

Seglaräventyr på Bodensjön

Text och foto Göran Haglund

Förutom Neppare så seglar jag ofta som gast på någon av familjen Klingas två 30:or. När jag kom med första gången till RM 2003 var det på Bertils 219. Vi seglade sedan Europacup både i Nynäshamn 2004 och i Bregenz vid Bodensjön 2006. Samma år hade Martin köpt Malin av Bertil och när vi kom hem efter Europacupen så sparkade han både pappa, farbror och mig ur besättningen för att i stället plocka in ett gäng unga spolingar.

Bröderna Klinga och jag kunde alltså konstatera att vi ansågs så gamla och förbrukade att vi inte fick vara med och segla längre. Vad göra då? Jo, varför inte damma av Kalles systerbåt 220 Viktoria som stått på land i 15 år i ett industriområde. Sagt och gjort. Viktoria fixades till hjälpligt och vi ställde upp på Europacupen 2008 i Saltsjöbaden. Där gick det nu inget vidare för oss. Att bränna rakt in i en styrbordsbåt för babord (med ordentliga skador för de stackars förskräckta tyskarna i en lånad

båt) i 2:a seglingen och sen inte kunna vara med i den 3:e brukar inte vara så bra för totalresultatet. Desto bättre gick det dock för Martin och hans nya besättning. De vann nämligen Europacupen med 40 st. 30:or på startlinjen.

2010 var det dags för Europacup igen. Som väl de flesta har kunnat lista ut av ovanstående så går Europacupen vartannat år - omväxlande i Sverige och på Bodensjön. Den här gången skulle basen bli den lilla tyska staden Langenargen vid Bodensjöns norra strand. Både Viktoria och Malin skulle transporteras ned den här gången och eftersom den lastbil som Kalle äger var vikt för transport av Viktoria så behövde Martin fixa annat transportmedel för att få ner Malin. Tyskar, schweizare och österrikare kör ofta sina 30:or på jättelånga trailers som dras av Merca-jeeper eller andra stora bilar i miljonklassen. Familjen Klingas kassa räcker nu inte riktigt till för såna excesser men en riktig trailer och en Land



Startbild från Europacupen 2006

Rover Discovery från -98 blev det i alla fall. Den från Tyskland beställda trailern blev nu tyvärr inte klar i tid men i stället fick Martin låna en tysk trailer.

2006 hade jag åkte med hejaklacken (dvs. hustrur) i personbil ner till Bodensjön medan resten av besättningen åkte i lastbilen. Den här gången hade jag tänkt att lyxa till det genom att flyga ner och låta Kalle och Bertil själva sköta lastbilstransporten. Sen visade det sig dock att ingen i Martins besättning hade det BE-körkort som behövs för att få köra 30:an på. Att låta Martin köra ensam i 400 mil kändes inte riktigt bussigt så i stället för en bekväm flygresä så blev det i stället att gunga fram i en gammal Land Rover utan AC. Erfarenheten var också att själva båttransporterna oftast brukade bli mer äventyrliga och tidsödande en själva seglandet!

Seglingarna skulle börja en onsdag och för att ha tid för motorhaverier och annat som kan hända så gav vi oss iväg redan på torsdagen veckan innan. Problemen började mycket riktigt redan på väg från



Martin, skeppare på Malin (och stundtals Neppargast på Sjöfröken II)

varvet efter lyft av Malin. Temperaturmätare på Land Rovern gick redan på plan mark upp på rött. Hur skulle vi då kunna klara de hemska backarna kring Kassel i Tyskland? Efter stopp och motorbesiktning visade det sig att det fanns en spricka i locket på expansionskärllet. Nytt lock fixades till dagen därpå men redan vid Södertälje gick tempmätaren upp på rött igen! Nu riktades misstankarna mot magnetkopplingen på kylarfläkten som kanske inte fungerade. Fram med ståltråd som virades flera varv runt axeln mellan motor och fläkt så att den alltid snurrade och se det hjälpte. Nu var det bara när det blev backigt ner vid Vättern



Malin (närmast) och Viktoria under en paus på Autobahn



Vid Bodensjön har nästan alla båtar heltäckande kapell som skydd mot solen

och efter Jönköping som tempmätaren betedde sig obehagligt med det gick att hantera genom att sätta på full värme och fläkt och sen ner med rutorna (tack och lov så hade inte föregående veckas trettiogradiga värme stannat kvar).

