

Fjärde gången gillt - Östersjömaran 2003

Staffan Sollerhag i Scampi SWE1266 Bubbel



Östersjömaran firade 10 års jubileum i år en tävling och tävlingsform inom segling som Christer Roman och Bengt Jörnstedt en gång skapade. Maran seglas av två personer och över en sträcka på ca 600 NM. Östersjömaran är en manifestation för segelsporten och menat att skapa gemenskap mellan Österjöländerna samt bidra till en fokusering av vår marina närmiljö. En segelform som debatterades villt när det begav sig, då man menade att två mans besättning över en sån betydande lång sträcka som 600 NM var farligt. Idag kan man le åt dom argument som framfördes i avsikt att förbjuda denna form av segling och tävling. Mig veterligen så har inga allvarliga olyckor eller s.k. "close calls" inträffat under dessa tio år utan jag tror mig själv stå för en av dom värsta incidenterna då jag gick på grund utmed Ölands ostkust under förra årets Mara (väl beskrivet i tidningen Segling). Tittar man lite längre söderut och mot kontinenten så är det ensamsegling som mer och mer ökar i popularitet och då över betydligt längre distanser, inte så sällan i väldigt trafikerade farvatten och ibland i väldigt små farkoster.

Detta med miljö blev i år en extra krydda då ett stort Kinesiskt lastfartyg kolliderade och sjönk 3 NM utanför och norr Bornholms nordliga spets endast två veckor före vår start. Positionen av det sjunkna fartyget, oljeutsläpp, miljöförstörning med nerkletade stränder utmed Blekingekusten föranledde tävlingsledningen för Östersjömaran att ändra bansträckningen i år.

Bansträckningen skulle enligt inbjudan varit i stort sett som tidigare år med start i OXS – Gustav Dalen - utsjöprick Klintehamn – Bornholm – Hanö – Gustav Dalen – OXS.

Förändringen blev att Bornholm skippades och vi skulle runda Almagrundet och Christiansö, men i övrigt samma bana. Almagrundet ligger 70 NM norr om OXS och Christiansö ligger 10 NM O-NO om Bornholm. Med förhärskande syd – sydvästliga vindar under hela perioden som Östersjömaran i år varade så skulle banans förändring inte bli speciellt lyckad, då tanken med detta var att vi skulle undvika den oljan som i stora mängder flöt omkring i Hanöbukten. Christiansö ligger i Ost – NO riktning i förhållande till den sjunkna Kinesen. Tyvärr innebar detta att oljan som läckte från Kinesen driver från fartyget i riktning mot Christiansö och vidare förbi denna vackra Ö. Detta betydde att vi skulle komma att seglade mitt i stråket av olja. Dessvärre resulterade detta att flera av oss deltagare fick oljebefläckade segel och nersmetade båtar.

Hemmahamn för undertecknad är Kopparmora BK på Värmdö ca 70 NM norr Oxelösund. Jag seglar Scampi SWE1266 Bubbel som jag köpte tidigt i våras. En båt som var i gott skick samt med framstående tävlingsresultat där bl.a. en Gotland Runt vinst i Scampi klassen 1999 finns med.

Lämnade bryggan vid Kopparmora kl. 1700 den 6juni och "snäpp" där gick gasvajer av. Vad gör vi sa Dick, min medseglare. Inga problem svarade jag, jag har seglat Östersjömaran 3 gånger tidigare i en Express och när en motor på denna typ av båt användes så handgasar man. Utombordare ni vet, och under själva kappseglingen är motorn dessutom undanstuvad. Vi handgasar oss mot Oxelösund då vinden för dagen var väldigt svag och vår ETE var ca 18 timmar. Vi började ringa till diverse marinor som låg på vår väg till OXS för att försöka finna på en ny vajer. Fann en i Nynäshamn och den extremt trevliga flickan hade nog kunnat göra hur mycket som helst för att vi skulle få fatt i den. När jag sa att vi passerar Nynäshamn ca 0130 den 07 juni så tvekade hon dock. Vi skippade vajern och bestämde oss för att det fungerar bra ändå.

