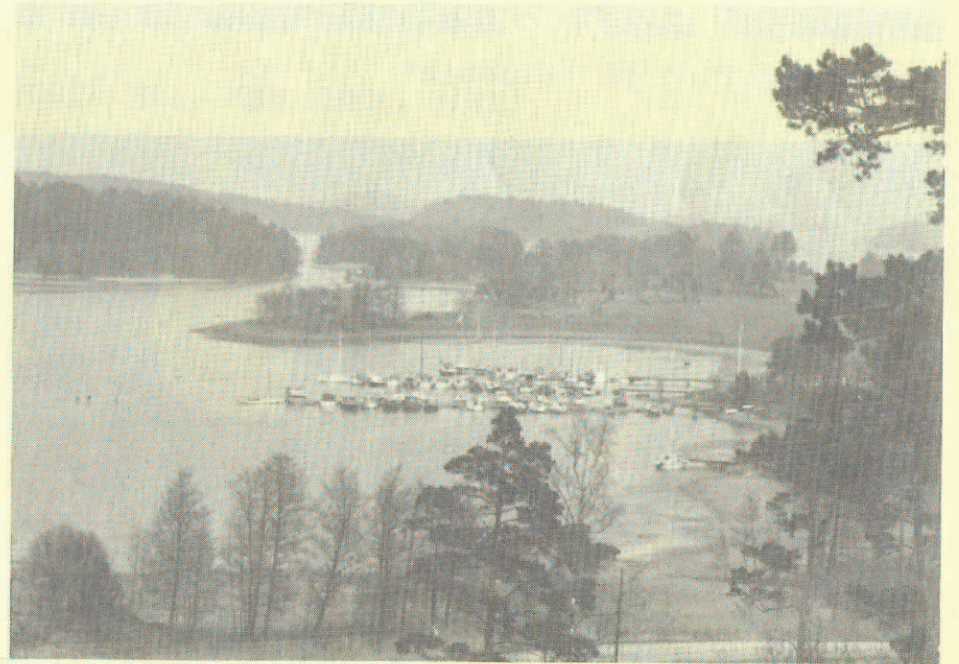


# ÖBK-LOGGEN

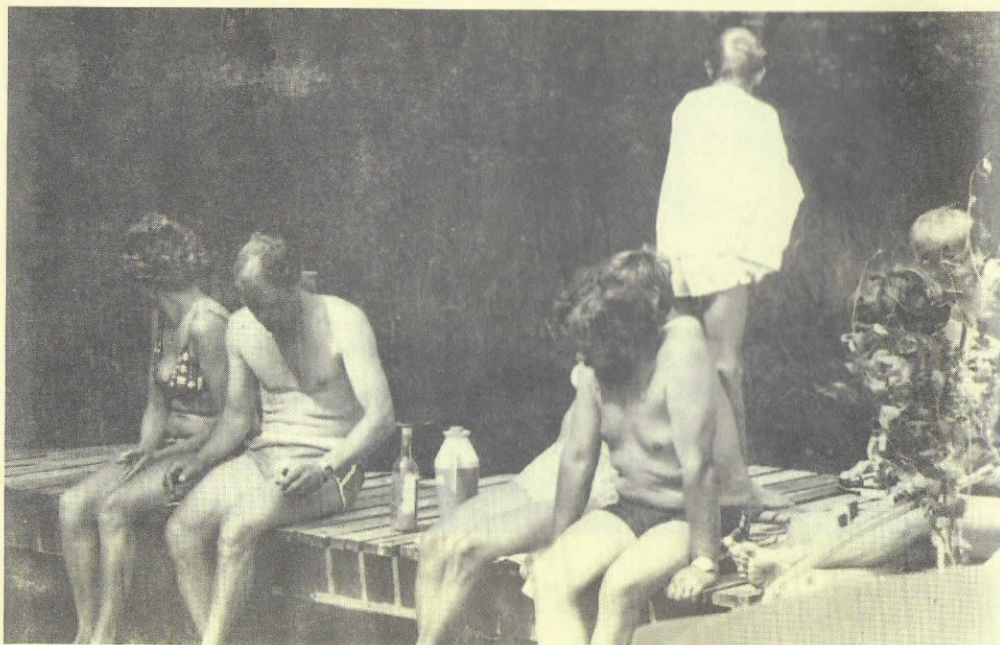
HÖSTEN 78







Midsommarafton på "Klubbis"



Dagen efter



## BORTA BRA, MEN HEMMA BÄST!

När man under en följd av år kuskat runt i Stockholms skärgård och andra skärgårdar med för den delen, så är det oftast de olika hamnarna man besökt, som lämnat de mest bestående intrycken. Vi jämför, vrakar och väljer allt efter smak och tycke. Vilken hamn var bäst? Hade det mest skyddade läget? Var vackrast? Mest lagom?