När vi sen kör iland i Kiel efter färjetransport från Göteborg så är det något som låter illa under motorhuven. Misstankarna går mot fläkten och ståltråden tas bort. Missjudet försvinner men på motorvägen så går tempmätaren upp på rött trots plan mark. Dit med mera ståltråd som hjälper till att få ner värmen i motorn och faktiskt försvinner missljudet också.

Hittills har Martin vägrat släppa ifrån sig ratten men nu blir det min tur att prova på hur det känns att köra ett 12-meters-släp på 3,5 ton med en dragbil med 122

dieselhästar under huven (och automatlåda). Det kändes ju inte som någon F1-racer precis och vad tiden på 0-100 kunde bli vet jag inte eftersom jag inte vågade köra så fort någon gång men den kunde väl ligga på ett par minuter tippas jag. När man väl fått upp farten gick det dock rätt hyggligt. Låg väl kring 75-80 km/h och visst slingrade det en del men det kändes ändå inte direkt obehagligt annat än när långtradarna körde förbi. Då gällde det att ha koll bakåt, styra så långt åt höger som möjligt och sen gasa just när de kom upp jämsides så man fick lite drag framåt på släpet. Det gällde också att ta det mycket lugnt så fort det gick utför så att det inte gick för fort. Tyvärr insåg jag inte det sistnämnda förrän det hållit på att gå alldeles åt pepparen. I en nerförsbacke vid infarten till Hamburg så gick det lite för fort utför (85-90 kanske) samtidigt som en

långtradare körde om. Ekipaget började plötsligt vobbla våldsamt. Automatiskt så bromsar man i stället för att gasa i en sån situation vilket bara gör allt värre och vi krängde fram och tillbaka långt utanför vår egen fil. Precis när det kändes som om att nu välter det så släppte jag bromsen och gasade i stället sen Martin skrikit åt mig att sluta bromsa. Ekipaget rätade nu upp sig och det gick att kontrollerat få ner farten. Efter det tog vi det mycket, mycket lugnt i alla utförsbackar. Interna regeln blev – “Aldrig över 65 km/h utför” och om inte föraren kom ihåg det så blev det co-drivern som hade som uppgift att hela tiden påminna.

Efter att ha lunkat på i ett tempo på strax under 80 genom det ganska platta norra delarna av Tyskland började vi så småningom närma oss bergen kring Kassel. Här kan det gå uppför i 7-8 km för att sen gå utför lika länge. Här sjönk medelfarten betydligt – många gången gjorde vi inte mer än 35 km/h uppför trots pellen i botten och utför vågade vi som sagt inte köra mer än 65. Eftersom kylningen fortfarande inte var helt OK så blev det också standard att en bit upp i varje backe dra på full värme



De två AC-båtar som låg på land såg rätt opropertionerliga utan sen man kapat ett par meter på kölarna för att kunna sjösätta dem i den rätt grunda hamnen



Drömkunden för en riggfirma? Jag har då aldrig sett någon båt med så mycket rostfritt i masten förr!

och högsta fart på fläkten. Trots nervevade rutor så blev det garanterat rätt svettigt.

Så småningom kom vi fram till den lilla vackra staden Langenargen och lyckades också efter diverse micklande med vägbommen lyckligt komma in till yachthamnen (dvs. bil och båt kom in lyckligt – när jag gick efter båten kom bommen nerdunsande rakt i huvudet på mig och det är ju tur att jag har en riktig träskalle – men det kändes ändå rätt ordentligt). Vi hann dock inte sjösätt och i brist på hotellrum för natten fick sedan jag och Bengt Pettersson (22:an Cirdan) sova uppe i Viktoria när hon stod på lastbilen. Eftersom det blåste rätt ordentligt blev det rätt skakigt däruppe tre meter upp på flaket men är man tillräckligt trött så sover man gott ändå (bara man tänker sig för om man ska upp på natten!).