Tio timmars motorgång och 8 timmars segling, sedan var vi framme i OXS.

Klockan 1500 samma dag påkallade tävlingsledningen vår uppmärksamhet genom att skjuta (pang) för genomgång av årets Östersjömaran. Känner till gången i det hela med den rena tävlingsinformationen till säkerhetsgenomgången av representant från Sjösäkerhetskompaniet. Precis som i tidningen Segling (dom



senaste numren) fokuserades det i år på "MOB", man över bord. Mycket bra genomgång då just den mentala inställningen och träning kan vara skillnaden mellan lyckad räddning och katastrof, till att man seglar helt säkert och ingenting händer. Men allt kan hända som vår seglarvän Henrik informerade oss om efter seglingen. Vid ett försegelbyte (tror jag det var) så hängde Henrik plötsligt i knäveckan över mantåget och vägrade att släppa taget. Henrik var dock strax tillbaka på rätt sida av mantåget och allt var frid och fröjd igen. Jodå, han var kopplad till säkerhetslinan.

Meteorologi genomgången från SMHI blev intressant och vi förväntades få lätt till mellanvind från i stort sett sydlig riktning från start. Detta innebar en lång spinnakergång upp till Almagrundet.

Måndag den 09 juni skulle en front från sydväst komma in med rejält starka vindar som förväntades bli upp till 17-20 m/sek. Märkte att det blev en viss rörelse bland åhörarna. En lång kryss i kraftig sjö och skapliga vindar var vad som skulle komma på vägen mot Gotland. I övrigt gav prognosen oss förhärskande sydvästliga vindar som senare på veckan skulle vrida mot väst och ännu senare kanske mot nordväst.

Starten gick och fältet var väl samlat till en början. Några valde att gå en underkurva för att få en bra vinkel upp mot Almagrundet. Dick och jag valde att hålla oss till rhumbline på vägen mot Alma, vilket vi nog förlorade på. Vi hade nog alla måndags prognosen i huvudet och väntade bara på att vinden skulle fylla ifrån sydväst och då med hur mycket. Tidigt måndag morgon började vinden tillta och ökade sedan hela tiden.



Som tidigare nämnt är jag ny ägare

till Bubbel med alla dess tekniska detaljer, det var enklare med en Express kan jag säga. Jag hade under vårrustningen lyckats koppla in den nya kylan till batteri nummer 1 och förbrukningsströmen till batteri nummer 2. Vad innebar detta? Efter 1 dygn hade vi ingen ström kvar och det var verkligen inget vidare. Kylan som skulle förbruka mellan 0.6 amp – 2,4 amp per time visade sig dra i genomsnitt nästan 60 amp per dygn, än dom utlovade 15 amp. Tål att titta på.

Vinden ökade stadigt och snart var den uppe i stormstyrka, motorn gick inte att starta och vi hade inte ens ström till VHF'en. Illa!

Efter en kort överläggning bestämde vi oss för att köra vidare. Kontakten med Stockholm Radio kunde vi ha genom mobiltelefon och död räkning klarar vi oss alltid med då jag har skepparexamen. Död räkning i all ära, men hur i hela fridens namn klarade man sig förr i tiden då GPS'en inte var uppfunnen. Nåväl, vi behövde inte navigera med död räkning då jag hade en reserv GPS, en handhållen med batterier som

skulle klara oss runt hela banan. Min fina plotter, en Garmin 180 med nyköpt kort över Hanöbukten, Bornholm samt Blekingekusten, kostade mig 3100 kronor, den hade jag ingen större glädje av. Utan ström försvann allt, motorn, VHF, loggen, ekolodet, GPS'en med plottern, lanternor och autopiloten. Måste erkänna att det kändes så där.