Vi i ÖBK tycker nog lite till mans att vår klubbhamn måste komma rätt långt upp på listan. För när man väl "knölat" sig igenom sundet och tuffar in för landning känns det som att få eller ingen hamn kan mäta sig med Askvik vad gäller skyddat och vackert läge.

Det senaste tillskottet till hamnanläggningen, Villa Berget, har ju dessutom gjort det hela än mer komplett. Visst finns det mer att göra, en hamn blir precis som en båt aldrig helt färdig, men med alla de friska krafter som finns inom ÖBK är risken för ett stopp i utvecklingen tämligen liten.

Det senaste beviset på vad denna fantastiska klubbkänsla kan åstadkomma, är just vårt nygamla klubbhus. Byggmästare Sivert Björling har lagt ned ett fantastiskt arbete. Ur en illa underhållen, tämligen skamfilad gammal kåk har Sivert lyckats trollo fram ett verkligt charmigt klubbhus vars enda fel måhända är, att det utnyttjas för litet. Men det råar ju varken Sivert eller klubbhuset för. "Villa" Berge är väl annars en inte helt riktig benämning. Villa, i bemärkelsen bostad, har huset bara fungerat som sedan 1929. Dessförinnan har en s.k roteskola varit inrymd här.

När Sivert höll på med renoveringsarbetena hittade han en grundsten till spisen där årtalet 1864 stod inhugget.

"Berget" uppfördes också mycket riktigt under åren 1864-65 och fungera då som så kallad roteskola, en dåtidig form av småskola. Huvudskolan låg v Stegsholm och dit fick de äldre och redan läskunniga barnen gå för att erhålla "högre" undervisning.



På Gålö fanns på den här tiden ett större antal barn än vad som annars var normalt, vilket berodde på att inte endast arrendatorernas barn skulle ha skolundervisning, utan även alla de barn som var utackorderade genom "Prins Carls uppfostringsinrättning å Gålö" försorg. Denna stiftelse hade tillkommit på 1830-talet, då superiet och det allmänna sedliga förfallet gjort det nödvändigt att bilda inrättningar av det här slaget. På något sätt var man tvungen ta hand om de barn som av nedsupna föräldrar lämnats vind för våg.

Vi kan få en aning om superiets omfattning, när vi vet, att den genomsnittliga brännvinskonsumtionen vid denna tid låg på 46 liter per person och år.

Som tur var nyktrade svenska folket till och vid sekelskiftet var konsumtionen nere i måttliga 3,5 liter, tack vare en enorm insats av folknikterhetsförbund och andra socialt-etiska sammanslutningar. En av de mera verksamma och pådrivande var för övrigt själva "ur-grytgubben" Samuel Owen, Sveriges förste ångbåtskonstruktör.

Prins Carls inrättning, som från början inrymts i diverse lokaler på Söder, inköpte år 1860 Stegsholms egendom och flyttade ut verksamheten till Gålö för att få bort barnen från storstadens elände. Här fick de också bo i hyfsade bostäder efter dåtida mått mätt och bereddes möjligheter till kontinuerlig skolgång och fick hjälpa till med jordbruksarbetet med därtill hörande sysslor för att beredas en vettigare start i livet än de annars skulle ha fått.

Så där vi i dag har ett trivsamt ställe för fritid och avkoppling och där vi stundom undervisar unga jolle-entusiaster har tidigare meddelats undervisning åt andra vetgiriga barn fast i litet andra ämnen. När skolan var som störst var antalet barn som undervisades här c:a 40 st. År 1929 byggde man till skolan vid Stegsholm och koncentrerade all undervisning dit och därmed hade "Berget" tjänat ut som skolbyggnad.

Men med det underbara läge som huset har blev det genast ett begärligt bostadsobjekt som sedan dess bebotts av folk som älskat skärgården - och gör ju faktiskt så även i dag.



## Till Amsterdam med PUGGE II

För alla som använder sin båt för långresor - man börjar med Åland, fortsätter med Kalmarsund, Bornholm, Kiel - framstår nog Nordsjön som något av det mest lockande. Tidvatten, strömmar, hög sjö ger spänning i tillvaron och nya upplevelser.

För oss på PUGGE (Peter, Ulf, Gun, Gunilla, Eva) har det i alla fall varit så. Och därför blev det Nordsjön sommaren 1978, när jag efter lång och trogen tjänst lyckades utverka en riktig lärarsemester från jobbet.

Det var en ovanligt spännande sjösättning. Ty vi skulle ge oss i väg dan efter. Bortsett från att vi drog ut batteriet i första startförsöket gick allt bra och vi kom i väg planenligt den 30 april. Valborgsmässoafton firades med lotsarna på Landsort. Några andra nöjesbåtar hade inte hittat dit så tidigt på säsongen.