Lite tid för turistande blev det också. Här Rheinfall i Schweiz (Rhen rinner ut i Bodensjön i Österrike i öster och ut i Schweiz i väster)

Sjösättning blev det i Marinan intill klubbhamnen (gratis eftersom de sponsrade kappseglingarna). Marinan var gigantisk och rymde säker flera tusen segelbåtar (däribland två AC-båtar). Ordföranden i Langenargen Yacht Club – Reinhard Frey (snabbt omdöpt till Fabror Frey) fixade bogsering till Yachthamnen för oss och andra som kom med trailer/lastbil.

Det första man ser på Bodensjön är att det finns sanslöst mycket båtar - framförallt segelbåtar. Det kryllar av segel på vattnet när det är fint väder och yachthamnarna är gigantiska. Varje klubbhamn har också minst en restaurang - gärna två. Maten är god och priserna rimliga.

Vi hade nu några dagar på oss för att skruva på båtarna och träna lite innan kappseglingarna började. Vi hade haft egentillverkade märken med oss på lastbilen och när vi nu skulle köra lite mot varandra med Malin och Viktoria så tog vi naturligtvis med oss dem ut. Trots 50 m lina så lyckades fick vi dock inte få botten

någonstans utan fick till slut köra med drivande märken (det visade sig senare att prickbåtarna hade 200 m lina för att nå botten). Det visade sig rätt snabbt att Viktoria var väl så snabb som Malin på kryssen men att de var helt överlägsna på undanvind och in manövrarna. Som yngst på Viktoria (57 år) så skickades jag fram på fördäck och det vet man ju hur det går när någon över 40 skickas upp på fördäck – nämligen l å n g s a m t.

Fortsättning följer i Nepparnytt nr 2 2011

Fakta om Bodensjön från Wikipedia:

Bodensjön (tyska: *Bodensee*, franska: *Lac de Constance*) delas mellan Schweiz, Tyskland och Österrike och är de två sistnämnda ländernas största sjö. Med en area på 571,5 km² och volym på 48,5 miljarder m³ är den den tredje största sjön i Centraleuropa. Dess största djup är 254 m, dess största bredd är 14 km och dess största längd är 63 km. Den centrala delen av sjön är det enda gränsområde i Europa där gränsen inte är fastställd.

Seglaräventyr på Bodensjön, del 2 (forts. fr. nr 1 2011)

Text och foto (om annat ej anges) Göran Haglund

Efter diverse turistande blev det dags för första dagens seglingar. Bläste rätt hyggligt 4 – 6m/s men fruktansvärt vridigt. Seglingsnämnden var oerhört ambitiös och åtskilliga starter blev avblåsta när det vridit så att linjen inte längre låg rätt. Det var ju heller inget lätt jobb att flytta märken – startlinjen var 600 m lång och det var 200 m djupt. Väl igång så var man lika observant på vindvrid och i åtta genomförda seglingar blev det banändring i sju. Trots den långa linjen blev det rejält trångt och här nere seglar man oerhört aggressivt med sina fina träbåtar. När väl linjen låg rätt så kunde man ge sig på att det blev allmän omstart – ibland flera gånger med följande svart flagg. Vi var inte riktigt vana att segla så aggressivt och det visade sig mycket riktigt att både vi och Malin hade svårt att få till

riktigt bra starter. Det gick väl hyggligt i alla fall första dagen och Malin kom efter fyra seglingar in som 4:a och vi som 13:e vilket vi tyckte var OK i ett fält på 37 båtar.