Vi fortsatte dock och stävade mot Klintehamn. Stormen hade nu fyllt i med full styrka och båtar som kunde mäta vindstyrka rapporterade under måndagen 18-24 m/sek. Sjön var den kraftigaste jag upplevt trots 3 tidigare starter och även då i stundtals hårt väder.

I den enormt höga sjön satt Dick och jag och frågade oss hur i hela friden vi skulle ta oss över nästa annalkande våg. Vi seglade i stormen med två rev intagna (bottenrevat) och en högt skuren genua 3. Bubbel var hur trygg som helst och seglade fantastiskt. Vi hade med den segelsättningen tillräcklig "power" i båten för att klara sjön. Utan att bli för detaljerad tror jag vi hade bland dom bästa tiderna (seglad tid) av samtliga som utsattes för samma väder mellan Almagrundet och Klintehamn. När vi närmade oss Öland och signalerna började dyka upp på mobilen var Dick på väg att ringa Stockholm Radio för att meddela våra positioner. Vi passerade Gotland utan att rapportera på grund av vädret. Vi kunde inte släppa koncentrationen över båten för rapporten. Vid det här laget hade vi missat 4 stycken obligatoriska rapporter. Precis då ringer Sjöräddningen Göteborg till oss och en trevlig röst i andra ändan undrar om vi mår bra, vilket vi gör. Stormen och dom uteblivna rapporterna hade startat en kedjereaktion av oro som började hos Stockholm Radio och tävlingsledningen i OXS, som skickat ärendet vidare till Sjöräddningen Göteborg. Hade dom inte fått kontakt med oss vid den här tidpunkten så hade ett räddningspådrag satts igång med flygspaning m.m. Tryggt att trots allt veta att systemet fungerar. Sjöräddningen hade innan kontakt togs med oss ringt till min hustru Ann, som befann sig på sitt arbete, för att höra om hon varit i kontakt med oss. Kalabaliken blev nu uttalad. Min fru arbetar på SAS precis som jag och hennes oro började eskalera till den grad att alla våra kompisar och medarbetare blev engagerade.

Vi hade haft en tuff segling mot Klintehamn och vi sov i sittbrunnen hela detta dygn som stormen varade. Kändes tryggt att ha kompisen nära till hands. Sjön bröt tidvis kranbalksvis in i sittbrunnen, så en och annan nära drunknings upplevelse fick man finna sig i att få.

Nu fungerade som sagt telefonen, så vi började ringa runt. Ringde hem och talade med min dotter Frida som lugnt och sansat informerade mig om att det nog vore bra att ringa till mamma på jobbet, vilket jag gjorde. Fortsatte sedan med tävlingsled-

ningen och Steve Franzen, drivkraften personifierat för denna klubb och tävling. Över telefonen, sa Steve, -när kontakten uteblivit i ett dygn börjar en viss oro att krypa fram. Diplomatsk som Steve alltid är så sa han till mig att han nog var mer orolig för andra deltagare än för oss ombord på Bubbel.

Allt frid och fröjd och vi "Stevade" vidare mot Klintehamn som vi rundade 2340 natten mot tisdag.

Vinden började nu att sakta avta och vi skulle få ett lugnt dygn på väg mot Christiansö. Lugnt och lugnt, kunde ha diskuterats. Det blåste kanske inte så mycket denna tisdag eftermiddag och natten mot onsdagen, vilket gav oss möjlighet att vila ikapp. Vårt viloschema hade vi inte haft möjlighet att följa under måndagsdygnet. Vi återgick nu till detta och sov omväxlande på segelsäckar och i seglarbingen beroende på vilken man somnade först på, vi var trötta.

