

Höst

november 2008 nr 3

# LOGGEN

**Till horisonten  
på tio minuter**

**Ett tokigt projekt**

**Bronspropellern**



# Innehåll

Till horisonten på tio minuter	4
Bronspropellern	8
Mentor, coach, förebild eller vad då?	10
En revolution i det tysta	12
ÖBK tävlar	14
Ett tokigt projekt	18
Gälö Gärsar - en hembygdsförening	20
Styrelsen	21



**BÅTKLUBBARNAS EGEN FÖRSÄKRING I 40 ÅR**

Tel 08-541 717 50 [www.svenskasjo.se](http://www.svenskasjo.se)

# Ordförandens funderingar

Sommaren blev kort, hösten kom redan i mitten av augusti. Men den lilla sommaren vi fick var varm och skön, jag hoppas att ni lyckades pricka in den på er semester. På klubbholmen har det varit full, aktivitet under hela sommaren. Tävlingen Skoja Cup som är upptakten till sommaren hade inte tillräckligt med vind endast ett tiotal båtar kom i mål inom utsatt tid. Midsommar firade vi som vanligt med dans, sång och med lekar för stora och små. Seglarlägret ägde rum som vanligt i augusti veckan före skolstart. Bronspropellern och Kräftköret var väl besökta tävlingar i slutet av augusti. Den här gången deltog fyra båtar i Bronspropellern och vinden räckte till för seglarna.

Redan under första veckan i juli kunde vi inviga våra nya mulltoaletter, en höjdare, ingen lukt! Ett litet gäng gubbar och gummor hade idogt jobbat under juni för att få toaletterna klara till sommaren. Ett STORT tack till er alla för det arbete ni lagt ner. Gänget är dock inte helt nöjt med ventilationen och avvaktar till våren för att se hur Skärgårdsstiftelsen löser samma problem. De har uppfört samma typ av toaletter i ett flertal gästhamnar i år.

Däremot blev styrelsen lite bekymrad när vi gick igenom närvarolistorna från städdagarna. Det visar sig att 50 st!!!! inte hade varit nere på någon städdag under detta eller föregående år, några av dem hade inte gjort sin arbetsplikt på 4 år. I stadgarna § 20 "Medlems ansvar och skyldighet" är medlem skyldig att delta i städdag. Har man inte deltagit så är årsavgiften inte betald. Ej betald årsavgift innebär att styrelsen kan föreslå årsmötet att utesluta medlemmen ur ÖBK. Att strunta i våra gemensamma bestämmelser är att inte visa hänsyn till andra klubbmedlemmar som tar sitt ansvar och gör jobbet åt dig.

På det extra mötet vi hade i våras som avhandlade byggandet av en bastu beslöts att uppskjuta detta beslut till årsmötet 2009. Det beslöts också att ett finansieringsförslag skulle presenteras. I den här Loggen finns ett förslag. Andra förslag är välkomna. Att vi inte föreslår att kostnaden skall belasta ÖBK budget 2009 beror på att vi vill reservera medel för eventuellt inköpande av ny traktor. Under 2009 påbörja en upprustning av elen i hamnen och den kommer att belasta vår ekonomi. Bryggorna på klubbholmen börjar visa "ålderdoms- svagheter" och kostnaden för nya bryggor, även om de är något begagnade, är en stor utgift.

När ni läser denna Logg står våra kära farkoster på land och är vintertäckta. Vad gör då en sann friluftssintresserad sjöfarare? Går en kurs? Till våren planerar vi att med början i månadsskiftet januari/februari starta en kurs i Förarbevis och om vi kan finna en lärare även ha en kurs i VHF. I dag när du köper en ny eller begagnad båt följer ofta en VHF-utrustning med som du inte får använda om du inte har behörighet. VHF-utrustningen får du endast använda i nödfall utan behörighet. Även om dagens mobiltelefoner har god räckvidd så är alltid en VHF den förbindelse som ingen annan slår i nödfall. Du når inte bara Sjöräddningen eller annan räddningsinstans utan även närliggande båtar som kan komma till din hjälp om så krävs.

