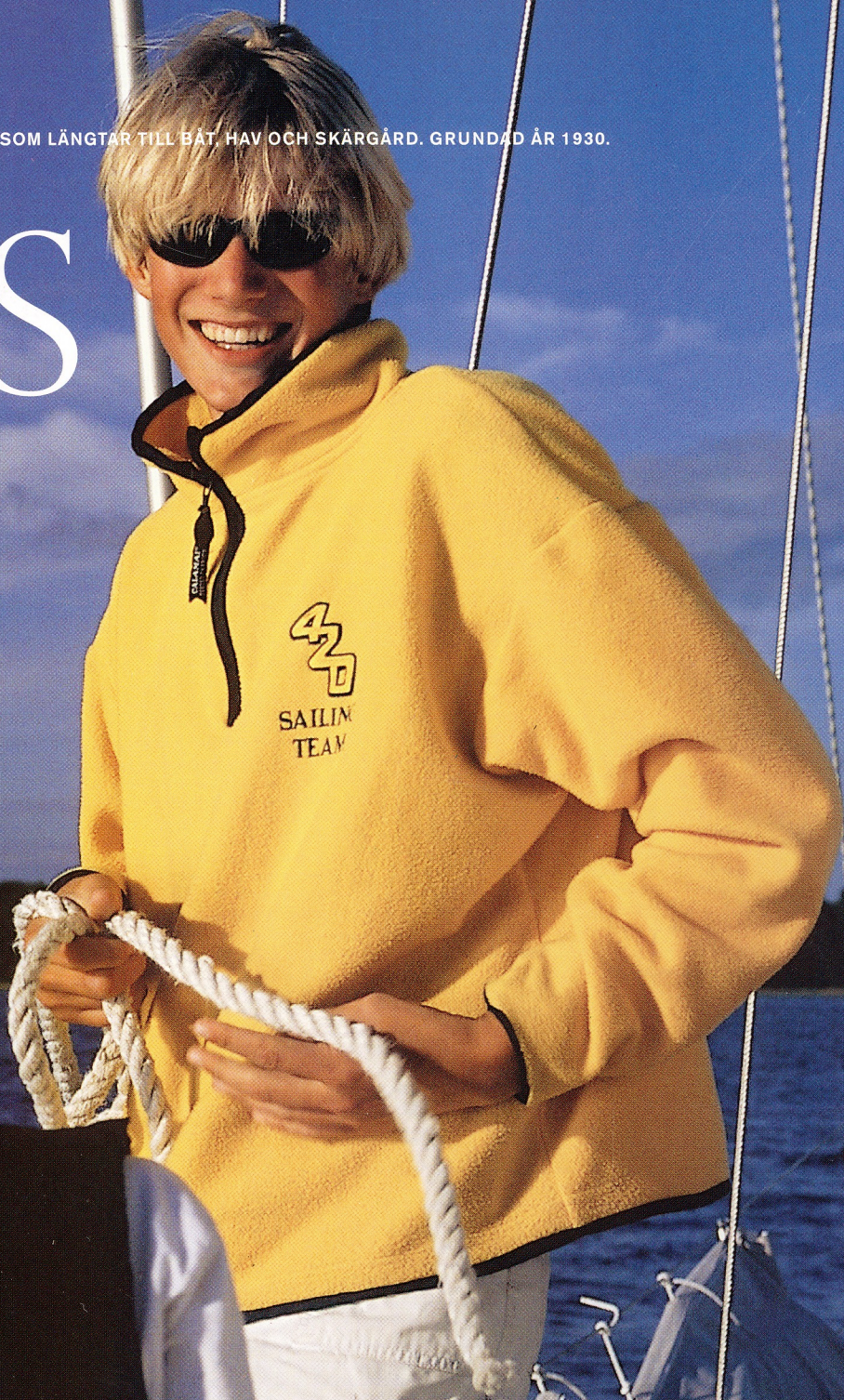


PÅ KRYSS

EN TIDNING FÖR DIG SOM LÄNGTAR TILL BÅT, HAV OCH SKÄRGÅRD. GRUNDAD ÅR 1930.