Dagen därpå gick vi direkt på Arkö och sedan följde vi leden inomskärs till Fyrudden. Två gånger under resan trodde jag att vi skulle få vända tillbaka, snöpligt besvikna. Den första gången var under resans andra natt nedanför bensinstationen i Fyrudden.

Vi har en Webasto som är lite lynnig. Den stannar ibland utan att man begriper varför. Men den brukar alltid snällt starta igen vid första försöket. Men när den den här gången stannade vid 22-tiden - vi satt och såg på TV och hade det varmt och mysigt - gick den inte i gång igen. Det blev en kall natt, det var frost ute och jag trodde på hemresa. Ty utan värme kan inte en familj vara ute i en plastbåt i början av maj, i varje fall inte årets kalla maj.

Vi började dagen med att tanka olja. Det gick i nästan 200 l i en tank som rymmer 200 l. Då förstod jag att det inte var fel på värmaren utan fel på skepparen som inte hållit ordentlig koll på bränslet. På en Viksundsbat finns inte sådana



finesser som bränslemätare. Mycket riktigt. Värmaren gick i gång efter några startförsök. Det var bränslebrist den lidit av. Lugnet återställdes och resan kunde fortsätta.

#### Första grundkänningen

Det hör väl till att gå på grund någon gång under säsongen. I varje fall brukar vi göra det, även om det hittills inte vållat skador på vare sig båt eller besättning.

Utprickningen är det si och så med i början av maj. Isen har tagit hela eller halva prickar och solen har blekt bort färgen. Det fick vi en påtaglig erfarenhet av när vi gick in i den grunda och knepiga men fascinerande skärgården mellan Kråkelund och Oskarshamn. Väl inne i den upptäckte vi att prickarna var svåra att identifiera. En del saknades helt. Andra var inte högre än en decimeter och färgen var så avskavd eller solblekt att man måste köra ända fram till dem för att se vilken färg de hade. Sönt kan bara gå på ett sätt och det gjorde det. Vi gick på grund. Men vi hade låg fart och fastnade inte.

Men det är något att tänka på för alla som går ut tidigt på säsongen. Och det gäller inte bara i trånga leder. Långt ut i Kalmarsund utanför Kristianopel ligger Tummen, en 1,4 metersgryna. Den utmärks av en prick som har två trattar över två klot och syns lång väg - men inte i början av maj 1978. Vi upptäckte den först på 25 meters avstånd i hög sjö. Den var ca en halv meter och hade varken klot eller trianglar. Otäckt.

Så småningom kom vi via Utklippan, Simrishamn och Ystad till Limhamn, där vi lämnade båten på en gästplats. Själva åkte vi hem och återvände först tre veckor senare, närmare bestämt den 30 maj. Båten låg där den skulle, inga objudna gäster hade hälsat på och det vackra vädret hade börjat. Vi drog över till Köpenhamn där vi stannade några dagar hos motorbåtsklubben Slusen vid fiskehamnen på västsidan av stan. Här har vi legat förut. Det är tryggt och trevligt.

#### Andra grundkänningen

När man går samma sträcka som förr är det alltså kul att hitta nya hamnar. Därför gick vi från Köpenhamn till en liten fiskehamn på Stevns klint, som heter Bögeskov. Vi hade fått tips om att inte gå rätt in, där var det bara en halv meters djup, men om man höll sig till kanten räckte vattnet. Det gjorde

det inte. Och trots att vi gick in mycket sakta fastnade vi i dyn så hårt att vi med höd och näppe kunde ta oss tillbaka för egen maskin. Loggvajern gick av men det fixade vi några dagar senare.

Vi hade tänkt luncha i Bögeskov men tappade matlusten. Vi fortsatte till Kalvehave dit vi kom vid 17-tiden. Det är nog den hamn man vanligen går till när man går över från Sverige in bland de danska öarna med Tyskland som mål. Där finns både vanlig affär och båtaffär. Det är rent och snyggt. Dusch finns och det kostar 18 danska kronor att ligga över natten.

Det var fortfarande högtryck, varmt och vindstillt. På Stora Bält såg vi säl och badade från båten. Överfarten till Tyskland ägde rum tisdagen den 6 juni i samma strålände väder. Ännu hade vi inte haft seglen uppe någon gång. Vi gick från Marstal på danska sidan till Hotenau vid Kielkanalens mynning. Där finns en intressant nöjesbåthamn, där lyxkryssare trängs med vanliga båtar och oerfarna seglare ligger sida vid sida med vana nordsjöfarare. Alla nationaliteter finns där. För oss var det tredje gången men förhållandevis tomt på båtar. Början av juni är tidigt på säsongen också i Tyskland. Men whisky köper man hos Herman Thiessen AB för 5,90 DM = 13 kr, hur många flaskor som helst.

