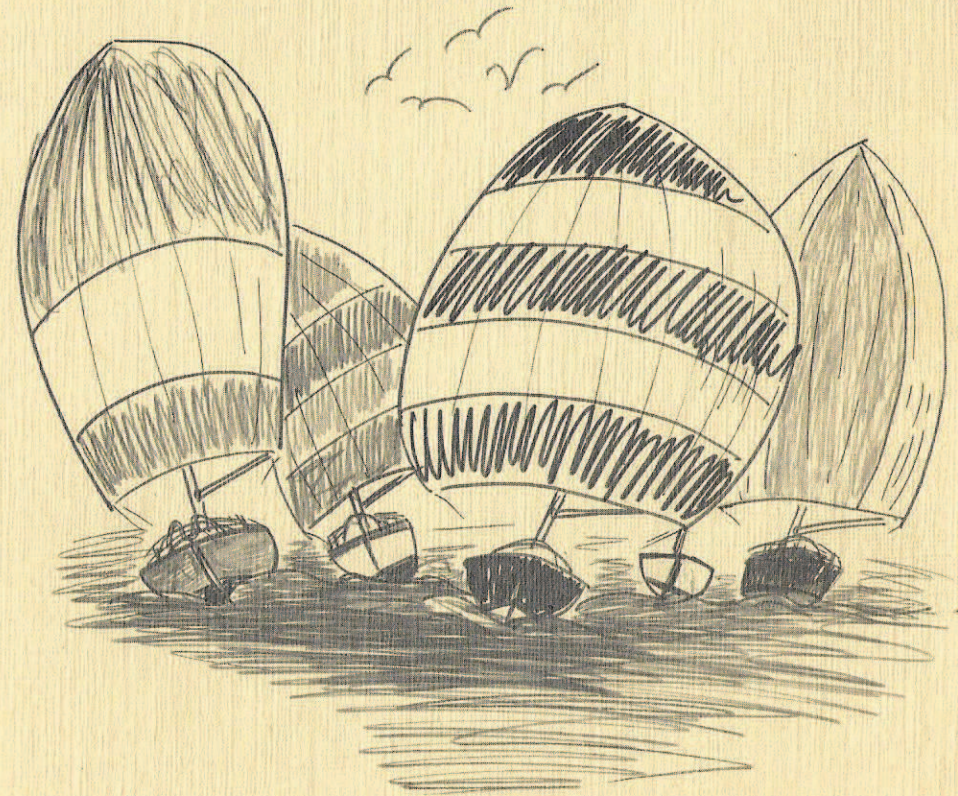


ØBK-LOGGEN

VÅREN-75



VAKTHÅLLNING SOMMAREN 1975

Vakthållning vid Askviken kommer att ske i likhet med vad som skett tidigare år. Vilka tider Du skall gå vakt framgår av vaktlistan, som bifogas separat till ÖBK-loggen. Den som på grund av sjukdom eller annat förhinder ej kan gå vakt skall själv ordna med byte eller ersättare, som bör vara klubbmedlem.

Enligt årsmötesbeslut 75-02-25 får medlem som ej fullgör skyldigheten att gå nattvakt böta kr 100:– samt dessutom gå en extra nattvakt (söndag kväll).

VAKTINSTRUKTION

Vakthållning sker mellan kl 20.00–04.00. De som går i vaktpar skall i god tid (minst tre dagar i förväg) kontakta varandra. Vakterna skall i liggaren, som finns i telefonskåpet, kvittera med namn och datum samt notera om något av vikt passerat, dåligt förtöjda båtar, stöldförsök e d.

Att Du tagit del av vaktinstruktion och noterat vilka dagar Du skall gå nattvakt visar Du genom att fylla i bifogade talong, som skall läggas i brevlådan vid hamnen eller sändas till Lars Nyblom, senast den 1 maj 1975.

TELEFONNUMMER

Hamnen, Askviken	0750/330 44
Polisen	08/777 02 20 eller 90 000
Läkare, ambulans, brandkår, sjöräddning	90 000
Taxi	08/712 00 90

SJÖSÄTTNING

Samtliga segelbåtar samt båtar som skall använda kranen sjösättes lördagen den 26 april 1975.

För övriga sker sjösättning 27 april, 1 maj, 3–4 maj 1975.

S J Ö S Ä T T N I N G

Här varē livat här varē glatt, här varē blommer i morsans hatt. Alltså - det gäller sjösättning och sånt är ju avgjort mera lättjo, än dom där höstgrå uppdragningarna, som inte gör någon glad annat än möjligen elverket, som får leverera ström till spelet. Men nu är det som sagt andra tongångar, och lördagen den 26 april kl 08.00 sätter vi igång med seglarna, som med hjälp av kranbil, lyfter skutorna upp på slipvagnen.

Fortsättning blir det på söndagen den 27 april och lördagen och söndagen den 3 och 4 maj för motorbåtarna - alla dagar kl 08.00.

Vid tillräcklig anslutning kan också 1 maj komma ifråga.

OBS! Ett huvudvillkor för att få båten sjösatt är att bryggavgiften måste vara betald före sjösättningsdagen. Klubbvimpel ska finnas på båten - viktigt det med. Och så ska vi hålla tiden kl 08.00. Och inte komma drällande senare och med något gorillaleende ursäkt oss att väckan strejkade.

Alla, som kommer för sent tilldelas en helfigursförstoring, 2x2 m, av Stig Lundgren, i batik, och bilden tvångssys fast på vederbörandes segel eller också sker limning på skrovsidan med tvåkomponentlim. Till alla, som kommer i tid däremot, utdelas också en förstoring - men denna gång 1x2 m, och föreställande Lundgrens Kärring (hon är mera långsmal liksom). Sömnads- och limningsregler, se ovan.

B A L O O ! ! !

Så kommer vi till den »heta» potatisen, nämligen reglerna för vakthållning. Styrelsen hade till årsmötet framlagt förslag om att den medlem som ej fullgör sin plikt att gå nattvakt, skall böta kr 100:– och samtidigt gå en extra vakt (söndagkväll). Visserligen beslöt mötet, så gott som enhälligt, att följa styrelsens förslag, men trots detta vållade frågan en stunds diskussion. Det är alltid kul med diskussioner och eftersom denna aldrig spårade ur kunde den föras på saklig nivå. Jag har också förståelse för de medlemmar, som tog upp frågan, ty det kan ju inte vara så särskilt roligt att bara sitta och säga »ja» på alla frågor vid ett årsmöte. Jag hoppas att ingen tog illa vid sig, vi i styrelsen gjorde det definitivt inte, utan kom gärna igen!