VAD GÖR MANGE, ANNA, ROGER,
KLABBE OCH DE ANDRA

Efter racet

INTERPRESS 0245-09



RETURVECKA 52

BÅTEN I SJÖN ÅRET RUNT

CHRIS-CRAFT **GLASSBÅTEN**

GUMMIBÅT HÅRDA FAKTA OM MJUKIS

ÄR NÖDRAKETER **ATT LITA PÅ**

NR 9/2002 42 KRONOR





BÅTAR OCH MÄNNISKOR

- 28 **VAD GÖR DE NU** Vi har hittat alla svenskar som kappseglat jorden runt
38 **EN LÅNGSEGLARE TÄNKER** Hemma, ombord och i hängmattan
42 **GLASSBÅTEN** Legenden Chris-Craft får nytt liv

SJÖSÄKERHET, MILJÖ OCH TEKNIK

- 14 **BÅTEN I SJÖN HELA ÅRET** Faror och fördelar
46 **EN MJUK TUFFING** Gummibåt i alla väder
52 **NÖDRAKETER** Är de verkligen till hjälp
56 **KONSTEN ATT** Backa och svänga
60 **NY FÖRMÅN FÖR MEDLEMMAR** Ett samarbete med Wasa kredit

POSTORDER

- 73 **JULKLAPPSTIPS** Bra, billigt, sjömässigt

VARJE NUMMER

- 5 **ERLING MATZ** Till rors
8 **ÅTTA GLAS** Läsarna tänker och tycker
22 **NYTT & NYTTIGT** Båtar, bransch och tillbehör
64 **SOLGERD BJÖRN-RASMUSSEN** Har ordet
70 **RUNT KUSTEN** Kalendarium
76 **BÅTMARKNADEN** Båtar säljs och båtar köps



Tanke och handling i hängmattan

Jag hittar mig allt oftare liggande i hängmattan, skriver Claes Estelle. Det kunde man inte tro för tio år sedan. Då skrev han en artikel i På Kryss om sina förberedelser inför en långsegling. Den artikeln handlade mest om alla praktiska detaljer på båten som hade eller behövde åtgärdas. Numera ser han annorlunda på saken.

TEXT CLAES ESTELLE

För tio år sedan skrev jag en artikel i På Kryss (2/92) om min Mistral och den renovering och de modifieringar Mistralen fick utstå. Som den minnesgode läsaren kommer ihåg är Mistral 33 tillverkad på dåvarande Harry Hallberg AB. Numera heter varvet Hallberg-Rassy och är beläget i Henån på Västkusten.

Tiden skyndar förbi. När jag ånyo läser artikeln från 1992 så dyker minnena upp. Alla människor jag mött, beslut som har fattats, all glädje...

Det är först då jag inser att tiden är knapp och att det gäller att ta vara på tid och drömmar. Tiden påverkar oss och den föränderlighet vi alla möter gör det ibland svårt att se klart. Vad ville jag med min Mistral 1992? Jag skulle kunna göra en förteckning på instrument som har installerats och om pentryt som är utbytt, men jag vill inte trötta dig med dessa detaljer.

De flesta seglings- och båtbeskrivningar handlar just om sådant, men få handlar om hur vi tänker och känner inför våra drömmar eller hur vi i bilen till jobbet längtar till havet.

Min passion för havet och min Mistral finns kvar men drömmarna har omprövats och har nu förvandlats till realistiska mål.

Allmänna prestationskrav i arbetslivet. Effektivitet och snabbhet känner vi alla igen. Dessa krav smittade av sig i mina strävanden efter att »segla iväg«. Jag upptäckte att mina drömmar var en tankeflykt och en ventil - mer än att de omformades och utvecklades till att bli just realistiska mål.

Så en tidig söndagsmorgon på väg till IKEA gjorde solen sina trevande försök att få kontakt med mig genom bilens sidoruta. Det var då, ja faktiskt just då, som jag blev övertygad om att jag skulle förverkliga mina drömmar.