#### Nordsjön

På långresor seglar vi bara när det är kraftig vind och hade man fått segla i Kielkanalen skulle vi ha gjort det. Ty nu började det dåliga vädret. I andra änden av kanalen dit vi kom efter några dagar i Rendsburg - en charmerande liten stad i kanalen - hade stormsignalerna varit hissade i flera dagar och många båtar låg inblåsta. Men vi kom i lagom tid och den 13 juni slussade vi ut i Elbes mynning mot Nordsjön.

Vi gjorde genast bort oss genom att schabbla med förtöjningarna. Vi fick kapa linorna som hade hamnat under vattnet i kläm mot flytbryggorna efter slussidan. Och sånt gör man trots att vi gått två gånger genom Göta kanal.

Vi gick alltså ut i högvatten för att följa den utgående tidvattenströmmen ner till Cuxhafen. Enligt tillgängligt tabellverk över tidvattenförändringarna i alla större hamnar i



Europa hade Brunnsbüttele högvatten 6.36 på morgonen. Vi gick in i slussen 6.30 och kom ut 6.45. Då stod vattnet 2,8 m över det i sjökortet angivna djupet. Vid lågvatten, som inträffar drygt sex timmar senare, är djupet 0,2 m över det som anges i kortet. Differensen mellan hög- och lågvatten rörde sig alltså om 2,5 m och det var den skillnad vi i allmänhet fick räkna med i de hamnar på Nordsjön som vi besökte. De stora höjdskillnaderna, 10, ja till och med 15 m, träffar man på först i Engelska kanalen.

Men tidvattensnivån är inte det stora problemet. Det är den ström in respektive ut som tidvattenförändringarna ger upphov till. Den går på sina ställen mycket fort, upp till 7 knop, och kan ge upphov till våldsamma strömvirvlar. Därför undviker man att få strömmen emot sig. Det skulle gå för sakta, ibland skulle man inte komma någon vart alls. Man blir alltså något av en slav under tidvattnet. Skall man göra en dagstur och vattnet vänder tidigt på morgonen måste man upp i svinottan. Nästa högvatten kommer först dryga tolv timmar senare och då blir det nattkörning. Och även om man själv tänker ligga stilla kan man bli tvungen att rusa upp mitt i natten om någon annan båt tänker ge sig i väg. Ty i nästan alla hamnar på Nordsjön - Danmark också för den delen - ligger båtarna utanför varandra. Ankare förekommer inte, däremot bommar i de största och modernaste anläggningarna.

Vi kom efter några timmar till Cuxhafen. Vi passerade och vinkade till en röd dansk lastbåt och fortsatte förbi den nya, moderna nöjesbåthamnen. Men inloppet till den var ~~i början~~ inte som vi trodde i nedre änden. Alltså vände vi och fick då se hur den stora danska lastbåten hade kantrat över på styrbordsidan. Vi åkte dit för att hjälpa till om det skulle behövas, men det dröjde bara någon minut så kom polisbåten, en tullbåt och ett par bogserbåtar. Lastbåten hade 60 - 70 graders slag-sida, besättningen klättrade som apor på relingen och hoppade i vattnet. De togs upp i polisbåtens gummijolle och det var ganska dramatiskt. Vi föreställer oss att man var ordentligt skärriad i Cuxhafen. Ett vrak utanför hamnen mitt i leden mot Kielkanalen är ju inget drömtillstånd för sjöfarten.

Nu fick vi vår första erfarenhet av tidvattenströmmarna. Vi hade varit fullt upptagna av att titta på och fotografera den

danska lastbåten men när vi såg oss omkring upptäckte vi att hela flottan kring dansken inklusive PUGGE och andra nyfikna nöjesbåtar på några minuter glidit förbi hela nöjesbåthamnen, som är några hundra meter lång, vidare in i en grund sandig vik. Där fastnade sedan lastbåten en stund senare lugnt och mjukt. Dan därpå kom en jättestor ~~knä~~ rätade upp båten och efter ytterligare någon dag var den danska båten borta, kanske på väg hem. Ett exempel på tysk effektivitet. Enligt tidningarna berodde kantringen på förskjutning av lasten. Man kan fundera över hur det skulle ha gått om inte vädret varit så vackert.

I nöjesbåthamnen träffade vi bums en svensk familj på långsegling, ett ungt par, med en femårig son och katt, på väg på en ettårstripp till Barbados. De hade legat inblåsta i sex dar och var hjärtligt trötta på Cuxhafen. Och av dem fick vi lära oss att man inte kan gå ut på den verkliga Nordsjön, alltså till fryskeppet Elbe I, om det blåser västligt över 5 Beaufort eller mer, dvs mer än 13 m/sek. Det finns nämligen ett bälte före fryskeppet där den utgående tidvattenströmmen når upp mot 7 knop och om den möts av en mot land kraftigt blåsande vind blir det virvlar, som en liten båt inte klarar.