Hur som helst så var natten mot onsdag en lugn och fin natt och vi stävade mot Hanöbukten och rakt in i en separeringszon. Där låg Bubbel utan en motor som vi kunde starta, utan VHF och nästan utan vind tillsammans med Bitvargen en Contrast 33. Läskigt att befinna sig just här utan VHF, utan fungerande motorn som kunde ta oss här ifrån med den ena gigantiska tankern/lastfartyget efter det andra stävade emot oss. Dick sov och jag satt och funderade på vad jag skulle göra om bäringen till fartygen innebär en kollision. Insåg att det inte fanns speciellt mycket jag kunde göra. Jo, en sak kanske och det var att vara mentalt förberedd på kollision samt göra det klart för mig själv hur räddningsflotten skulle i vattnet och dessförinnan hur jag planerat att skjuta nödraketer. Nödraketer för att väcka uppmärksamhet och senare för att bli omhändertagna om olyckan var framme.

Det hela slutade lyckligt och vi seglade så småningom ur zonen och ut på friare vatten. Läskigt var det!!!

Mot Christiansö med soligt och vackert väder samt en vind som började fylla i med uppskattningsvis 14-17 m/sek. Sjön började gå hög och Bubbel började gå bra igen. Scampin är ju fantastisk i mellanvind 5-7 m/sek och fulla ställ, men jag har insett att hon går än bättre i riktigt hård bidevind och med ett alternativt två rev samt min högskurna genua 3. Det skall till mycket av segelbåt för att hänga med oss då, har jag förstått.

Den sjunkna Kinesen började nu göra sig påmind då oljeklumparna blev mer och mer påtagliga. Vi seglade som sagt rakt igenom stråket av olja och min fina Genua 3 blev oljebefläckad samt att oljeklumpar landade på däck. Trist historia även om oljeskadade segel är en försäkringshistoria med 1500 kronor i självrisk. Vet ännu inte om det går att få bort fläckarna, men det få bli en senare historia. Rundar Christiansö kl1500 som har stränderna täckta med oljeflänsar, det ser för jäkligt ut och man blir ledsen.

Hanö nästa - innebar en sträckbog i tuff sjö, men i avtagande vind och en ganska skön segling. Vi rundade Hanö kl.2340 natten mot torsdag. Vi låg fortfarande efter med sömnen och tog ett tyst beslut att segla mot Utklippan under natten utan spinnaker.



Personligen så gillar jag inte att segla spinnaker med endast en person i sittbrunn och eftersom vi behövde vila så blev beslutet att seglade utan. Det var svaga vindar och skulle vi ta en förlust så kanske detta var ett bra ställe att göra det på. Vi la upp undanvinden på så sätt att vi skar oss fram i lämpliga vinklar mot Utklippan, allt för att upprätthålla bästa VMG. Jovisst förlorade vi en del, men sömnen var att prioritera den här gången. Det är just detta som Östersjömaran handlar om – ska vi ta det där segelbytet eller låta kompisen sova. Det finns otaliga exempel på hur deltagare gått ut hårt redan från start med många segelbyten och därmed med för lite sömn. Om man då i ett senare skede, när vinden kanske friskar i och man tvingas till hårt arbete utan sömn, då orkar man inte och tvingas kanske att bryta.

Det gäller att finna en balans i sitt engagemang och seglande som passar just oss. Vi hade aldrig en tanke på att bryta årets Mara, trots elproblem, utan motor, utan logg, utan Garmin 180, utan autopilot, stormen och vi tänkte definitivt inte bryta i detta skede. Sova var det som gällde sedan kavlar vi upp armarna och kör hårt igen.

Torsdag den 12 juni och vi är äntligen på väg norrut, vi har rundat hörnet Utklippan /Utgrundet och strategin skall här vara klar huruvida vi skall välja att gå på insidan eller utsidan av Öland.

I mina två tidigare genomförda Maror har jag valt utsidan av Öland. Jag har personligen känt att det aldrig är en chansning att gå på utsidan, du har alltid en valmöjlighet. Du kan segla nära utmed kustlinjen, inte för nära så att du går på grund vilket jag fick erfara 2002, alternativt ut på havet och bort från land. Allt beroende på vilken vind och vädersituation du har.