Eskil

Brand- och raketövning

För två år sedan ordnade klubben en brand- och raketövning för medlemmarna vid Badhusviken, Gålö. Övningen bevisades av ett stort antal medlemmar, av vilka många frågat om klubben tänker ordna flera dylika övningar. Eftersom övningen och genomgången är oerhört nyttig har styrelsen beslutat att ordna ytterligare en brand- och raketövning.

Kontakt har tagits med AB Svenska Tempus, distriktschef Bengt Ericson, som åtagit sig att helt svara för detta arrangemang. Eftersom undertecknad känner Bengt som god vän och kamrat kan jag garantera att övningen kommer att bli lyckad. Hur övningen kommer att arrangeras vet jag inte, det överlåter jag helt på Bengt, så det får bli en överraskning.

Övningen är tänkt att genomföras i samband med vår sedvanliga bryggfest vid hamnen. Festkommittén har meddelats om detta arrangemang och kommer att ställa upp med både ät- och drickbart till självkostnadspris.

Vem vill gå miste om Ediths, Siverts och Stigs korvar och kotletter? I fjol räckte inte lagret, så det gäller att ladda upp!

Plats: Hamnen, Askviken

Tid: Lördagen den 24 maj 1975, kl 13.00.

Styrelse och kommittéer fick följande utseende för år 1975

Styrelse

Lars Nyblom, ordförande
Lennart Larsson, v ordförande
Eskil Sandh, sekreterare
Johan Lindén, kassör
Lars Schelander, hamnmästare
Lennart Eriksson, suppleant
Per Lindh, suppleant

Båtradioombud

Sven Lindberg



Festkommitté

Stig Artvin, klubbmästare
Edith Berglund
Sivert Björling



Redaktionskommitté

Stig Lundgren, ordf
Lennart Larsson
Göran Everljung
Per Lindh

Valberedningskommitté

Thore Nordin, ordf
Sven Johansson
Bertil Östergren

Materialförvaltare

Sven Johansson

Revisorer

Edith Berglund
Ulf Öjeman

Tävlingskommitté

Stig Lundgren, ordf
Göran Magnusson
Sture Schelander
Robert Johansson
Lennart Eriksson



Ungdomskommitté

Åke Israelsson, ordf
Mikael Lindh
Bo Larsson
Lennart Rud
Leif Regné

Samarbetskommitté

Lars Nyblom
Sven-Olov Wesslén

Segelsektion

Per Tyllström, ordf

Hamnkommitté

Lars Schelander, ordf
Lennart Eriksson
Sven-Olov Wesslén
Lennart Larsson
Nils Sidvall



ÖBK medlemmar får ett bra pris av

D. Ohlssons måleri o lagerbutik

Stockholmsvägen 219 136 66 HANDEN

Tel. 08-777 56 72, 712 27 99

VÅR FÖRSTA BÅT.

Vår första båt köptes i Sorunda vid Rangsta brygga år 1963. Det var en campingbåt med en mycket nyckfull utombordsmotor, en s.k. B 22:a. Första försöket att ta sig från Rangsta till Gålö slutade med att skepparen simmade med en förtöjningslina i munnen och bösersade båten tillbaka till bryggan, eftersom motorn startade och gick endast några minuter. Väl inne vid bryggan igen visade oss några mera tekniskt kunniga personer en luftskruv på tanklocket, vilken borde vara öppen vid färd.

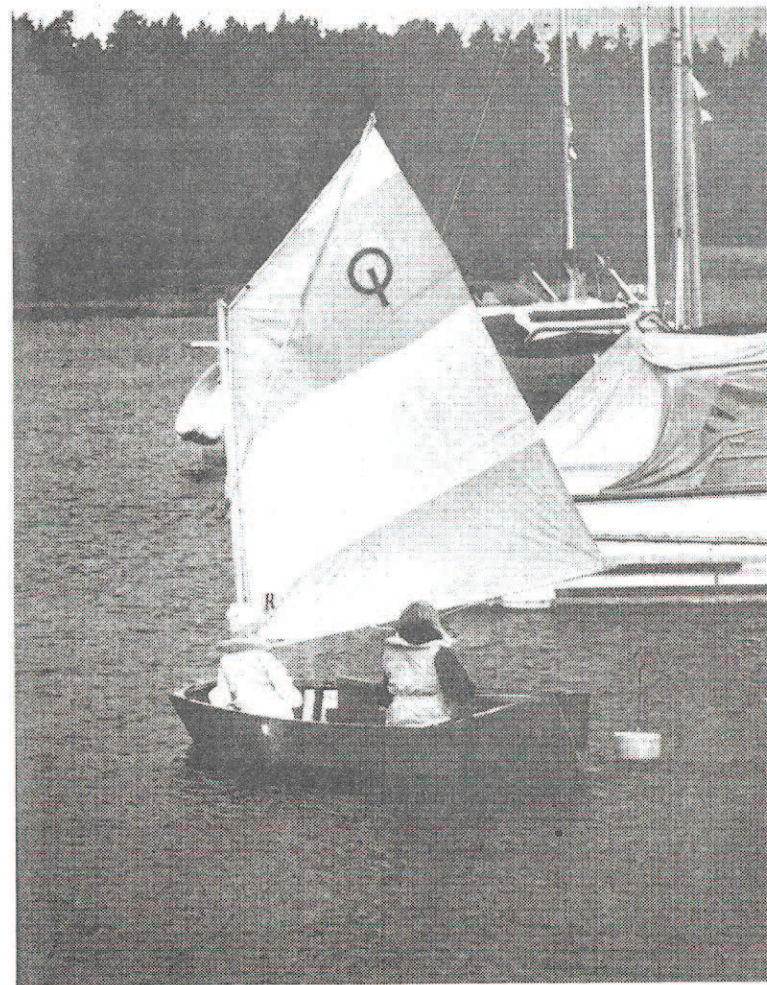
Nytt försök, motorn gick som en klocka och vi njöt av det fina vädret. När vi närmade oss Landsort, visade det sig att vädret kanske inte var så fint för vår lilla båt. Den kastades fram och tillbaka på vågorna och just då måste skepparens fru uträtta ett litet naturbehov, vilket utfördes sittande på en hink, åkandes fram och tillbaka på trallorna.