Frihet att våga se det som är bra för dig kan innebära en utmaning, vilket jag då insåg. Du måste helt avstå från sökandet efter säkerhet och istället sträva efter de risker som följer med att leva helt och fullt ut. Det vill säga att ta ansvar för ditt eget liv, vilket är lätt att säga och kanske förstå - men oerhört mödosamt att komma fram till.

Men jag bestämde mig, antog utmaningen och påbörjade seglingen 1996. Etapp ett startade i Göteborg med slutmål Port St. Louis i Medelhavet, med hemresa i augusti samma år för att då återgå till mitt arbete. Och pendlandet mellan båt i Medelhavet och arbete i Sverige har fortsatt sedan dess. Vilka erfarenheter har jag fått under dessa sju år?



»Relationen till sig själv, sin partner eller andra personer brukar oftast kanaliseras tydligt ombord.«



NÄR CLAES SKREV om sin båt i *På Kryss* 2/92 handlade det mest om teknik.

J o t ex, det är alltid ett välkommet inslag när vänner och bekanta hälsar på och med dem kommer färsk dagstidningar och nyheter hemifrån. Det är inte avgörande om besättningen är seglingskunnig, viktigare är vanan av att kunna ta ansvar för sig själva och att de inte förväntar sig att bli upppassade.

Din kompis som kommer släpande på golfbagen, i tron att hon kan putta på fördäck, är kanske en kompis du skall bibehålla som en nära vän, men kanske under andra omständigheter.

Olika förväntningar, personliga tvivel och icke bearbetade relationsproblem sedan tidigare aktualiseras på en liten yta i kontakt med andra.

Relationen till sig själv, sin partner eller andra personer - brukar oftast kanaliseras tydligt ombord. Vid långfärdssegling är det alltså viktigt att du tänker dig för, vilka du låter mönstra på. Många lockas av blotta tanken på turkosblått vatten, sol och bad, men har ingen förståelse för att du skall svara på ett anrop på VHF:n när de hellre vill skruva upp stereon till högsta volym.

Den mediala flärd- och lättjefulla bild som många låter sig påverkas av, stämmer inte alltid överens med den verklighet långfärdsseglare befinner sig i. En del ser det som ett cocktailparty i sittbrunnen medan andra vill ligga still i en hamn för att bättra på sin solbränna.

En insikt och lärdom jag har dragit de senaste tio åren är att sammansättningen och urvalet av de olika besättningsmedlemmarna samt ett tydligt ledarskap är av största betydelse. Jag hoppas kunna återkomma längre fram med en fördjupning just vad gäller människors förväntningar, mål, erfarenheter och relationer ombord.

Jag har valt att segla mellan fem och sju veckor under sommarmånaderna. En del av denna tid innebär givetvis en del fixande med rigg, allmänna förbättrings- och underhållsarbeten. Vissa arbeten kan med fördel ombesörjas och överlåtas åt ett varv. Det är dock plånboken och varvets renommé som får avgöra.

Vad jag inte var bekant med då jag skrev artikeln år 1992 var konsekvenserna av att ha båten långt hemifrån. Jag tycker mig ha funnit en bra lösning, genom att ha en förteckning på allmänna prylar och reservdelar ombord.

Detta innebär att det är lättare att veta vad jag behöver ta med mig nästa gång jag reser till båten. Ju bättre logistik desto enklare blir det!

Inte att förglömma, kontakten med andra seglare ger en bra information om varv, ankringsplatser, hamnar och var man kan byta sina gasoltuber.

I samband med ett uppehåll, det var i juli sommaren 2001 i Pozallo på Siciliens sydkust, råkade jag en brittisk seglare. Han närmade sig mig med frågan:

»Isn't that a Norwegian flag you have?«

Jag svarade snabbt:

»Isn't that a German flag you got?«

»Jag doftade mig fram genom flaskorna i butiken eftersom jag ännu inte lärt mig vad grönsåpa heter på franska.«

Trevliga samtal följde och handlade då mest om våra seglatser och just svårigheterna med att bedriva ett bra underhållsarbete på båten när den är långt hemifrån.