I Vinter Loggen får du exakt start datum på planerade kurser. Anmäl dig så snart som möjligt så vi får ihop tillräckligt många för att kunna starta en kurs.

**Glöm inte att hålla ett öga på vår hemsida för att se aktuell information.**



*Vi ses i hamnen  
Margaretha*

## LOGGEN

### **Ansvarig utgivare**

Margaretha Björklund  
087762300@telia.com

### **Redaktion**

Carolin Platzek  
Hans Nilsson  
Mikael Lindh  
Lars Generyd  
Lars Johansson  
Katrín Olausson  
Lennart Edlund  
Ola Persson (webbansvarig)

### **Layout**

Carolin Platzek

### **Omslagbild**

Hasse Nilsson

### **Tryck**

Responstryck/Armbåga Grafiska AB, Borås



Österhaninge Båtklubb, Box 3030, 136 03 Haninge, Tfn hamnen 08-500 330 44, Bankgiro 5391-3034, [www.obk.se](http://www.obk.se)

# TILL HORISONTEN PÅ TIO MINUTER!

Aksvik på Gälö, som vi känner det, utgångspunkten för vårt båtliv och nyckeln till skärgården. Men Gälö har också annan betydelse som en av landets försvarsbastioner från vilket örlog i ofredstider har utgått ifrån och som genom tiderna alltid varit starkt militariserat. Detta kan vara svårt för oss som håller på med fredligare former av marina verksamheter att inse. Insatt i ett större historiskt perspektiv har alltid "vår" halvö haft stor betydelse som militärt basområde i landets försvarsvärk. Det finns fortfarande delar av Gälö och närliggande Horsfjärden som allmänheten fortfarande inte har tillträde till. Avlysta öar och skärgårdsområden som nu sakta håller på att öppnas upp för allmänt båtliv. I en föränderlig värld med nya hotbilder har de gamla militära avlysta skärgårdsområdena blivit otidsenliga.

**Motortorpedbåtsbasen på Gälö** fyller därför inte längre någon militär funktion. Torpedbåtar som vapen har helt enkelt blivit omoderna. Basen är ännu inte öppen för allmänheten. Fortifikationen funderar nu just nu på vad de skall göra med den. Men den är högtintressant som marint minnesmärke över en orolig tid. Likt Skoklosters slott där arbetarna på 1600-talet lade ner sina verktyg och gick hem när de inte fick betalt ser det på Gälöbasen ut som militärerna bara är borta på en kort kaffepaus. Det är helt enkelt en "krigsbas" i malpåse. Allt finns kvar. Här finns bergrum stora nog att rymma alla båtar som ligger här, tele och motorverkstäder med 18 cylindriga monster till gamla Isotta Franschinimotorer uppallade i giggjar för reparation. Basen drivs av intresseföreningar som är kopplade till respektive båt. Frivilliga oavlönade insatser görs, företrädesvis av gamla anställda och värnpliktiga som tjänstgjort på båtarna eller har annan anknytning till tidigare militär verksamhet. Förutom att ammunitionen är bortforslad och att vapnen inte går att avfyras är alla båtar i operativt körbart skick. Detta är unikt för museifartyg! Övrig utrustning på båtarna fungerar. Detta är inte några urplockade Potemkinkulisser som visas upp inför besökande turister utan är fortfarande fullt fungerande stridsmaskiner.