Mellan Öja och Järflotta stannade motorn. Tanken tom! Vi fyllde tanken så gott det gick utan trätt 10 liter i tanken, 15 liter utanför. Sedan drog vi i snöret, inget liv! Efter åtskilliga försök, hade vi hissats på vågorna så nära ett berg att frun hotade att hoppa i sjön. Skepparens ivriga skruvande på alla reglage, resulterade i att bränslekranen stängdes. Då startade motorn!!! (Yngve B:s förklaring, när han hörde episoden berättas, var att motorn startade på kylvattnet).

Färden gick vidare mot Nynäshamn. I inloppet till Nynäshamn är bränslet åter igen slut. Den här gången mitt i farleden, som visade sig vara olämplig som rastplats. Efter tankning, nya friska tag att få igång motorn, denna gång under ackompanjemang av kaptenen på Gotlandsbåten, som ilsket tutade.

Men nu kunde vi knepet, vi stängde kranen och motorn gick. Vi styr in till dåvarande gästbryggan i Nynäshamn för att bunkra. Vid tilläggnigen strejkar backslaget och vi ger på bryggan en rejäl törn så att bryggvakten tappade balansen och höll på att ramla i vattnet. En mycket förstående man, som efter vår bunkring önskade oss välkomna åter, fast han vore glad om han fick behålla bryggan. Därefter gick färden till Gålö, utan några flera intermezzon.

Vi på BONITA



Ordförandens spalt.

Året var 1946. Familjen kom stävande Jungfrufjärden i sydostlig riktning. kurs Ornö huvud. Vi hade stämt möte med en annan klubbåt för att tillbringa en veck-ända i den lugna och skyddade viken på öns nordspets.

Solen sken över kobbar och fjärdar och reflexerna från vågorna kastade lekfulla solkatter mot rorsman, som därför hade litet svårt att lokalisera inloppet. Nå, det lyckades till slut och när vi ankrat upp och fått båten i ordning dröjde det inte länge förrän våra följeslagare tuffade in i viken och förtöjde långsides oss.

Båda de här båtarna hade sina hemmahamnar i Mälaren, så utflykten till Ornö kändes långväga och spännande. Det här var trakter, som vi inte nådde till varje helg, så det var inte utan vi tyckte att det hade litet av vildmarksäventyr över sig.

Lördagen solade vi oss igenom utan att bli "störda" av någon ytterligare besökare, men på söndag middag kom en liten öppen snurre-båt från Aspö-hället och gjorde oss sällskap en stund. Efter ett par timmar hade de badat och fikat färdigt och försvann hem till sitt Aspö igen. Man kan knappast säga att trängseln varit enorm.

Året var 1974. Vi kom drivande Kymmendösundet norrut. När vi skulle runda Ornö huvud och sätta kurs mot Dalarö, passar jag på att kasta en titt in i min ungdoms lugna och rofyllda vik. - Parkeringsplatsen utanför Handens centrum en lördag kl. 12, verkar rena glesbygden i jämförelse med den syn som breder ut sig. Här finns båtar av alla de sorter, långa, smala, höga, låga, breda och korta. Här finns människor, som badar, solar, äter, dricker, kastar varpa och klättrar i träd - kort sagt här förekommer spontana kollektiva fritidsaktiviteter. Och nu kan man faktiskt säga att trängseln är enorm.

Men det är inte bara trängseln, som kan beskrivas som enorm, utan även den utveckling, som båtsporten genomgått på de här knappa trettio åren kan med fog betecknas som enorm. Till glädje för många, till sorg för andra och till bekymmer för vissa.

Men först och främst är det väl glädje man känner, när så många människor vill ägna sin fritid åt båtar och båtsport. En del bakåtsträvare rynkar på näsan och tycker naturligtvis "att allt var mycket bättre förr". Men 1946 får vi aldrig tillbaka och Gud ske lov för det. "För vem har sagt att just Du kom till världen, för att få vara ensam och segla på fjärden", för att nu försöka ihed en klumpig travestering av Taube.

Det är givet, att det väldiga intresse, som numera finns för fritidsbåten ställer stora krav på planering och förutseende från myndigheternas sida. Jag har därför personligen sett den nyligen framlagda "fritidsbåtsutredningen" som något positivt som pekat framåt. Det finns naturligtvis många enskildheter, som kan diskuteras, men de stora linjerna, som bättre hemmahammar, ökat antal uppläggningsplatser, fler och bättre rustade uthammar, aktivare miljövård, för att nu ta några exempel, allt detta är viktiga frågor, som vi i stor utsträckning länge nog skjutit framför oss.

Debatten inom båtorganisationerna har under vintern varit livlig, för att inte säga häftig, och då fraför allt vad gäller förslags-ställarnas ärliga uppsåt. Man har anat ugglor i mossen. Att staten helt plötsligt skulle höja sitt anslag från nuvarande 9,2 milj/år till föreslagna 22,8 milj./år har av många uppfattats som en utopi. Till dessa från staten satsade miljonerna så skall sedan läggas de av båtfolket inbetalade 11,4 milj. Från början betecknad som båtskatt, numera omdöpt till "avgift". Den sammanlagda årliga satsningen på båtlivet skulle alltså, om betänkandet går igenom, uppgå till 34,2 milj. Huvuddelen av denna summa skall under en femårsperiod investeras i utbyggnad av hamnar av olika typer och avsedda för olika ändamål. Jag tror, att ett engagemang från samhällets sida med denna inriktning är något som vi på sikt måste räkna med. Men man måste även ha förståelse för de, som ställer sig tvivlande till utredningens förslag och menar, att en sådan här attitydsförändring från statsmakternas sida vis å vis båtsporten verkar alldeles för bra för att vara sann. Hur som helst, det skall bli vådligt spännande att se fortsättningen och man kan bara hoppas, att båtfolkets representanter väl sköter sina kort, så att vi får den upprustning av båtsporten, som fritidsbåtsutredningens betänkande faktiskt lovar oss.