Det framkom även att John Beattie, det var så han hette, har skrivit ned sina erfarenheter i boken, »The Breath of Angels the True Story of Life and Death at Sea, (ISBN 1851586970). Klart läsvärd enligt min bedömning.

När vi efter några dygn skildes åt, hade vi utbytt böcker, sjökort och adresser. Denna spontana form av möten överensstämmer helt och hållet med mina tankar och önskningar som jag hade för tio år sedan. Vikten och glädjen insåg jag redan då men kanske inte dess fulla betydelse.

Efter flera etapper sedan starten 1996 har jag i långsamhetens tecken fått tid att verkligen upptäcka de platser jag har besökt. Jag har inte haft bråttom utan använt tiden till rekreation och så lite planerande som möjligt.

Den övriga tiden hemma i Sverige ägnar jag åt mitt arbete som organisationskonsult i det egna bolaget, Tanke och Handling. Under arbetsperioderna är jag ständigt konfererande med min kalender. Vid ledigheten är det skönt att inte alltid behöva planera, även om långfärdssegling i sig kräver mycket förberedelse och planerande.

Jag försöker sätta mig in i de olika kulturerna jag möter. Ibland är ambitionen att lära mig det aktuella språket, som oftast just blir en ambition och ingenting annat.

Jag överraskar mig själv allt oftare softande i hängmattan, gungande på fördäck eller över sittbrunnen. Tamparna knirrar. Hängmattan och jag talar samma språk, vi förstår varandra så väl. Med bestämda steg ger jag mig ibland iväg till närmaste sociala inrättning för en eller två macciato. Det är då jag försöker lära mig det inhemska språket.

Nåväl, i Frankrike under etappresa två fick jag för mig att jag behövde grönsåpa. Jag doftade mig fram genom flaskorna i butiken eftersom jag ännu inte lärt mig vad grönsåpa heter på franska. Nå ja, expediten och de övriga kunderna i affären fick sig ett gott skratt.

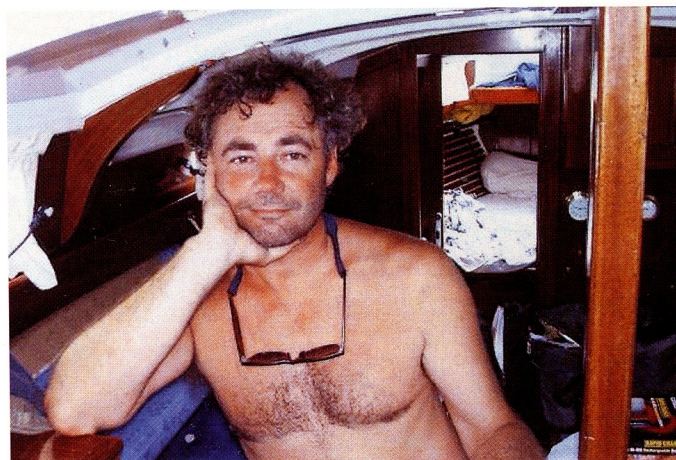
För närvarande befinner jag mig på Malta, en ö väl värd ett besök. Planerar att ha Valetta, öns huvudstad som bas några år framåt för utflykter till Sicilien, Afrikas nordkust och kanske Italiens västkust.

Hur som helst är jag på väg och det är det viktigaste. Det är faktiskt resan och inte målet som har blivit det viktigaste för mig. Min plan är att utöka varje etapp med mer tid.

Att få en lång sammanhängande tid i båten känns allt viktigare. Men till skillnad från 1992 har jag inget bestämt destinationsmål.

Tiden får utvisa om det blir den grekiska övärlden, Kanarieöarna eller rent av Amerikas ostkust.

Det viktiga för mig är inte längre att ha ett spikat mål för seglingen. Det viktiga är att möta människor och att verkligen upptäcka de platser jag besöker.✽



ATT FÅ EN lång och sammanhängande tid i båten är allt viktigare, säger Claes.