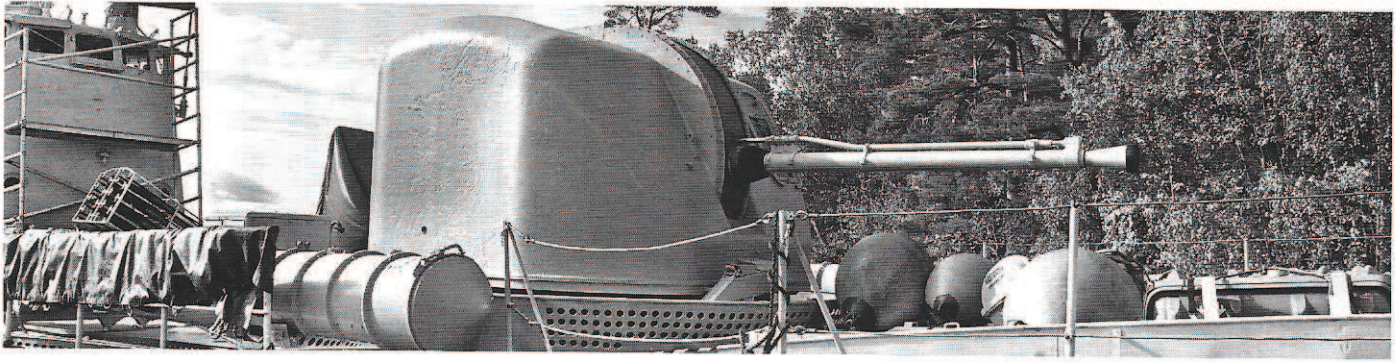
Statens maritima muséer, Föreningen Svenska robotbåtar, Föreningen MTB-veteraner och "Torpedbåtsgnistarna" är alla eldsjälar som med stor kompetens har gjort det till sin

livsuppgift att bevara denna bit örlogshistoria från förr.

Loggens representant fick möjlighet att besöka basen en fin höstdag för att titta på "kungens torpedbåt" T 26. Vi möttes vid grindarna av vår ciceron Rune Andersson. Han är i 60 års åldern och gjorde sin rekryttjänstgöring på 11:e Torpedbåtsdivisionen. Efter en civil karriär har han på äldre dagar återgått till att jobba med divisionens torpedbåtar. T 26:an värdar han ömt! Hon byggdes under världskriget och har återfått sitt neutralitetsstreck tvärs över förskeppet. Det satt där för att inga krigförande av misstag skulle sänka henne. I båten är det trångt men maskineriet från 1932 är imponerande modernt. Eller vad sägs om överliggande kamaxlar, fyra ventiler per cylinder samt motortoppar i aluminium? Teknikgodsaker som vi fick först 50 år senare i våra bilar. Huvudmaskineriet är så starkt så att det inte går att köra båten långsammare än nio knop. För att kunna komma in till kajplats med lagom tilläggningsfart används därför ett par mer vanliga raka sexcylindriga sidventilmotorer. Toppfarten är enorm även med dagens krav på speed. Eller vad sägs om att göra 50 knop? T 26:an har vid några tillfällen loggats för 60 knop på plant vatten. Men då måste det vara lugn sjö för annars landar man hårt efter luftfärderna. Hon är helt enkelt en jättestor "racergalosch". För att skrovet skall hålla för påfrestningarna har hon tätt med spant och stringers i aluminium. Skaderisken på besättningarna är givetvis hög. Det har hänt att personal som befunnit för långt fram under däck har slagits ihjäl när de i hög fart och sjögång studsat mellan golv och tak. Bredvid T 26:an ligger hennes lite mer moderna systrar T 46 och T 56. De har förutom tyngre beväpning mer V-formad bottenutformning för att gå mjukare i sjön. Det är intressant att så enkelt kunna jämföra teknikutvecklingen över decennierna genom att helt enkelt bara kliva över till grannbåten.

**Rune visar oss** också basens monument som kungen varit med och inviga. Han är för övrigt väl informerad om allt som händer med "sin båt" och besöker ofta basen så ofta han kan. Runes förråd av anekdoter är outtömligt. Under årens lopp har det hunnit en ske en hel del minnesvärda händelser. Vi får också se alla verkstäderna och de enorma maskiner som användes som drivkällor.





Vi går över till den norra delen av hamnen där Rune visar oss den först byggda Spicabåten. Han berättar att när den kom till Gälö efter att ha legat som urläst museifartyg i Karlskrona hittade han en gömd flaska whiskey från det år hon togs i bruk. Nu håller föreningen på att renovera hennes gasturbinmotorer. När alla turbinerna är i drift tänker Rune ta fram flaskan ur sitt kassaskåp och bjuda alla som jobbat med projektet på en fingerborg whiskey. Det lär bli högtidligt värre!