Många varma båt hälsningar

Lasse N.



Sievert Björling håller på att inreda aktterruffen. Möteslokal för festkommiten ?

Skor från "SKOHORNET" Skärholmen

TÄVLINGSKALENDERN 1975



- 8 maj Kappsegling till Visby.
Anmälan till Erlino Hansen, Tyresö Båtklubb tel. 08/712 00 50.
- 8 maj Klubbkappsegling inomskärs, ca 20 dist. "Regattabal" på Ornö Bygdegård. Motorbåtstävling "Ornö runt".
- 17 maj Kappsegling "Ornö runt".
- 7 juni "Björkö runt", vi seglar om Sven Johanssons vandringspris.
"Bingo-tävling" för motorbåtarna.
- 16 aug. "Jubileumskappsegling" och "Rebusjakt" samt Stora Festligheter på Klubbholmen.
- 27 sept. "Stora Höstrusket", inbjudningssegling för Grytgubbar och -Gummor med supé på Sandhamns Vårdshus.

Anmälan till samtliga evenemang:

Stig Lundgren / Sture Schelander
08/776 09 77 08/777 25 34



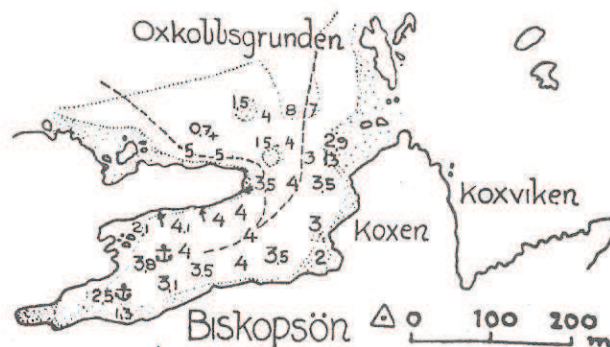
Färdledsbeskrivning till Mariehamn.

En bra segelled till Stockholms norra skärgård och vidare till Mariehamn via Granhamn.

Beskrivningen är i stort sett bara några bra hamnar och lite allmänna upplysningar.

Vi avgår från klubbhamnen och går genom sundet. Vi sätter kurs mot Ornö ström och går ut på Jungfrufjärden. Vi styr ner i sundet mellan Mörtö Bunsö och Kymmendö Bunsö. Huset på Mörtö Bunsö är ett bra sjömärke. Vi riktar in stäven mot Aspskärs sydligaste udde och fortsätter mot Gillinges sydstrand. Gå för all del inte för nära de stora stenarna, som ligger mitt i faret. Vi håller oss mellan ön med den lilla fiskefyren och stenarna. Vid djupsiffran 4,6 viker vi av mot Biskopsö. Uppe i skogen bakom fiskefyren ser man en hög skorsten, som tillhörde den utanför Långviksskär år 1907 strandade ångaren "Boston" av Memel. Styckegodslasten bestod av tyger och sprit. Innen tullen larmades "bärgade" ortsbefolkningen den dyrbara lasten.

Biskopsö bjuder på en fin hamn, skyddad för alla vindar, sopmaja och toalett. Tillsynsmannen heter Sundberg. Han bor på öns sydsida och säljer båd rökt och färsk fisk. Hjortronmyren breder ut sig på ostsidan och har man tur, kan man även få skåda hjortarna.



apan skaka buren, samtidigt som han visade tänderna, morrade, vrålade och spottade på den stackars taxen, som intet ont anande hade närmat sig buren. Taxen tvärvände och försvann med svansen mellan benen och med kopplet släpande efter sig. Ingenting har vid senare tillfällen lyckats förmå taxen att sätta sin tass på Apvägen. Efter jordgubbsinköpet skulle vi även ha lite gott färskt bröd. Eftersom taxar inte får gå in ens i bagerier, knöts hon fast i räcket utanför. Det var lång kö. När taxens matte så småningom kom ut fann hon taxen djupt sovande med huvudet tvärs över det avbitna kopplet. Det visade sig också att taxen utan att skämmas det minsta hade roffat åt sig en glass från en person, som hade råkat sätta sig på trappan.

Ostholmen mitt emot Möja är en fin natthamn, se skiss.

Vi kommer nu ut på lite större vatten, följ farleden mot nordost. Vi går förbi Drakens grund, där såg vi förresten en säl ligga och sola sig, för ett par år sedan. Vi rundar Morskens fyr och håller upp mot Rödlöga. På styrbordssidan ligger några skär, som heter Vikshararna. Vi går tätt intill och ser en hel koloni tordmular, som ser ut som pingviner, fast mycket mindre.

Vi går in till Rödlöga för att handla. Gå in vid Lönnskär och följ sedan skissen. På Megelskär finns det toalett och sopmaja.

Du får inte glömma att besöka affären.....

Iréne Skarström och jag lyckades låna en liten jolle. Vi rodde och rodde och kom till slut över det lilla sundet. Vi gick genom skogen efter dom små pilarna på träden, med texten "mot affären". Vi kom så småningom fram. Enligt en rekommendation i en båttidning, skulle man fråga efter "musslor i smör". Enligt sagda tidskrift hade en man kommit in i affären och frågat efter denna vara och blivit utkastad med orden "djävla stockholmare". Eftersom både Iréne och jag är djärva människor, så frågade jag efter "musslor i smör". "Det har vi inte", sa den blonda och yppiga expediten och dök ner på disken, samtidigt som hon garvade. Vi inköpte istället ett stort an-

tal öl för det var mycket varmt ute och vi var ganska törstiga efter vår skogsvandring. Just när vi skulle gå frågade Iréne efter "frysta grönsaker", med ett huggormsleende på läpparna väste expediten, "vi har ingen ström på ön", vi höll då på att komma ut på samma sätt som "stockholmaren". Vi hämtade emellertid vatten och gick tillbaka till båten. Vi hittade dock en bra rastplats där vi klämde varsin bärsa.