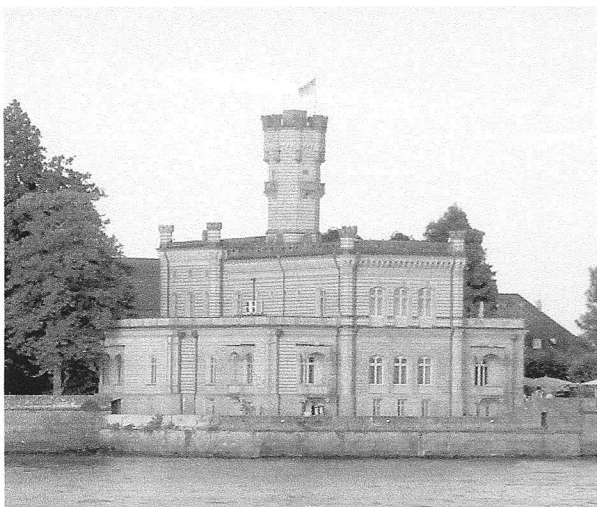
På kvällen blev det storstatlig invigning av Europacupen i slottet – Schloss Montfort – med flaggor, nationalsånger, tal och massor med mat och dryck. Men som de riktiga idrottsmän vi är så låg vi självfallet lågt med det sista (fast det finns många mycket goda lokalproducerade vita – och faktiskt också röda – viner och självfallet wiessbier).

Till skillnad mot första dagens regn så bjöd nästa dag på strålande sol vilket tyvärr också ofta härnere betyder bleke (någon sjöbris blir det aldrig tal om). För att kunna



Starterna var oerhört täta!

Foto: Internationale Vereinigung der 30-qm-Schärenkreuzer Klasse e.V.



Schloss Montfort, platsen för invigningsmiddagen.

fånga ev. morgonvindar var det också anbefallt att utsegling skulle ske senast kl. 08.00. På morgonen stod också en liten bris men den försvann innan vi hann starta. Sen låg vi ute och guppade i bleke fram till framåt 14-tiden då vi blev inbogserade till hamnen och satte oss i tältet och drack öl och kaka korv. Själva var vi helt övertygade om att det inte skulle bli något mer seglande den

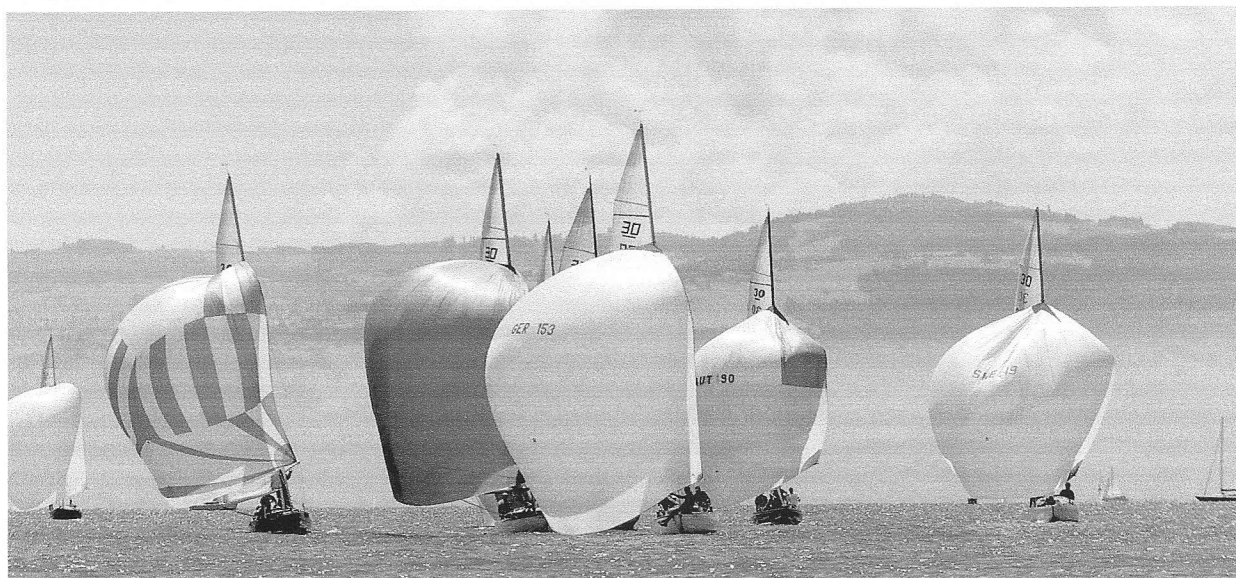
dagen men framåt 17-tiden så hittades det lite vind och det blev "Raus, raus" som gällde. I en vik stod också lite kvällsbris och vi kunde (efter obligatorisk omstart och svart flagg förstås) faktiskt genomföra en segling innan vinden dog. Sen låg vi och guppade ett tag till innan ny vind kom och nästa segling sköts iväg framåt 20-tiden. När vi kommit ett varv dog vinden dock igen och vi bogserades in till en mycket sen middag.