#### Vi vänder

Dan därpå var det vackert och varmt, nästan vindstilla och idealväder att sätta kurs mot Elbe I. Vattnet vände i Cuxhafen 6.18 på morgonen. Då gav vi oss i väg med Borkum eller kanske Terschelling, om vi också gick på natten, som mål. Det började blåsa lite allt eftersom vi avlägsnade oss från land och efter två timmar var vinden riktigt frisk. Vågorna var höga och det började bli svårt att styra båten. Vi förstod att vi kommit in i det knepiga bältet och vi gillade inte vad vi upplevde. Det var vackert och strålande sol men båten for som en vante och vi började alla få en släng av sjösjuka. Vi mådde helt enkelt tjyvens. Jag förstod att vi inte skulle klara det här utan segel men det hade jag naturligtvis inte förberett. Det var ju så lugnt när vi gick ut. Så jag fick sitta framme på peket, ömsom med fötterna i vågorna, ömsom nästan uppe i himlen. Så småningom kom dock focken på plats och seglen upp, men familjen var knäckt.



Efter ett kort familjerådslag beslöt vi oss för att vända. Vi var då 25 distansminuter från Cuxhafen, vi såg inte land, inte heller Elbe I, som vi antagligen passerat i den allmänna röran och tagit för en fiskebåt. Dem var det gott om. Nu fick vi halv vind och ordning på båten. Det gick snabbt och lugnt. Elbe I uppenbarade sig framför oss, röd och grann, fast det var ett reservfyrskipp. Här kan väl ingen bo, sa vi oss, men när vi var något hundratal meter från skeppet såg vi en kille vinka glatt i ett av fönstren.

Stämningen steg och allt eftersom vi närmade oss Cuxhafen började vi fundera på om vi inte i alla fall skulle ta språnget ut på Nordsjön. Men några nattliga färder skulle det inte bli. Vi skulle gå från hamn till hamn. Det goda hade det här första försöket haft att det gett oss en ordentlig och säkert nyttig respekt för Nordsjön.

Eva, vår äldsta dotter, lämnade oss nu för att ta en färja till England. Hon skulle vara au pair-flicka där i två månader. Det blev en väsentlig försvagning av besättningen. Och om man betänker att vi hade räknat med att hon skulle lämna oss i Amsterdam förstår envar att det inte går så fort som man tror och planerar.

Hur som helst. Lördagen den 17 juni var strålande vacker med svag vind. Det var helgdag i Tyskland - en minnesdag med anledning av Berlinmuren. Då slog vi till. Vi gick ut på morgonen med tidvattnet, följda av en rad segel- och motorbåtar, de senare som regel på väg mot Helgoland. Den här gången var det otäcka bältet mycket lugnt. Vi märkte knappt var det började. På kvällen var vi nere vid de Västfrisiska öarna. Vi sökte hamn i Langeoog. Åter fick vi en känsla av Nordsjöns opålitlighet. Utan förvarning, utan ett moln på himlen, blåste det plötsligt upp. På tio minuter blåste vinden upp från 2 - 3 m/sek till 10 - 12, kanske mer. Hela sjön var vit av skum men vi hade kommit in i skydd av den stora ön så någon sjö fick vi inte på oss. Vi kom in i hamnen utan problem och ett par timmar senare var det åter vindstilla. Vi frågade om det brukade vara så här frampå kvällskvisten, men det var det inte, sa man. Dagen därpå gick vi till Borkum, som liksom alla de frisiska öarna är en stor populär badort med massor av hotell och lång-

grunda, sköna sandstränder. Så långgrunda att man måste gå så långt ifrån dem att man knappt ser annat än deras fyrar och torn. Det vackra vädret hade kommit tillbaka och vi badade från båten ute på Nordsjön innan vi vände in mot Borkum.

Tredje dagen kom vi till Terschelling och var alltså i Holland. Jag tyckte nog att infarten till hamnen var lite konstig när man jämförde kortet och utprickningen men några problem uppstod inte. Vi gick som vanligt in med högvattnet och hade strömmen med oss. Det var smockfullt av båtar innerst inne i hamnen, där nöjesbåtarna låg i rader utanför varandra. Vi kom som tredje båt i raden och fick sedan två båtar utanför oss. Det blir knepigt när den innersta båten skall gå och inte de andra, men med god vilja och gott humör går det. Alla hjälper alla i sådana situationer.

Ofta har man flytbryggor i hamnarna och då behöver man inte tänka på förtöjningarna. Ty då åker hela bryggan upp och ner med tidvattnet efter långa stolpar. Men här i Terschelling hade man inte flytbrygga där vi låg. Men oss gjorde det ingenting, ty det är ju den båt som ligger innerst som måste ha förtöjningarna ordnade med hänsyn till tidvattnet. Däremot kan det vara knepigt att ta sig ombord om man varit ute och suddat på kvällen och kommer till båten när det kanske till och med blivit mörkt. Man ger sig i väg från båten vid högvatten, tar sig upp någon meter till bryggan och kommer tillbaka vid lågvatten, så bågarna ligger 3 - 4 meter under bryggan. Då gäller det att ha tungan rätt i mun och inte för mycket whisky under västen. Naturligtvis finns det stegar men de är inte breda och ofta ganska skrangliga.