Bosse och Stickan blev så glada varje gång vi skulle äta. Då vi på det lilla bordet i sittbrunnen alltid placerade en liten blombukett. Speciellt Bosse irriterades av detta. Därför beslöt vi att göra honom verkligen glad. Ty, medan vi satt med vår bärsa, tittade vi oss omkring i den vackra naturen. Vi plockade en liten bukett, 1x2 meter, och förärade honom den lagom till kaffet. Vi hade ett fruktansvärt sjå att frakta den över det lilla sundet. Av ännu outhärlig anledning "bläste" dock denna underbara bukett, bestående av enorma, frodiga hundkex, midsommarblomster och långa välnärda maskrosor genast överbord.

Från Rödlöga går vi norrut. I farledskorsningen Kappelskär - Söderarm ligger den gamla seglarhamnen Granhamn.

Jag måste få berätta om en episod från Granhamn i somras.

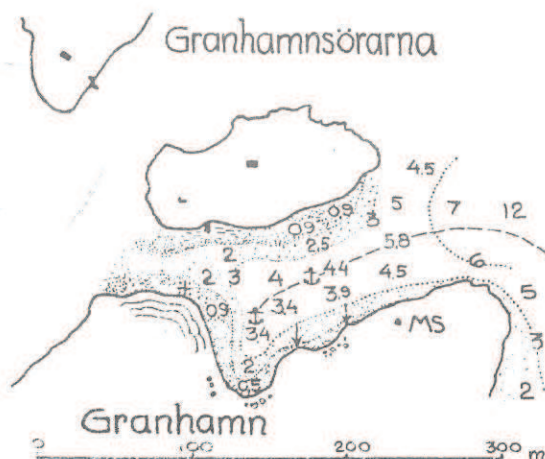
Det blåste ganska kraftigt och regnade dessutom, när vi gick över från Mariehamn till Granhamn. Vi hade sällskap med Margareta och Janne Lindén, som seglade Vega.

Vi förstod att det var fullt av båtar i Granhamn, som låg och väntade på bättre väder, för att gå över till Åland. Därför hade vi i god tid gjort klart för angöring. Vi hade fyra fendrar ute på var sida. Vi klämde in oss mellan en Turkryssare, som för säkerhets skull hade hängt ut spritköket som fender på styrbordssidan och en 5:5. Vi hann dock peta upp det på mantåget.

I den kraftiga blåsten orkade jag inte hålla båten. Det var mycket halt på berget. Jag var stelrusen om händerna. Jag hade också regnställ på mej, vilket hindrade rörelseförmågan i viss grad. Vi knuffade till Turkryssaren lite lätt. Upp ur ruffen kastade sig då "fendermannen" kraftigt vrålande. "Du gick mot oss. lägg ut fendrar för helvete". Stickan höjde då rösten ett halvt steg och sa åt honom. "Hur skulle det vara om Du bytte ut spritköket mot fendrar"? "Jag har för helvete inte tid med det, jag ser på TV", skrek han och dök ner i ruffen igen. Han tittade tydligt på olympiafinalen i fotboll.

Vi fick in Vegan mellan en Misil och en Maxi. Båda saknade fendrar. Vi drog då den slutsatsen att dom tillhörde samma gäng.

Efter en stund störtade "fendermannen" ånyo upp ur ruffen, nu beväpnad med en kvast, med vilken han gjorde fruktlösa försök att justera TV-antennen. Vi hade tydligt stört bilden när vi kom. Då hade han till och med lugnat ner sig lite och försökte vara trevlig. Det försökte däremot inte vi. Det visade sig sedan att han var skeppare på den gula Misilen, som låg bredvid Janne och Margareta.



Tidigt nästa morgon avseglade Misilen. Något senare gick vi också. Den första vi fick syn på när vi kom till Rödlöga var just "fendermannen". Dagen därpå gick vi till Sandhamn. Jag gick upp till telefonhytterna för att ringa ett samtal. Det var upptaget i hytten. En man stod och telefonerade. När han vände sig om för att lämna hytten, fann jag mig stående öga mot öga med "fendermannen". Han stirrade lite fånigt på mig och försvann snabbt.

Nästa dag gick vi till Biskopsö för att äta middag. Det låg endast tre båtar inne, en av dem var naturligtvis "fendermannen", som snabbt försvann upp i skogen.

Granhamn är den sista hamnen för Ålandsfararen. Inskriptionerna på klipporna vittnar om att hamnen varit välbesökt i flera århundraden.

Själva överfarten till Åland behöver inte stöta på några problem. Du får säkert sällskap med någon annan båt från Granhamn. Ålandsfärjorna går som spårvagnar.

På de finska sjökorten finns kompasskurserna inlagda, för inseglingen. Går Du till Mariehamns Västerhamn går Du in vid Marhällans orangefärgade fyr och Kobba Klintas gamla lotshus. I Västerhamnen ligger Du bäst vid Jaktklubbens brygga. Badhuset i Mariehamn gör Dig till en ny människa.

Här kan helikoptern landa

Larmet hade gått. Destination Marö. Men innan helikopterföraren lyckats lokalisera var den sjuke bodde hade många dyrbara minuter gått till spillo.

Det var då som tanken på särskilda landningsplatser för helikoptrar tog form i skallen på *Edvard Sjöblom*, gästhamnsorganisations och småbåtsfolkets beskyddare.

Nu, så här efteråt, tycker man allt är så enkelt och självklart. På Marö och 76 andra öar ute i den stockholmska arkipelagen finns numera dessa särskilda landningsplatser för helikopterflyget. Platserna är markerade med ett två meter stort H, synligt från luften.

Vid olycksfall, sjukdom eller behov av kontakt med läkare går larmet över 90 000. Den sjuke kan då föras till landningsplatsen eller också kan helikopterföraren därifrån få vidare order. På platser utan telefon träder Sjöfartsverkets "nödradiosändare" i funktion.

Edvard Sjöblom:
- Det var i början av 70-talet jag presenterade mina

idéer för landstingsrådet *Gunnar Hjerne*. Han använde pengar. I sammanhanget vill jag gärna framhålla de betydelsefulla insatser som 1:e flygledaren i helikopterdivisionen *Yngve Paulsson* gjorde.

I början var det Ostermans flyg som svarade för transporterna. Sedan 1973 är det Rikspolisstyrelsen. Härigenom har resurserna väsentligt förbättrats.

