben. Läste någonstans att örnen inte dödar sitt rov med näbben utan allt sker med klorna (i mindre rov punkteras lungorna) och först efter att rovet dött så börjar de kalasa. Hoppas det jag läst stämmer, vill ju inte förmedla uppgifter som är helt åt skogen.

Hinner fram innan det blir helt svart. Följande dag så uteblir NV-vinden och jag bestämmer mig för att ta motorn till Soviken i Herrhamraleden och utnyttja en av SXX bojor där (är medlem så jag gör det med gott samvete). Blir att avverka 21 M för motor vilket inte känns okey men kommande kuling från sydlig kvadrant gör beslutet enkelt. Vad värre är, är kaminen som fungerat dåligt natten som var. När jag vaknade var det 10 grader i ruffen mot förväntade 18°. Termometern visar på 2-3 grader

ute men frosten på bänkarna i sittbrunn säger annat. Passar på att sota kaminen vilket behövdes. Men senare skulle det visa sig att det inte var felet, om än behövt, mer senare.

Blev en fin tur söderut där jag gjorde några tappra försök till motorsegling som var fruktlösa. Sol och klar himmel som senare på eftermiddagen började skymmas av slöjmoln som avancerade från SV. Varmfronten var på väg och i dess följe skulle vinden öka, allt enligt SMHI (att icke förglömma regnet i dess släptåg). Har en timme tillgodo innan det blir mörkt när jag har Soviken i sikte. Men det är något som inte stämmer, vanligtvis syns den södra bojen mellan skären innan man girar in i viken, men inte denna gång. Det visar sig att det inte finns några bojor överhuvudtaget, troligtvis har bojarna plockats in inför vintern för att inte isen ska gå hårt åt dem. Vad orsaken än må vara så passade det inte in i min plan och med mörkret i antågande så gällde snabba beslut.

Nu hade jag ett bra alternativ och det var Sågviken, SO om Dragets kanal. Helt skyddat från vind utom från nordkvadranten. Ökar varvet på motorn och vinner en halv knop, från 4,5 till 5. Vill inte försöka att gå igenom Dragets kanal när det är kolsvart. Är glad att det inte är helt mörkt när jag når fram till Draget, kan avskilja träden mot himlen så masten inte tar tag i grenarna men ser inte mycket av kanalens kanter, ficklampan kom här till sin rätt. Är inte mycket ljus kvar när jag drar fast ankaret längst in i Sågviken. Här räknar jag med att ligga till måndagsmorgon

innan jag fortsätter till Nynäshamn.

Innan maten står på bordet ska kaminen startas, en procedur som tar ca. 5 min. Först ska bränslet rinna fram i pottskålen, när så sker stänger jag tillflödet av diesel och serverar en liten skvätt av tändvätska ner i skålen och ”tuttar” på (kallas förvärmning). Tidigare kastade jag ner en tändsticka vilket fungerade men bättre är att använda vaxat tändpapper som inte lämnar något efter sig när de brunnit upp vilket gör att kaminen jobbar optimalt när dieseln ska förgasas (det är gasen som brinner och inte vätskan i sig). Efter att sotat kaminen tidigare så tar jag för givet att allt ska fungera som det är tänkt och med det i tankarna mönstrar jag av som eldare och iklär mig rollen som kock där jag satsar på bruna bönor med köttbullar. Antar att det inte behövs alltför livlig fantasi för att inse att det handlar om halvfabrikat och inte något grovarbete vid spisen. Hur som helst så smakar det gott och med kaffe och bullar som avrundning så känner jag mig nöjd.

Men åter till kaminen. Efter en titt ner i brännaren (finns ett 4 mm hål på kokplattan som tillåter mig att se förbränningsförloppet) konstaterar jag att sotningen inte gjort saken bättre, felet måste ligga på annat håll. Normalt är att lågan ska vara blå när förgasad diesel brinner men nu var det en gul låga som visar att det är dieseln i sig som brann. Med andra ord så blir det inte mycket värme och vad värre är så sotar det ordentligt. Stänger av kaminen och har en kort brain storm med mig själv. Något måste göras, termometern visar 11 grader när den borde visa omkring 18-20 i ruffen, och

jag som tänkt att vara ute kanske en vecka till.