Seglar du i Kalmarsund har du inga alternativ utan du seglar i ett mycket smalt spår. Till saken hör också att utsidan Öland är ett par distans längre än insidan, vilket man skall ta med i beslutet.

Vi valde insidan i år, och varför då kan man ju undra. Väderprognosen var 5-7 m/sek västlig vind vridande till nordväst natten mot fredag och ökande till kuling 14 m/sek. Efter förhärskande syd- sydvästliga vindar under veckan räknade jag med att vi också

hade nordgående strömmar i sundet, samt att dom västliga vindarna på mellan 5-7 m/sek skulle det ge oss en fin resa. Dessutom skulle vi få en bättre vinkel mot Gustav Dalen med den nordvästliga vinden, när vi väl var ute ur sundet och stävade i riktning nord nord-ost.

Jag har nu haft tid att analysera valet och kan konstatera att vi inte har förlorat mot båtar som valde att segla på utsidan av Öland.



Nordvästen fyllde i precis som prognosen sa och ökade till 12-14 m/sek, tidigt fredag morgon. Tyvärr fegade Dick och jag som innebar att vi gjorde ett segelbyte till Genua 3 och tog in ett rev lite väl tidigt. Tror att det var ett val vi gjorde för att få en mer kontrollerad segling och därmed kunna upprätthålla vårt viloschema. Vi förlorade rätt mycket distans i och med detta val som vi, som sagt, gjorde lite för tidigt. Hur som helst gjorde vi bra fart och pendlade på sträckan upp mot Gustav Dalen i mellan 6-7 knop. Rundande Gustav Dalen vid 12 tiden på fredagen med en Avance 33 (LYS 1.14) flåsande oss i nacken.

Har haft en trevlig intern tävling genom åren med grabbarna Gösta och Stefan på Avancen och i år var det första gången jag skulle klå dom. Vi slog dom på seglad tid då vi var 17 minuter före i mål, men också på LYS med ett antal timmar. Stolta och glada gick vi i mål klockan 14.11 fredagen den 13 juni. Visst ja, vi har ju ingen fungerande motor, så det blir till att segla hela vägen in till bryggan. Som gammal jolleseglare/brädseglare och förvisso Express seglare så var nu detta inget större problem.

Lägg till, stuva undan det värsta, ta med kassen med öl, kassen med rena kläder, tvättgrejor och upp till bastun. Ingen stund på jorden är så härlig som efter en genomförd Mara när man står i duschen och senare sitter i bastun med en sval öl i handen. Efter bastun serverar grabbarna och tjejerna i restaurangen pytt i panna med stekt ägg och en kall starköl därtill. Mår man bra efter detta??!!!

El problemet skulle lösas och det gjorde jag genom att köpa ett nytt batteri, ladda på ett av dom gamla batterierna och vi var så gott som på väg hem, trodde jag. Dick försvann ner i en grannbåt för en fika medan jag skulle preppa båten för hemfärd till lördag eftermiddag. Städa, torka, kolla oljan och dieseln m.m. Kommer så småningom till motorn för att kolla just oljan, drar ut oljestickan. Ni som vet hur vattenblandad olja ser ut förstår nu vad som välde ut ur min Yanmar, en grå äcklig sörja. Även om jag inte förstår så mycket av det tekniska, så visste jag vad som hänt. Jag trodde mitt

hjärta skulle stanna och jag var tvungen att lägga mig ner på durken för att samla mina tankar.

Motorn var full med vatten och jag som skulle hem med båten för att fira midsommar och sedan ytterligare några dagar i båten tillsammans med familjen innan vi gemensamt skulle vidare ut till vårt landställe.

Iväg till Saltö Marin för att snacka med Anders. Han visste direkt att min vacuumventil pajat och att jag behövde ett nytt gummimembran. Jag behövde givetvis tömma motorn på olja så fort som möjligt. Köpte ett gummimembran till en Volvo som såg ungefär likadant ut samt ett antal liter olja. Hur får jag ut oljevattnet frågade jag Anders. Du får pumpa ut det, men tyvärr hade inte Saltö Marin några oljepumpar. Vi fick tag i en sådan i OXS inre hamn som också har en marina.