Systemet byggs nu ut till andra skärgårdar och öområden. I tur står Uppsala läns kustområden och den sörmländska skärgården.

Ortsförteckning i bokstavsordning med angivande av longitud och latitud anger var landningsplatser för ambulanshelikoptrar finns i Stockholms län. Samtliga landningsplatser har vanlig telefon eller radiotelefon.

Ort	Lat (N)	Long (O)	Ort	Lat (N)	Long (O)
Arholma	59° 51,12'	19° 07,12'	Landstort	58° 44,62'	17° 52,11'
Aspö	59° 07,41'	18° 25,22'	Lido	59° 48,29'	19° 04,25'
Aspö/Hälsjö	59° 24,14'	18° 09,21'	Lilla Hämnskär	59° 43,96'	19° 18,30'
Bedera	59° 54,02'	17° 58,32'	Låna	59° 26,00'	18° 41,73'
Biskop	59° 08,04'	19° 43,38'	Långriksskär	59° 08,94'	18° 40,25'
Björnskärr	59° 21,83'	19° 07,82'	Marö	59° 42,10'	19° 03,80'
Björksund	59° 02,82'	18° 30,70'	Marjard	59° 03,73'	18° 23,21'
Björnsö	59° 02,20'	18° 10,70'	Meja	59° 24,49'	18° 52,90'
Bjurön	59° 28,10'	18° 26,53'	Nassa	59° 26,32'	19° 12,00'
Bullerö	59° 12,18'	18° 51,10'	N. Sjövauda	59° 24,48'	18° 40,31'
Edsö	59° 03,94'	18° 27,47'	Norrsö	59° 37,72'	18° 16,08'
Edö	59° 28,06'	18° 38,24'	Norrså	59° 38,64'	19° 01,79'
Fruvårtråen	59° 04,32'	18° 31,21'	Norsten	59° 02,05'	18° 30,00'
Fjärdången	59° 02,30'	18° 31,48'	Nättsö	58° 52,68'	18° 06,90'
Fredel (se Ut-Fredel)			Närdsö	59° 11,36'	18° 42,52'
Fåglarö	59° 06,15'	18° 23,68'	Örnö	59° 03,10'	18° 25,78'
Gillinge	59° 08,85'	18° 30,82'	Örnö Söderkvensö	59° 00,01'	18° 28,01'
Gilliga	59° 25,52'	18° 21,21'	Prästö	59° 04,01'	18° 28,08'
Ginda	59° 24,52'	18° 33,40'	Ramsö	59° 23,10'	18° 24,45'
Gräskö	59° 40,65'	19° 01,50'	Runnarö	59° 16,26'	18° 44,89'
Gällnö	59° 23,79'	18° 39,19'	Rånö	59° 05,18'	18° 12,30'
Harö	59° 20,55'	18° 53,99'	Rödö	59° 35,85'	19° 08,81'
Hällö	59° 24,07'	18° 41,18'	Rögrund	59° 09,96'	18° 35,34'
Horsten	59° 19,20'	19° 06,82'	Sandhamn	59° 17,31'	18° 55,06'
Husarö	59° 30,36'	18° 50,89'	Spricklopp	59° 23,06'	19° 12,02'
Huvudskär	58° 57,88'	18° 34,38'	Sundskär	59° 41,02'	19° 09,00'
Häkensskär	59° 48,13'	19° 15,72'	Svartöga	59° 34,17'	19° 03,76'
Idholmen	59° 29,04'	18° 48,93'	Svarto	59° 27,52'	18° 40,84'
Ingmarsö	59° 27,98'	18° 45,30'	Sv. Högarne	59° 26,79'	19° 30,45'
Jungfruskär	59° 08,40'	19° 41,68'	Sörö	59° 29,42'	18° 50,90'
Jutholmen	59° 07,48'	18° 24,67'	Söderöra	59° 37,69'	19° 01,10'
Järliotta	58° 50,19'	17° 54,88'	Tjockö	59° 45,25'	19° 07,27'
Kalkskär	59° 29,78'	19° 10,12'	Tyvä	59° 45,03'	19° 08,06'
Kälvholmen	59° 11,15'	18° 26,37'	Ut-Fredel	58° 58,28'	18° 20,05'
Korsö	59° 07,83'	18° 25,21'	Utö	59° 05,29'	18° 36,39'
Krokskär	58° 47,02'	17° 51,04'	Villöga	59° 14,72'	18° 23,89'
Kvarnö	59° 05,71'	18° 33,00'	Ägnö	59° 10,37'	18° 24,91'
Kymmendö	59° 08,65'	18° 30,03'	Älgholmen	59° 32,10'	19° 16,83'
			Ångskär	59° 29,31'	18° 44,37'
			Äppelö		

Inventering och landningsställande av landningsplatserna. Mästarens Edvard Sjöblom, Dalarnas, i samarbete med olika myndigheter.

Mätal "Scandicap" för båtar i ÖPK.

Båtens namn	Ägarens namn	med spinn.	utan spinn.
Jambalaya	Leif Casslander	6.64	
Trollungen	Anders Lindén	6.24	
Bardoj	Stig Lundgren		5.98
New Flower	Lars Nyblom	6.21	5.91
Johanna	Lars Lindahl		5.77
Soley	Kjell Casslander	5.83	5.51
Bajen	Bo Littke	5.67	5.40
Piraya	Börje Ramstedt		5.14
Titti	Hans Carlsson		4.78
Pers Ohls	Per Tyllström	5.08	4.78
Chris IV	Åke Israelsson		4.63
Opal	Esbjörn Wincent		4.61
Fia	Göran Magnusson		4.60
Lotta II	Nils Persson		4.37
Yoya	Kjell Wanqvist		4.07



Klubbkassören Janne förklarar för Margareta att det där med ombyggnaden klarar jag med hjälp av "öresutjämnningen!"

Skärgården blir aldrig vad den varit förr. Det kommer fritidsbåtsutredningen, miljöförstöringen m m att se till.