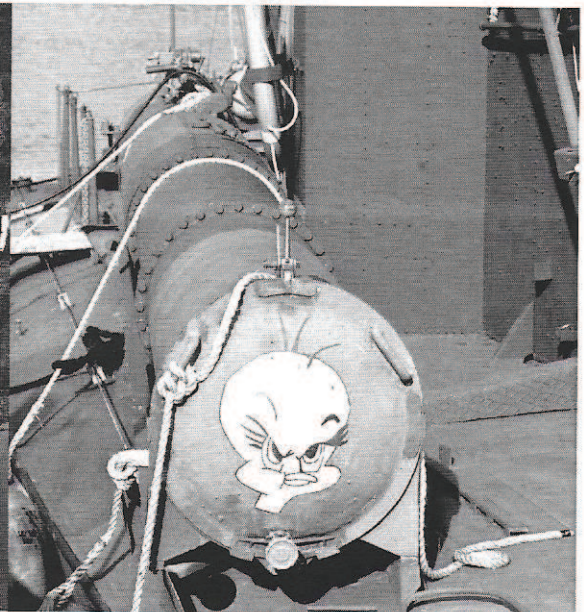
Bredvid T 121 Spica ligger Robotbåten Ystad. Hon var i bruk ända till 2005 innan hon avrustades. Vapensystemen är fortfarande så moderna att de kan mäta sig med de bästa utländska örlogsmännens i samma storleksklass. Vi har blivit lovade av Rune att vi skall få se när hon lägger ut. Bara uppstart av motorerna är en sevärdhet. Det slår massiva eldslågor ur avgashälen i aktern och dånet liknar det som hörs när ett trafikflygplan varvar upp motorerna. Man förnimmar den rena råstyrkan enbart på motorernas sång.

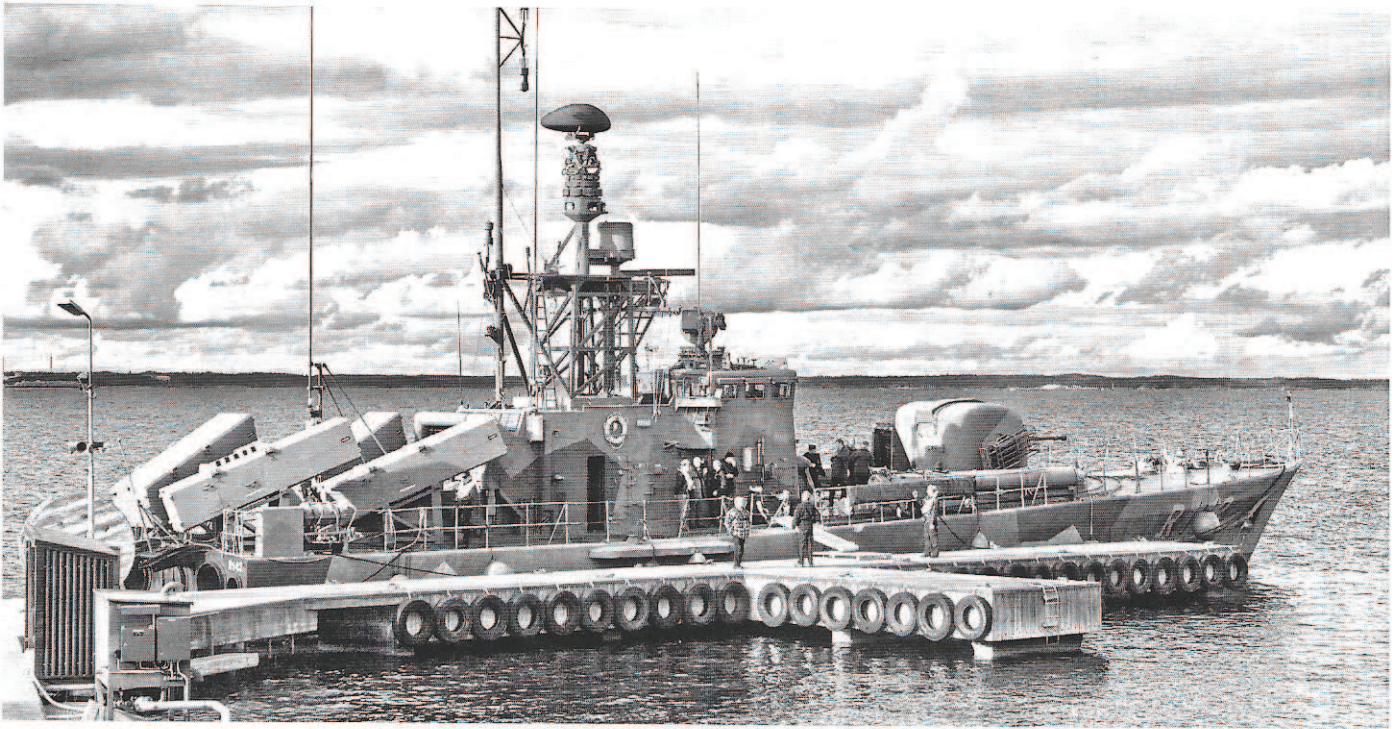
Då kommer överraskningen! Rune har ordnat så att vi får hänga på ett betalande sällskap och åka en sväng med Ystad. Efter en snabb säkerhetsgenomgång där vi får uppläsbara flytvästar och livflotteinstruktioner bär det av. Vi ger oss av i 14 knop med endast en turbin igång. Färden går först söderut ner på Horsfjärden genom det tidigare avlysta området Skramsösund. Sen maj är det tillåtet att passera sundet med fritidsbåtar. Ystad går vibrationsfritt med ett tjutande reamotorsljud. Genom de heta avgaserna ses horisonten dallra botåt Danziger gatt. När vi kommit ut ur sundet med kurs på Mälsten startas de övriga två gasturbinerna. Ljudet