Efter fem oljebyten så behöll motorn oljetrycket och puttrade på fint vid bryggan. Vi lät motorn gå i ca 1 _ timme innan vi bestämde oss för att det fungerar. Visserligen läckte vacuumventilen lite men det gjorde inte så mycket och motorn gick nu fint. Klockan 2000 på lördag kvällen efter prisutdelning så lägger vi ut för att ta oss hem dom 70-75 distansen.



Olja på seglen från den sjunkna kinesiska oljetankern

På vägen ut ur hamnen möter vi Östersjömarans sista båt som ännu inte gått i mål, en Allegro 33 som fastnat i stiltje, men som nu var nära. Vi tuffar upp mot dom och hyllar deras kämparglöd och ropar -hoppas vi ses nästa år - frasen. Då bestämmer sig Yanmar att nu får det vara slut och stannar. Efter två fruktlösa startförsök hissar vi storen och glider tillbaka till OXS. Snopet!!!!

Ringer min hustru Ann och beställer hämtning medels bil nästa dag. Dick och jag fick trots en Yanmar som inte ville fungera en ganska trevlig kväll tillsammans med ett par pilsner.

Det är nu söndag den 15 juni och jag borde ha varit hemma med båten. Saltö Marin har ett journummer som jag ringer, Anders svarar. Förklarar för honom vad som hänt och får honom att förstå att jag behöver hjälp. Vi lägger båten vid hans brygga och nycklarna i brevlådan. Hej då Bubbel, och vi åker hem till Stockholm i bil.

I mitt huvud så vacklade jag mellan hopp och förtvivlan. Jag har en mycket förstående hustru som tröstade sa till mig, när jag var som mest ledsen, att vi får nog en ny motor för 50-60.000 kronor. Anders ringer inte och jag bestämmer mig för att hur som helst åka ner till OXS på måndagen efter midsommar med en ny vacuumventil

samt att stoppet i toaletten skulle fixas.

Anländer OXS ca 0930 och kliver in till Anders på Saltö Marin för att fråga vad som sker. Måndag – torsdag före midsommar har gått och jag har inte hört ett ljud. Ledsen i ögat förklarar Anders att han brutit högra handens tumme under midsommar helgen och att han inte kan mecka min Yanmar. Vet inte om han var oförsiktig med sillen eller nåt. Jag blev givetvis riktigt ledsen, och ärligt talat mest för min skull, och inte ett dugg för hans brutna tumme, fast dom känslorna kunde jag ju inte visa.

Skruvade väl fast den nya vacuumventilen, meckade toalett ett antal timmar för att sedan åka tillbaka till Stockholm. I bilen hem funderade jag på vad sjutton jag skulle göra. Jag behövde ju hjälp!!!

Som medlem i Sjöassistans har man bogserhjälp, resekostnadshjälp m.m. och min chansning blev nu att ringa Stockholm Radio och fråga om dom kunde hjälpa mig att få båten till någon som kunde mecka. Nåväl, kontakt togs och ärendet las fram. Efter 15 minuter ringer Stockholm Radio tillbaka och informerar att dom har en mobil kille i Söderköping som heter Janne Sandberg som jag skall kontakta. Sagt och gjort, jag ringer Janne, som förfaller vara världens trevligaste kille. Vi bestämmer att vi ringer varandra nästa dag. Ringer och väcker honom påföljande morgon, ivrig som jag är. Han ber att få ringa tillbaka vilket han gör ca 1145.

– Du Staffan, kan du hämta ett par grejor åt mig i Edsberg hos en Yanmar firma och sedan kan vi ses i OXS klockan 1400. Sagt och gjort, jag hämtade prylarna och var på väg i bilen till OXS i god tid för att nå dit innan 1400.