Inför sista dagen låg vi på en 13:e plats och Malin låg 3:a och vi såg väl alla rätt optimistiskt på att kunna avancera uppåt i resultatlistan. Det mesta strulade dock denna dag och i de svaga vindarna på 2 – 3 m/s så gick det mesta snett för båda svenskbåtarna. Vi startade uselt, kom in fel till märkena, fick jätteytterrundningar etc. så resultatet blev att Malin rasade till 9:e plats och vi till 19:e – och detta trots väldigt bra fart i båtarna, i vart fall på kryssen. För



Malin i halvpjurt läge efter start!

Foto: Internationale Vereinigung der 30-qm-Schärenkreuzer Klasse e.V.



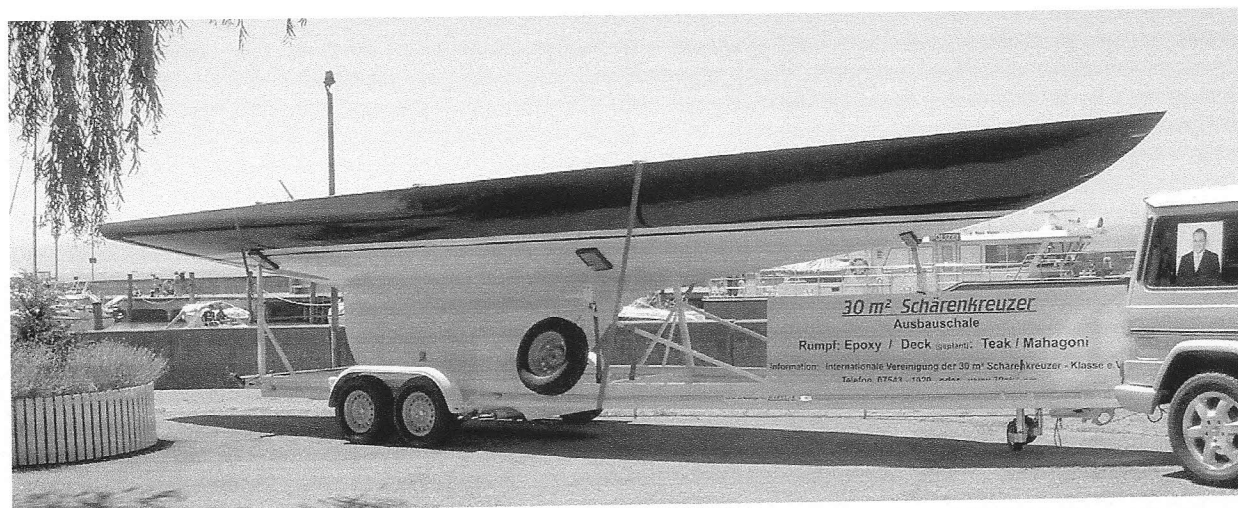
*Nätta små spinnakrar på uppåt 100 kvm. Malin längst till höger, Alperna i bakgrunden
Foto: Internationale Vereinigung der 30-qm-Schärenkreuzer Klasse e.V.*

vår del var det kanske inte helt oväntat att vi skulle hamna i mitten på fältet med förgrabbarna i Malin var det naturligtvis en stor besvikelse – titelförsvarare som de var.

Regattamiddagen med prisutdelning, orkester, fyrverkerier m.m. ägde rum hemma i "Farbror Freys" trädgård som var som en mindre park. Massor med priser delades ut och det var allmän förbrödring över nationsgränserna och alla (nästan) lovade att vara med på nästa Europacup i Nynäshamn 2012. Och nu när vi inte skulle ut och segla något mer så blev det äntligen

tid att smaka på ölet och vinet ordentligt (tidigare hade vi ju bara provsmakat!).