ökar markant och Ystads 13 500 hästkrafter vaknar till liv. Hon accelererar förvånansvärt snabbt upp i maxfart som är 40 knop vilket är ganska förvånande då hon trots allt väger 245 ton. Det känns som en rå urkraft har släppts lös och jag som seglare börjar förstå motorfolkets fascination över stora motorer. Det gäller att hålla i sig så att man inte faller omkull. Hon verkar kunna manövreras med lätthet och har inga problem med den mötande havsdyningen. Efter tillstånd av säkerhetsofficeren får jag tillåtelse att gå fram på fördäck för att ta några kort. När fören häver sig uppåt i den stilla havsdyningen blir jag i det närmaste viktlös vilket gör det omöjligt att fotografera. Hade sjön varit lite grövre hade jag aldrig fått befinna mig framme vid stäven. Risken att flyga överbord hade då varit överhängande. Färden till Mälsten går på mindre än fem minuter.

**Mälsten är inte öppen** för allmänheten! När jag tidigare seglat förbi såg den grå och ofruktbart kal ut. När vi lägger till vid de utmärkta pirarna visar den upp en häpnadsväckande fin natur. Vi får stanna en timme och hinner med att ta en promenad förbi de militära anläggningarna genom en 300 meter lång ravin som inlandsisen har mejslat ut genom berget, till sydöstra sidan av ön. Där möts vi av en obruten horisont. Det är lätt att förstå varför militären har lagt beslag på just den här ön. Den som har kontroll över Mälsten kontrollerar också vilka fartyg som kommer in på Mysingen.

Det börjar bli dags att åka hem via Stabbo och Huvudskär. Vi lägger ut varpå fartygschefen omgående drar upp båten i maxfart. Vi skall nu via gamla militära leder passera en hel del smala sund i maxfart. Uppe på bryggan får jag se