Förr var det också klarare linjer liksom, seglare var seglare och grytgubbar var grytgubbar. Och det var ingen diskussion om vem som var vad. Det var ordning och reda på båtlivet. Man visste vad man hade varandra och hur man skulle bete sig. På senare år har dock en besynnerlig utveckling kunnat märkas. Det är inte bara på landbacken när det gäller utjämning och jämlikhetssträvanden emellan könen som denna utveckling håller på att trassla till begreppen och ställa till oreda. Även ute i skärgården vet man inte riktigt hur man skall betrakta båt och skeppare numera. Tveksamheten smyger sig på när man skall närma sig båtgrannen i viken. Skall man inleda med ett sofistikerat resonemang om att "det ser ut att bli en bra sträckning på bidevind babordshalsar idag, hoppas att hon står sig". Eller ska man ta upp en diskussion om fördelarna med ett inu-montage av lågvarviga marindieslar? Kort sagt, det är svårt att bestämma tillhörigheten hos den diffusa grupp båtfolk som dessa motorseglarskeppare utgör.

Det mest intressanta är dock att iaktta det snabba identitetsbyte dessa motorseglare genomgår beroende på om de hamnat bland folkbåtar, M 22:or och andra klart definierbara segelfarkoster eller motorseglarens skeppare kastat ankar bland idel motorbåtar.

Tänkbart är då att följande utspelar sig. "Va er'e för någe konstigt du har på rufftaket", frågar förvånade och härdade segelentusiaster då skepparen glider in med sin hybrid till farkost bland de renrasiga segelbåtarna i någon skärgårdshamn. "Är det inte en väl kraftig radioantenn du har monterat, behövs det verkligen?". Motorseglarskepparen inleder då, något förnärmat, en väl in-tränad förklaring att det egentligen är en seglare, fast med lite höga fribord och litet förstärkt motoreffekt. Men det är bagateller i sammanhanget, framhåller skepparen vidare. Det är högst sällan som maskinen användes och båten kommer bäst till sin rätt under segel. Inför segelfantomernas något klenetrogna anleten tillstår dock skepparen att det ju inte är fråga om någon lättvindsseglare. I sitt inre förtränger skepparen i samma stund ett hastigt uppdykande minne av hur en halvt vansinnig besättning - läs hustrungenomled fruktlösa försök att kryssa över Mysingen i ganska måttlig vind. Skepparen hade gett sig f-n på att visa att båten visst gick över stag. Bara man tog lite fart i vändningen och bräckte med focken. Åt rätt håll och rätt ögonblick förstås. Vilket aldrig besättningen - läs förtvivlad hustru- lyckades fatta.

Nåväl - vid ett annat tillfälle kan samma skeppare ses uppträda något annorlunda. Han har då kommit in en vik där ett gäng grytgubbar redan befinner sig. Till det undrande motorbåtsfolket bortförklarar han halvt urskuldande spiran på rufftaket med att det kan vara bra med ett mindre stödsegel då man går över Bråviken. Samt att spiran och bommen är bra att hänga tvättkläder på. Den sedan urminnes tider hos grytgubbefolket ingrodda miss-tänksamheten mot seglare går dock inte helt att överbrygga. Och motorseglarskepparen får även här finna sig i att bli betraktad som någon slags halvfigur som inte vågat eller orkat att välja sida.

Nåt måste göras för att inte skepparens identitetskris skall få allvarigare psykiska följder. Han har redan nu börjat sova illa om nätterna och börjar förlora fotfästet i tillvaron. En hisnande tanke har börjat att ta form om att djärvt ställa upp i någon kappsegling. Det skulle vara något. Slå hela båtklubben med häpnad med en bra placering, kanske till och med....Inte alls otroligt förresten. De nya handikappreglerna kan ju ge vilka båtmissfoster som helst chanser till bra placeringar. Uppmanad och påhejad av illistiga "segelpolare" i båtklubben övertalas så småningom skepparen att ställa upp i en av båtklubben anordnad regatta. Vilket av besättningen - läs resignerad hustru- mottas med suck och huvudskakning. Segling har i alla tider haft sin tjusning och speciellt kappsegling där man sida vid sida i ädel kamp tävlar om att bäst utnyttja vinden. Detta sista moment bortföll dock helt för skepparen alldeles direkt efter starten. Då besättningen - läs pinsamt berörd hustru - vid rundningen av Havstornsudd såg det övriga fältet ända nere vid Rotholmen gav hon helt sonika upp och gick och kojade för gott. Där stod så skepparen helt allena och tänkte dystra tankar om det här med att dela ljuvt och lett. En inre strid uppstod om man inte ett litet tag kunde gå för maskin.. Men nej, skepparens ambitioner och berömvärda hederskänsla tog överhanden och en heroisk prestation inleddes. Att segra är bra, att kämpa väl är bättre och att komma sist i ädel tävlan /mot sig själv i det här fallet/ är heller ingen skam. Men att komma så mycket sist att samtliga övriga deltagare är på väg att bryta upp efter väl tilltagen skaffning och därpå följande siesta är hårt. Att det också ifrågasattes huruvida inte skepparen hade tagit fel på tävling, motorbåtsrebusen hade ju gått åt andra hållet gjorde inte saken bättre.

På senare tid har omtalats att skepparen starkt överväger att gå över till roddbåt för att på så sätt klara sin inre kris.

Navigare necece est ??

RADIONYTT!

Vi har fått en ny kanal för klubbradioverksamheten. Kanal 22 kommer efter hand att rensas från all annan trafik och ersätta kanal 13. Kanal 11a och 16 kommer att kunna användas som tidigare i enlighet med trafikbestämmelserna.

De som tidigare har fått en kanal att användas mellan egna apparater, får nu automatiskt använda en grupp kanaler.

Televerket har indelat kanalerna i fyra grupper, nämligen A, B, C och D. Grupp A innefattar kanalerna 1, 2, 3 och 4. Grupp B innefattar kanalerna 7, 8, 9, 10 och 11. Grupp C innefattar kanalerna 12, 14, 15 och 18. Grupp D innefattar kanalerna 19, 20 och 21.

Har man alltså tillstånd på t. ex. kanal 12 får man använda kanalerna 12, 14, 15 och 18.

Varje lyckad insats med båtradioapparaterna för att hjälpa i nödsituation bör inrapporteras till förbundet SBF. Dels väljs den bästa insatsen ut och belönas med "Guldantennen", dels är det bra om man får veta vilken nytta apparaterna gör.