Sista dagen i Langenargen ägnades åt avmastning, båtlyft (som inte var helt oproblematiskt eftersom en massa motorbåtar tyckte att krankajen var ett jättebra ställe att förtöja båtarna med och dessutom blev vansinniga när vi sprang över deras båtar utan att ta av oss skorna) och därefter båtfärd till Friedrichshafen och en titt på det mycket sevärda Zeppelinarmuséet.



På kajen i Langenargen stod det här nybyggda 30-skrovet. Kan bli ditt (kompletterat med teakdäck och mahognyruff) för bara 170.000 Euro!

Nästa dag blev det hemfärd – en del gjorde det enkelt för sig genom att flyga från München eller Zürich, Bengt träcklade sig hemåt med tåg (tog två dagar men han hann till 22-SM i Trosa) medan resterande manskap förberedde sig för en avkopplande resa med LandRover och lastbil med lite turistinslag som besök på vingårdar etc. (trodde vi alltså). En bilverkstad hade ju bytt kylare på bilen så vi skulle ju heller inte behöva sitta med värmen på och blicken klistrad vid tempmätaren. Just när vi ska åka ringer dock Björn som fixat att vi fått låna trailern som Malin står på. Det visar sig att killen som lånat ut trailern behöver den och i stället ska vi få låna den trailer som Björns 22:a Rush III står på men vi måste vara i Burg invid Kielkanalen nästa dag kl. 14.00 eftersom då kommer en kranbil att finnas på plats där för omlastningen. 100 mil på 1 ½ dag alltså – inte så märkvärdigt med en personbil men med 3,5 ton efter en LandRover så kunde det bli svettigt (trots ny kylare).

Tidigt på morgonen lämnade vi alltså den stormarknad i Langenargen som vi nyttjat som nattparkering (för skams skull gick jag in och köpte en back wiessbier för att legitimera vår parkering) och gav oss iväg för att leta oss ut på motorvägen mot Ulm. Väl uppe på motorvägen hann vi inte långt förrän varningslampan för överhettning i automatlådan lyste. Den hade blinkat till någon enstaka gång i värsta uppförsbackarna på nervägen men nu lysten den ilsket rött även på plan mark. Vad göra? En rasad automatlåda på Autobahn i södra Tyskland var ju inget drömscenario. Efter att ha låtit lådan svalna lite på en parkeringsplats så vände vi tillbaks mot Ravensburg (om det är någon som reagerar på namnet så är de där de gör pussel) och deras auktoriserade LandRoververkstad. Väl där var servicekillen för LandRover inte på plats men skulle komma om någon timme. Efter ett tag dök han också upp men skulle då gå på lunch men skulle komma tillbaks om en timme. Efter en och en halv timme var han också tillbaks men kunde bara konstatera



Rush III i ännu ej renoverat skick!



att antingen var det fel på automatlådan eller också på givaren till varningslampan (tror vi att han så i alla fall för trots att han var i 25-årsåldern så pratade han inte ett ord engelska). För säkerhets skull så kallade han på sin kollega som visade sig heta Kloker (och som tyckte det var väldigt roligt när vi på vår knaggliga skoltyska förklarade att han måste vara en av de sju dvärgarna). Han instämde i sin kollegas bedömning men tog för säkerhets skull en runda med bilen och körde rätt våldsamt utan att lyckas få lampan att tändas (de vågade dock inte ta med släpet på den rundan). Rekommendationen (eftersom de inte hade någon ny givare hemma) blev dock att stanna så fort vi kunde när lampan tändes och sedan lukta på oljestickan i automatlådan för att kolla att den inte luktade alltför bränt.