Tar fram verktygen och börjar med att lossa grovfiltret som är helt rent bortsett från slem/gel i botten, typiskt för bakterietillväxt i dieseln. Kollar även finfiltret vilket är helt okay. När jag så öppnar bottenkranen till tanken så är det inte mycket till flöde. Här kan sägas att talesättet *Snälheten bedrar visheten* stämmer till hundra procent. Problemet kan spåras några år bakåt i tiden när jag fick ett infall att använda miljödiesel till kamin, inte för miljöns skull men för priset. Året efter på våren så rann det inte till någon diesel till kamin och orsaken var just bakterietillväxt som helt blockerat tillflödet. Jag löste problemet med att koppla min oljesugnpump till utloppet på tanken och pumpade upp ett vakuum i oljebehållaren. Förväntade mig att det skulle släppa omgående men det tog ca. 10 minuter innan det släppte och all gegga for upp i behållaren. Nu var det bara att upprepa proceduren vilket inte bjöd på några större problem förutom detta kladd med diesel som har en förmåga att sprida sig.

Några timmar senare är det 19 grader i ruffen och kaminen brinner med blå låga. Tyvärr kommer problemet uppstå igen om inte tanken rengörs ordentligt vilket blir något att syssla med i vinter. Kan tilläggas att jag inte använder miljödiesel efter första episoden med bakterietillväxt men det hjälper inte visar det sig, riktig tankrengöring är det som gäller. Läste någonstans att tanken ska ångtvättas för att vara på säkra sidan men det hoppas jag ska slippa.

Blir liggande i två dygn i tryggt förvar medans sydvinden vinner i riggen och regnet gör sig påmind till o från. De enda tecknen på liv är några få fritidsfiskare som kommer i öppna båtar i hopp om en fisk eller två till middagen. Tufft släkte som inte skyr regn och blåst.

För den sällskapssjuka som inte trivs i sitt eget sällskap kanske undrar vad jag sysslar med instängd i ruffen ensam i skärgården fjärran från sol och värme. Värme har jag i och för sig vilket är en förutsättning för att jag ska trivas. Därtill kommer god mat, böcker och tidningar. Kan dock konstatera att mycket läsande blir det inte. En dag i friska luften gör att sömnen gör sig påmind relativt fort och nattning sker strax efter 22:00 (efter sjörapporten). Mycket funderande blir det dock, har ju "all" tid i världen när båten går för autopilot eller vindroder. Inga världsliga tankar ska erkännas men för en båtägare dock så viktiga funderingar om hur en bra båt ska bli bättre (gärna den egna båten). Och detta med att ha egentid ska inte förringas, en del kör med yoga (billigt) jag kör med båt (dyrt). Men båda verkar fungera för flertalet.

På måndagen är det dags att seglare vidare, 07:20 är jag under segel, dvs. genua. Vinden är frisk och byig men fortfarande från syd, temperaturen 10 grader och himlen klar till 50 %. Blir en fin undanvind till Nynäshamn. Inga problem med plats i gästhamnen, jag är enda segelbåten som är "aktiv", däremot finns det tre stålsegelare där de bor ombord. På hamnkontoret får jag veta att kostnaden är 1000:-/månad för

vinterliggare och då ingår toa, dusch, bastu och sopor. Vatten får de hämta i dunkar och elen tillkommer. När det gäller elkostnaden vet jag inte om det är ordinarie avgift av 50:-/dygn eller efter förbrukning. Självt fick jag punga ut med 150 + 50 (el).