Janne kommer insmygande med sin stora bil och glider efter hälsningsfraserna ner i min båt.

På väg ner i båten frågar Janne mig om jag kollat dieseln. Det var ju det jag skulle ha gjort innan den vattenblandade oljan sipprade ut ur min motor. – Nä, svarar jag Janne, det har jag inte gjort, men å andra sidan stod ju motorn och gick i 1 timme vid bryggan samt att jag startade Maran med full tank. Klok och trevlig som Janne visade sig vara så började han med att kolla soppan.

Janne bad om en burk och tappade av vad jag trodde var diesel. Han vänder sig till mig och säger att det här är 95% vatten och ingen motor går på vatten, informerar han mig lite finurligt.

Men vatten och H₂O är väl ändå någon form av bränsle, försökte jag. Jo, svarar Janne, men då får man köra jävligt hårt.

Efter tömning av tanken som visade sig innehålla mer vatten än diesel samt tankning av frisk soppa, lite luftning av systemet så hoppar Yanmar igång hur lätt som helst. Vi sätter oss och snackar en stund och jag frågar Janne hur i hela friden vattnet kunde komma in i tanken. Svaret var enkelt, genom avluftningsslangen som utmynnar på akterspegeln, där har vattnet trängt in. Men, var sjutton har dieseln som fanns i tanken tagit vägen, tanken var full vid start. Antagligen samma väg som vattnet kom in blir Jannes svar. Man skall betänka att vi var lika mycket under som över vattnet denna

stormiga måndag den 09 juni, så allt är väl möjligt kan man väl sammanfatta det hela.

Nästa morgon kör min hustru mig tillbaka till OXS för att hämta båten. Jag lämnar OXS klockan 0700 och efter att omväxlande seglat och gått för motor anländer jag hemmahamn klockan 0140, en dryg vecka försenad. På Jannes förslag har jag nu en tvåtaktsolja i dieseln (1%) för att uppnå en bättre smörjning. Troligtvis kommer jag att slippa följdproblem med spridare och bränslepump då den här blandningen gör susen. Den smörjer och gör det hela lite bättre för min stakars Yanmar.

Allt frid och fröjd trots att jag inte fick fira midsommar i min fina Scampi, samt ytterligare några missade semesterdagar i båten tillsammans med familjen. Nu fungerar Yanmar perfekt igen och mitt inre lugn börjar återvända till min närmaste omgivnings stora lycka.

Vad motorkalaset m.m. kostade?!!!

1 st nytt batteri	650 kr
1 st ny vacuumventil	600 kr
12 liter olja	1000 kr (har lite kvar)
1 st oljepump	60 kr
1 st gummimembran	60 kr
Service kostnad	2900 kr
Resekostnad (Janne)	1500 kr
Ny toalett	1500 kr
Totalt	8270 kr
./.	1500 kr (som Sjöassistans står för)
Kronor totalt	6770 kr

Konklusion:

Att vara väl insatt i min båts el system hade underlättat mitt deltagande i årets Östersjömara. Inget ont som inte har något gott med sig. Hade elen fungerat, så hade vi också kört motorn på en vattenblandad olja i tråget som kanske kostat mig en helt ny motor. Att varje år byta gummimembran i vacuumventilen kommer i alla fall jag att göra samt att flytta vacuumventilen högt upp i garderobsutrymmet. Avluftningen från dieseltanken kommer att utmytna i handsfacket i framtiden. Dom två gamla genomförningarna kommer att förbindas med en blindslang, allt för att slippa ta bort dom. Årsavgiften till Sjöassistans på 450 kronor har i ett nafs betalat sig flera gånger om och jag kan bara rekommendera att alla ansluter sig. En obeskrivlig hjälp och trygghet kan jag intyga.

En trots allt lyckad Östersjömara med häftig segling i goda vänners lag. Pröva!!

Staffan Sollerhag

S/Y Bubbel