#### Tredje grundkänningen

Terschelling är en ganska stor stad, som har allt. Välsorterade affärer, barer, restauranger osv. Och här blev vi inblåsta i flera dar. Till sist måste vi i väg. Jag skulle till Amsterdam för att flyga hem till Stockholm på en vecka efter midsommar. Därför gav vi oss ut i blåsten, ganska kraftig SV-vind, förmodligen kring 10 - 13 m/sek. Någon riktigt hög sjö blev det inte, eftersom vi nu gick innanför de frisiska öarna med kurs mot Kornwerderzand, den ort där man slussar in till Hollands invallade hav Ijlsemer.

Men färden gick inte utan problem. Vi gick den här gången för första gången ut ur en hamn vid lågvatten på eftermiddagen.



Vi hörde oss för med de holländska båtarna om hur och när man lämpligen skulle gå och fick beskedet 30 min före lågvatten i Terschelling för att sedan följa den inåtgående strömmen till Kornwerderzand. Vi gick ut samma väg vi gått in och räknade inte med några problem. Det gungade rätt bra och plötsligt började det stöta i båten. Jag fattade först inte vad det var fråga om men så småningom förstod jag att vi stötte i botten. Enligt kortet var det vitt och djupt där vi var, så mitt problem var om vi skulle köra styrbord eller babord. I samma veva kom en stor färja som gick på vår babordssida. Och därmed var det klart hur vi skulle gå och så gjorde vi det.

Nu förstod jag varför prickarna varit egendomligt placerade när vi gick in. Men då hade vi högvatten och alltså ett par meter extra under kölen. Nu var det lågvatten och då måste man passa upp. Och antagligen hade sandbankarna ändrats så som ofta sker i de här vattnen. Det vita i kortet gällde inte längre, men bojar och prickar var förstas riktigt placerade. De är ju lätta att ändra när grundförhållandena förändras. Ibland skall man alltså lita mera på prickar än på sjökortet.

Men man behöver inte vara orolig om man får grundkänning vid lågvatten. Botten består av mjuk lera eller sand och fastnar man så är det bara tillfälligt, eftersom tidvattnet snabbt höjer vattennivån. Vi fastnade inte och besättningen på färjan kom inte ut och log åt oss. Men skämdes gjorde vi i alla fall.

Sjön la sig efter hand men de första timmerna stod vi praktiskt taget hela tiden i en dusch av saltvatten. Vi borde ha seglat men det är många leder som korsar varandra och vid lågvatten är det på sina håll mycket grunt och mycket trångt. Vi hade också problem i början att hitta prickarna. Det är svårt att se när det salta/vattnet piskar ansiktet, men det gick och vi kom efter några timmar till Kornwerderzand, där vi omedelbart slussade in i Ijlsemer. Därmed var det slut med tidvattenproblemen för en tid. Vi hade lämnat Nordsjön och kommit in i sötvatten, och i smutsvatten, som alla förstår som tittat ner i Hollands kanaler. Alla ligger högre än Ijlsemer, som i sin tur ligger högre än Nordsjön.

Kornwerderzand är ingen rolig plats. Förutom den stora slussen finns här ett 20-tal hus. Det är allt. Ingen affär, men en butiksbuss som kommer varje fredageftermiddag. På denna

trista plats blev vi inblåsta och nerregnade i flera dar. När firade vi midsommar i all enkelhet och ensamhet. I utlandet firar man ju inte den och det fanns för övrigt inga andra båtar i hamnen. Då längtade vi till midsommarfesterna på Klubbholmen. Enda avbrottet blev en bussfärd till Harlingen, där vi sprang runt i affärerna mellan regnskurarna.