Sagt och gjort – ut på Autobahn igen vilket gick bra några mil innan lampan tändes igen. In på första bästa parkeringsplats för att låta lådan svalna men just som vi kör in på parkeringen så stiger ett rökmoln upp från motorn. Röken kommer dock inte från automatlådan utan från vatten som sprutar från slangens mellan ordinarie kylare och motorn. Det visade sig att mekanikern som bytte kylaren hade lagt slangens drivremmen till generator/vattenpump så att nu hade vi en slang med ett prydligt hål

i. Nu stod vi alltså mitt ute i skogen med en motor helt utan kylning och någon extra slang hade vi naturligtvis inte. Stämningen var en stund rätt dämpad men nöden är ju uppfinningarnas moder och vi hade ju en båt på släpet som förutom en rejäl verktygslåda hade både tejp och ståltråd ombord. Hålet i slangens lagades alltså med eltejp, sen vävtejp, sen eltejp och slutligen vävtejp igen. Slangen spändes sen från drivremmen med ståltråden. Förhoppningen var att alla tejplager skulle vulka ihop så mycket så det skulle hålla tills vi kom till en riktig bilverkstad. Iväg igen alltså och lagningen visade sig sen faktiskt hålla ända hem till Stockholm. Den röda lampan för automatlådan blev vi dock inte av med och det blev regel med stopp kanske varannan mil för att låta lådan svalna och också inspektera slanglagningen. Allt hade dock tagit rejält med tid och det blev alltmer uppenbart att det skulle vara helt omöjligt att hinna till Burg i tid till kranlyftet dagen därpå.

Efter mat och övernattnings på ett Gasthaus där vi fick forell till middag hämtad direkt från en stenbassäng i källaren så satte vi i alla fall högsta fart (35 km/h uppför, 65 km/h nerför och 70-75 km/h däremellan) mot Burg. Att vi skulle hinna dit i tid visade sig dock rätt snart vara helt orealistiskt så det blev rätt sent vi kom fram för en övernattnings på ett Gasthaus alldeles vid Kielkanalen.

På den trailer som vi skulle få låna i stället för den vi nu använde stod alltså Lasse Thörns gamla 22:a Rush III (byggd i Kungsör på 30-telet) som Björn hade köpt från USA där hon varit de senaste 60 åren. Hon var i ett inte alltför fint skick efter att ha stått på land i 20 år. Glädjande nog har sedan en svensk köpt henne och hon



Malin på den nya längre och stadigare trailern.

kommer nu att renoveras av Thomas Larsson. Alltnog Rush lastade över på den kärra hon stod på när hon kom med båten från New York (kärnan var förresten ett gammalt lastbilschassi från 20-talet som hon dragits från de Stora Sjöarna till New York på vilket måste ha tagit ett tag) och Malin lyftes över på Björns trailer. Denna visade sig snabbt vara en mycket trevlig bekantskap – 1,5 meter längre och med krängningshämmare så var den mycket stadigare än den vi hade kört med tidigare när man väl vant sig vid att man hade ett l å n g t ekipage bakom sig.

Väl på gång igen hemåt så blev det nu närmast att åka över broarna över Stora och Lilla Bält. Även om släpet nu var mycket stadigare och tålde högre fart så hade vi ju fortfarande den ilsket röda lampan för automatlådan som lyste så fort vi ansträngde motorn det minsta utöver lunktempo. När vi körde över Lilla Bältbron började det dock ösregna samtidigt som det blåste hårt och då slocknade konstigt nog lampan trots uppförsbacke upp på bron! Nu gick det upp ett liljeholmens för

Martin – det kan inte vara givaren det är fel på utan det måste vara kylningen det var fel på. Men varför hade inte lampan lyst på nervägen? Jo, för då hade vi ju låst fläkten med ståltråd för att motorkylningen skulle fungera! Ståltråden hade sen naturligtvis tagits bort när motorkylaren hade bytts och fläkten inte behövde gå hela tiden längre. Snabbt dit med den sista ståltråd vi hade kvar (det hade ju gått åt lite redan tidigare) och vips slocknade lampan för att sen aldrig mer tändas (på vägen hem i alla fall).

Sen gick allt geschwindt och efter övernattnings i båten på en parkeringsplats i södra Småland så kom vi slutligen hem och som vanligt kunde vi konstatera att även den här gången så var det egentligen resan till och från Bodensjön som var mer dramatiska än själva seglingarna (även om de är kul och spännande). Vad som hände med Viktoria och Kalles lastbil är förresten en egen historia som det inte finns utrymme att berätta här.

Göran Haglund (gäst på Viktoria och co-driver för Malin)