"Gör" Nynäshamn, dvs. besöker biblioteket. Tips: Du får tio (10) fotostatkopior gratis från senaste numret av deras magasin, de bjuder på denna service för att slippa att folk "tar" tidningar med sig. Bunkrar lite på Lidl och Coop (på Coop är det ärtsoppan som gäller, mycket god). På kvällen blir det husesyn hos några seglarbekanta som köpt nytt efter att bott i Stockholm. Kan konstatera att man får mycket för pengarna jämfört med motsvarande bostadsrätt i huvudstaden. Något konstigt är det när priset är tredubbelt i Stockholm. Jag tänker på att byggarna går under samma löneavtal och byggmaterialet skiljer inte i kostnad bara för att det levereras till Nynäshamn (möjligtvis är frakten dyrare). Det som skiljer är tomtkostnad vilket inte borde slå så hårt på priset. Kommunal mark borde vara hyfsat billigt om de menar allvar med att det behövs bostäder (som helst vanligt folk har råd att bo i).

SMHI har lovat kuling och kommande dagar ska även snöslask göra sig gällande. Min plan har varit att luffa runt i två veckor men prognosen framöver är inte alltför lockande. Sydvinden ska bestå och 11-16 m/s är vad jag kan förvänta mig om vädermannen får rätt. Bestämmer mig för att utnyttja sydvinden och dra mig hem till GSS och med det beslutet

fattat gör jag i ordning två smörgåsar som färdkost efter en redig frukost. Det är tisdag 08:10 när jag låter båten glida ut från bryggan, rullar ut genuan i den friska vinden och seglar ut från gästhamnen i + 6 knop. Har klätt mig i sjöstället för att möta regnet som är på väg.

Mysingen visar sig vara ett öde ”hav”, men vid Muskö kommer flottans käcka gossar med A320 smygande, lite senare en mindre patrullbåt, känns tryggt med våra flottister igång. I övrigt var det tunt med båtar. Vid passage av Dalarö så fanns en viss aktivitet vid hamnen men i övrigt var det ovanligt öde. Inser att den kloke håller sig inomhus en dag som denna. När jag senare ankrar i Östervik (strax före Skurubron) 15:35 har jag avverkat 37,4 M, det mesta i duggregn och med en sikt av 2 till 3 M. En fin segling, fin så till vida att jag haft vinden med mig. I loggen står det att snittfarten blev 5,15 och max 8,23 knop.

Östervik är nog det sista stoppet om man önskar stanna över natten innan de sista 6 M avverkas till Danvikstullsbron och vidare färd in i Mälaren. Syd vinden är tänkt att gå över till NO vilket kommer passa mig bra dagen därpå. Med start 08:10 så lär jag hinna till första broöppningen som är 09:30. Tar motorn genom Skurusundet, vid Sveriges holme rullar jag ut genuan men det är inte tryck nog i vinden så det blir motorsegling för att inte missa broöppningen.

Med fem minuter tillgodo så svarar en kvinnlig röst på kanal 12 på mitt anrop på VHF. Svaret jag får är inte

upplyftande, broöppning ska beställas fem timmar i förväg denna tid av året. Kan tilläggas att så inte varit fallet vid tidigare tillfällen och då längre in i november. Som alltid ska man vara påläst så jag har mig själv att skylla. Får dock besked om att hon ska försöka få tag på den som sköter bron och lovar att återkomma. Går ut en bit i leden och slår av motorn, vinden som poppat upp nu driver ner mig mot Kvarnholmen men inte fortare än att jag hinner ta mig en kopp kaffe medan jag passar VHF:en. Håller koll på några båtar som är på gång men de girar undan på behörigt håll. Det hinner gå tjugo minuter innan jag får beskedet att de öppnar bron 10:30, kan inte annat än tacka för god service. Hammarbyslussen och Liljeholmsbron flöt än bättre, var knappt att jag behövde dra ner på gasen. Sist detta hände så ropade de i högtalaren vid Liljeholmsbron om det inte var bra service de bjöd på.

Vid GSS intar jag position inför vintern, dvs. lägger mig långsides. Har gott sällskap av L 38:an Asynja och L 28:an Vagabond. Tre långkölare som mer kommer till sin rätt ute på öppna havet än att ligga ”tjudrade” vid en betongponton. Men nu är det som det är och blir som det blir. Om inte annat så är båten i sjön när isen släpper och solen värmer. Den dagen kommer en kopp kaffe smaka extra gott i sittbrunn.

Kjell Litwin