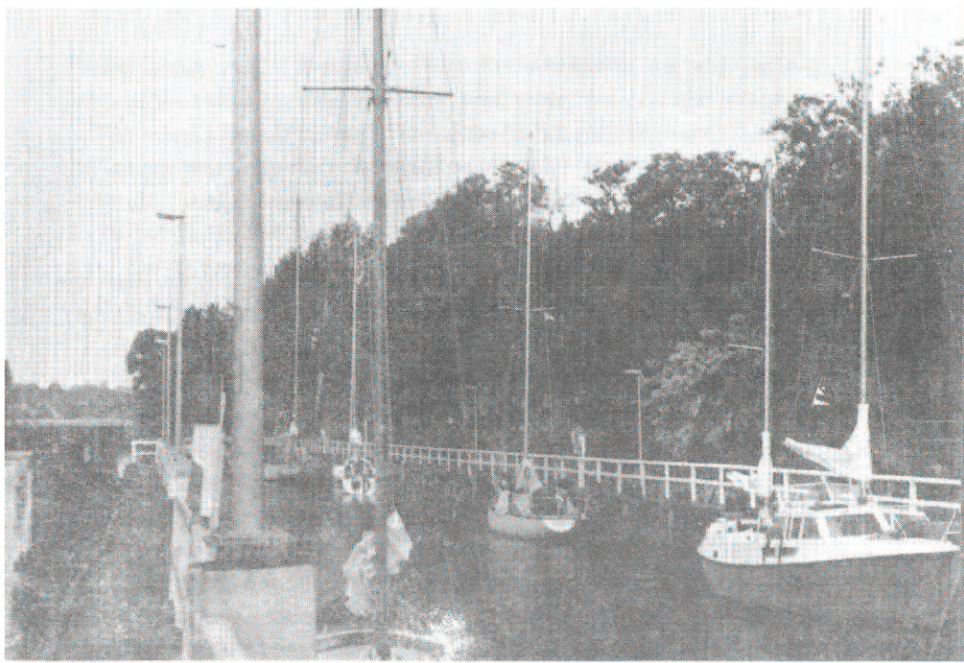
Nu var det söndag och jag hade plats bokad med flyg från Amsterdam på måndagen. Vi måste alltså i väg trots fortsatt blåst och regn. Vi gick ut med revad stor och ingen mesan. Man kan tycka att det här lilla innanhavet, som är 3 - 5 m djupt överallt utan några grund, inte skall vara något problem för den som gått på Nordsjön. Men vi har aldrig vare sig förr eller senare sett så många stormflockar och revade storsegel som på Ijlsemer. Och vi har heller aldrig upplevt en så krabb och obehaglig sjö - möjligen med undantag för Kalmarsund. Vi kämpade med bidevindsegling i fem timmar. Sedan gav vi upp och gick in i närmaste hamn som var Staveren. Det är en liten charmerande sommarstad med en jättelik marina, dit man slussar in. Därifrån tog jag dagen därpå färja över Ijlsemer och sedan tåg till Amsterdam och sedan flyg till Stockholm. Det tog två dar och kom en dag försenad till jobbet men det är ju inte hela världen. Ingen hade i varje fall ringt sjöräddningen. Vädret var rätt bra. Gun och barnen hade däremot regn och blåst varje dag. Men vi hade hittat ett litet mysigt hus där de bodde under de fem dar jag var hemma.

I slutet av veckan var jag tillbaka i Svaveren, där blåsten hade upphört men regnet fortsatte. Vi gick därifrån på morgonen till Hoorn och sedan till Amsterdam. Äntligen var vi framme vid målet. Här stannade vi en vecka i en av nöjesbåt-hamnarna mitt i centrum på andra sidan kanalen mitt emot centralstationen. Och sedan vände vi tillbaka i stort sett samma väg, låt vara att vi besökte nya hamnar där så var möjligt. Vi kom hem till Askviken söndagen den 6 augusti. Vi hade gått närmare 2 000 distansminuter.

Det finns naturligtvis mycket man kan skriva om en resa av det här slaget. Och det dröjer kanske innan man får perspektiv på allt som hänt. Men en sak är klar. Trots dåligt väder många gånger och allehanda problem blev det något av en drömsresa som vi alla kommer att minnas länge och kanske gör om någon gång i framtiden.

Ulf Öjeman





PUGGE i Hotenau vid Kielkanalens mynning

Kantrad lastbåt utanför Cuxhafen



Osunt sund blir sunt

Utfarten, som senare blir infarten, till Askvik har ju under årens lopp varit en stötosten - i ordets verkliga mening - för våra djupast gående segelbåtar.

Lasse Schelander och Hasse Zetterström har dock givit sig allt som flyger och far på att öka djupet så att Askvikens nålsöga skall bli ett minne blott.

Med hjälp av kompressor, listigt uppbyggd borrhullplattform, Bosse Skarström, Putte Lindén, Göran Magnusson, Lars Heijl, Bosse Littke och andra mer eller mindre värdefulla hjälpmedel gav man sig verket an.

Resultatet kommer säkert att visa sig vid nästa lågvatten. Heder åt dessa djupdykare. Mer betänksam blir man över att så få gubbar ställer upp och hjälper till. Man tycker att alla som någon gång skrapat kölen i botten vid passage av sundet borde känt det som en självklarhet att hjälpa till med uppuddringsarbetet. Det får absolut inte bli så att några få skall ställa upp i alla lägen för att fixa problemen åt resten. Driften av en båtklubb bygger på att alla måste hjälpa till.

De som inte har förståelse för denna ideella självklarhet borde hänvisas till hamnanläggningar typ Karlslund.