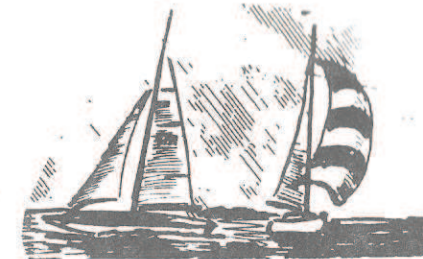
Läs Båtnyttets opartiska provning av båtradioapparater.

Sven Lindberg



"Anitorna" som ordnade utställningen om ÖBK i Vendelsö bibliotek.

Ungdomssektionen.



Vi behöver ditt bidrag till ungdomsverksamheten
(i form av barn och ungdomar)

När nu de stora problemen i världen - energikrisen och miljöförstörelsen kastar sin skugga över småbåtsfolket, måste vi som ansvarsmedvetna världsmedborgare göra något!
Men - vad kan vi göra?

Jo, till att börja med följ ett gott råd från ungdomskommittén och anmäl era barn till ÖBKs ungdomssektion, så att de från barndomen får lära sig att segla och förhoppningsvis få intresse för segling i framtiden.
Tänk - en framtid utan bullrande, oljeslukande, luft- och vattenförorenande farkoster!

Nej allvarligt talat ungdomskommittén har inget emot motorbåtar, utan vi anser bara att barn och jollesegling hör ihop, och de erfarenheter barnen får i form av sjövana och sjövätt kommer till nytta i en framtid om båtintresset står sig, vare sig det gäller att tatta motorbåt eller styra segelbåt.

En annan aktuell fråga är kvinnoåret, vilket, hoppas vi, kommer att medföra ett stort intresse för båtsport hos flickorna. För alla känner väl till, att på jollekappseglingsbanorna har flickor gjort fina insatser under lika villkor. Att rätt och snabbt averka en kappseglingsbana är nämligen mer ett hjärnarbete än ett muskelarbete.

Således välkomnar vi i ungdomssektionen alla barn och ungdomar som kan eller vill lära sig segla jolle. Några små krav måste vi dock få ställa.

- åldersgräns nedåt - "åttaårsåldern".
 - simkunnighet helst 200 m, men minst det skolan fordrar för resp. ålder.
 - målsmans tillstånd att delta.
 - egen flytväst av VDN-godkänd typ.
- medlemsavgift 15:- kronor.

Vårens program:

12.4. kl.19.30 samling och anmälan i Torvallabadet.
Övning i jollerensning efter kantring.
Flytvästprov och ev. simprov.
Utrustning: Flytväst och badkläder.

24.4. kl.18.00 Vendelsöalmsskolan.
Information om försommarens seglingar och lite jollesnack.

Seglingar Askviken på Gälö preliminärt 15, 22, 29 maj och 5, 12 juni.
Tiderna meddelas 24.4.

Ungdomskommittén



Tid / Distanstabell

Distans M	Hastighet i knop														
	3	4	5	6	6,67	7,2	7,5	8	9	10	12	15			
1,0	20,00	15,00	12,00	10,00	9,00	8,20	8,00	7,30	6,40	6,00	5,00	4,00			
2,0	40,00	30,00	24,00	20,00	18,00	16,40	16,00	15,00	13,20	12,00	10,00	8,00			
3,0	60,00	45,00	36,00	30,00	27,00	25,00	24,00	22,30	20,00	18,00	15,00	12,00			
0,1	2,00	1,30	1,12	1,00	0,54	0,50	0,48	0,45	0,40	0,36	0,30	0,24			
0,2	4,00	3,00	2,24	2,00	1,48	1,40	1,36	1,30	1,20	1,12	1,00	0,48			
0,3	6,00	4,30	3,36	3,00	2,42	2,30	2,24	2,15	2,00	1,48	1,30	1,12			
0,4	8,00	6,00	4,48	4,00	3,36	3,20	3,12	3,00	2,40	2,24	2,00	1,36			
0,5	10,00	7,30	6,00	5,00	4,50	4,10	4,00	3,45	3,20	3,00	2,30	2,00			
0,6	12,00	9,00	7,12	6,00	5,24	5,00	4,48	4,30	4,00	3,36	3,00	2,24			
0,7	14,00	10,30	8,24	7,00	6,18	5,50	5,36	5,15	4,40	4,12	3,30	2,48			
0,8	16,00	12,00	9,36	8,00	7,12	6,40	6,24	6,00	5,20	4,48	4,00	3,12			
0,9	18,00	13,30	10,48	9,00	8,06	7,30	7,12	6,45	6,00	5,24	4,30	3,36			
0,01	0,12	0,09	0,07,2	0,06	0,05,4	0,05	0,04,8	0,04,5	0,04	0,03,6	0,03	0,02,4			
0,02	0,24	0,18	0,14,4	0,12	0,10,8	0,10	0,09,6	0,09	0,08	0,07,2	0,06	0,04,8			
0,03	0,36	0,27	0,21,6	0,18	0,16,2	0,15	0,14,4	0,13,5	0,12	0,10,8	0,09	0,07,2			
0,04	0,48	0,36	0,28,8	0,24	0,21,6	0,20	0,19,2	0,18	0,16	0,14,4	0,12	0,09,6			
0,05	1,00	0,45	0,36	0,30	0,27	0,25	0,24	0,22,5	0,20	0,18	0,15	0,12			
0,06	1,12	0,54	0,43,2	0,36	0,32,4	0,30	0,28,8	0,27	0,24	0,21,6	0,18	0,14,4			
0,07	1,24	1,03	0,50,4	0,42	0,37,8	0,35	0,33,6	0,31,5	0,28	0,25,2	0,21	0,16,8			
0,08	1,36	1,12	0,57,6	0,48	0,43,2	0,40	0,38,4	0,36	0,32	0,29,8	0,24	0,19,2			
0,09	1,48	1,21	1,04,8	0,54	0,48,6	0,45	0,43,2	0,40,5	0,36	0,32,4	0,27	0,21,6			

Tid i minuter, sekunder och tiondels sekunder.

Tabellen utvisar den tid det tar för en båt att tillryggalägga en viss distans med olika hastigheter.

Kan med fördel användas vid klubbens kommande tävlingar.