*Min fru är försvunnen!*  
 --- Har du gett polisen hennes signalement?  
 --- Ja, men dom trodde mig inte...

--- Är det många som bränner själva här i gränstrakterna?  
 --- Jajamen - vi är så många att vi bildat en hembryggsförening.

Frisören skulle göra sig lustig över sin kund, som var flintskallig, strök honom över huvudet med handen och sa:  
 - Fantastiskt, det känns precis som stjärten på min fru.  
 Den flintskallige strök sig själv över huvudet och utbrast:  
 - Ja, faktiskt!



□ Sjöfartsverket är numera förbjudet att använda formuleringen "på grund av".  
 Det kan bli till Fifång för alltför många, nämligen.



Lille Kalle satt i ett träd och plockade äpplen. Men trädgårdsägaren upptäckte honom.  
 --- Skäms du inte! röt han. Det här ska jag minsann berätta för din pappa. Var finns han?  
 --- Han sitter i trädet här bredvid.





— Är det du som är så jäkla modig?  
— Ja, jag är rädd för det.

Det var en dag på 40-talet när nuvarande kungen föddes. Salutsalvorna dånade från Skeppsholmen. Lille Urban, som var ute och gick med sin mamma sa:  
— Vad är det där?  
— Prinsessan Sibylla har fått en son.  
— Small det lika jäkligt när jag kom också?

— Men snälla Per, sa mamma, det blir aldrig nån karl av dig om du inte äter upp din fisk.  
— Då får jag väl bli käreng då, sa Per.

Föredragshållaren dunkade med näven i talarstolen och dundrade:  
— All sprit borde seglas ut på havet och sänkas i djupet!  
— Det tycker jag också, instämde en röst i salen.  
— Jag förstår, sa talaren belåtet, att ni också är nykterist?  
— Nä, jag är dykare, sa rösten.

### PRESS STOP EXTRA

Red. kommittén måste med djupt beklagande konstatera att trots anmaningar, några rapporter från tävlings- och ungdomssektionernas verksamheter under året ej har inkommit. Vad har man egentligen haft för sig - har det varit någon aktivitet - vill man av blygsamhetsskäl avstå från berättelser om tävlingsduster, resultat o s v - eller är det fråga om total hop-säckning. - SKÄRPNING -







✧

En man som bodde några mil från stan åkte per moped in till systemet för att handla. Väl hemkommen berättade han:

— Jag var inte säker på att jag skulle få hem flaskan hel på de här dåliga vägarna så jag drack ur den innan jag åkte. Och tur var väl det för jag körde i diket sex gånger på hemvägen.

✧

— Varför gör du bifjarna olika stora?  
— Jo, för min man har bett mig variera maten lite.

Första dagen i skolan förklarade lärarinnan vissa saker för barnen. Blå säger hon att den som behöver gå på toaletten ska räkna upp en hand.  
Lille Kalle: — Hjälper det?

✧

— Jag ska berätta en hemlighet för dig. Jag behöver låna 500 kr.  
— Lita på mig. Jag ska låtsas som om jag ingenting hört.

## MEDLEMSMARIKEL

För att klubben skall kunna hålla ett aktuellt kartotek vid liv fordras Din hjälp, som bäst består i att Du meddelar ev adressändring och båtbyte.

Inte minst det sistnämnda är av största vikt. Skulle olyckan vara framme och Du inte anmält exempelvis byte av båt, föreligger risk att en eventuell försäkringsfråga kan gå förlorad.

ALLTSÅ! Du som vet med Dej att Du under säsongen bytt båt och inte meddelat detta till klubben:

Fatta omedelbart pennan eller telefonluren och meddela Eskil Sandh, tel 08/36 67 59 mellan kl 18-19, vad Du önskar ändra. Tack för hjälpen!

## OBSERVERA!

Klubbens försäkring täcker endast personskada. Var och en är skyldig att stå för självriskan vid eventuella skador, som uppstår vid sjösättning eller uppdragning.





# UPPDRAGNING

LÖRDAG 14-10-78 kl. 8<sup>00</sup>

Alla motorbåtar på A-Ponton utom

A10, A12, A36.

Och dessa motorbåtar på B-Ponton

B4, B9, B11, B12, B13, B14.

SÖNDAG 15-10-78 kl. 8<sup>00</sup>

Övriga motorbåtar på B-Ponton

Och alla motorbåtar på C-Ponton utom

C5, C14, C19.

LÖRDAG 21-10-78 kl. 8<sup>00</sup>

Alla segelbåtar på A-Ponton

Och dessa segelbåtar på B-Ponton

B1, B2, B3, B5, B6, B7, B8, B10.

SÖNDAG 22-10-78 kl. 8<sup>00</sup>

Segelbåtar B-Ponton

B17, B19, B20, B23, B24, B29, B30.

Alla segelbåtar på C-Ponton

Motorbåtar: A10, A12, A36, C5, C14, C19.