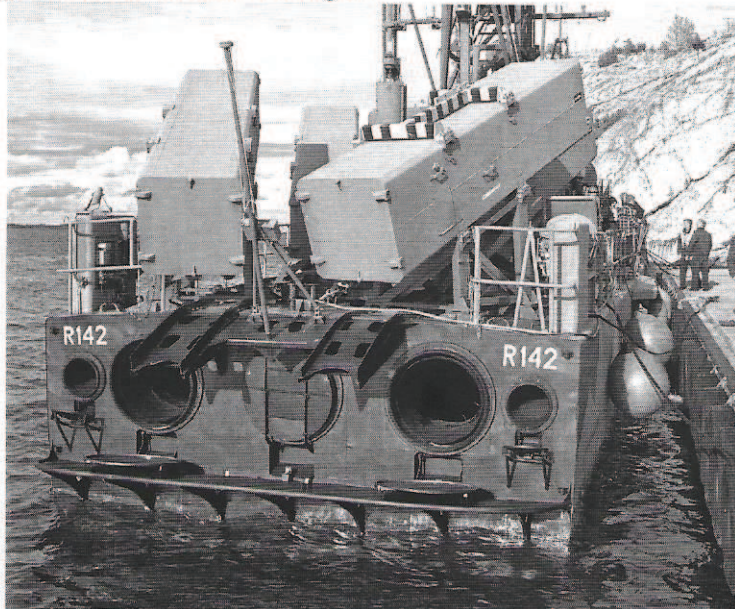




samspelet mellan Båtchef, rorgångare samt navigatör. I 40 knop riktas båten in för passering av sund som är fyra gånger båtens bredd. Bränningar och grynnor swischar förbi alldeles bredvid bordläggningen och jag hoppas att rorsman inte får hicka eller nyser i ett avgörande ögonblick. Stämningen på bryggan är lugn men mycket uppmärksam. Det finns inget utrymme för misstolkningar av kommandon. Alla på bryggan uppträder mycket professionellt och det märks att det inte är första gången de gör sådana här färder. Bränsleförbrukningen får jag veta är hissande. Innan dagen är slut kommer vi uppskattningsvis att ha förbrukat sex kubik meter bränsle. Sträckor som brukar ta oss fritidsbåtsåkare en dag att göra i sju knop gör vi nu på ca en timme. Vi kommer in på Mysingen via norra sundet vid Långbäling. Att korsa Mysingen går på nolldid.

Helt plötsligt är vi hemma vid basen för att lägga till. Farten in mot piren är hög. Men just som jag börjar ta spjörn för den kommande smällen bromsar båten upp på lagom

*Avgasluckorna skall förhindra vatten att komma in bakvägen och släcka gasturbinerna när båten backar mot vägorna*



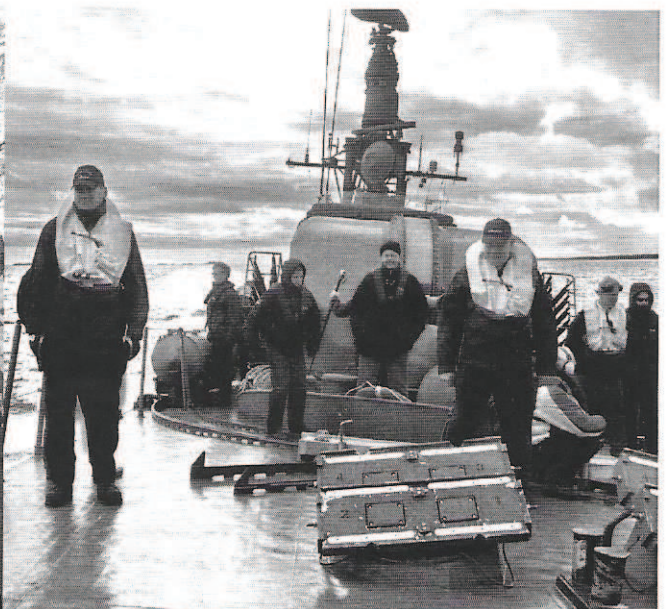
hoppilandavstånd. Det gäller att lägga i backslaget vid exakt rätt tillfälle får jag veta, något som de här killarna är experter på. Man får dock inte backa för häftigt så att sjöarna slår in genom de stora avgashålen i aktern. Gör man det så finns det risk att gasturbinerna släcks. När båten ligger still faller stora lock upp som täcker hålen och hindrar vatten för att komma in. För oss återstod bara att lätt vimmelkantiga och med håret bakåtblåst över hjässan och tacka för åkturen bearbeta våra intryck. För besättningen i robotbåtföreningen var det här en rutintur. För oss andra var det en upplevelse utöver det vanliga.

Det tackar vi för!

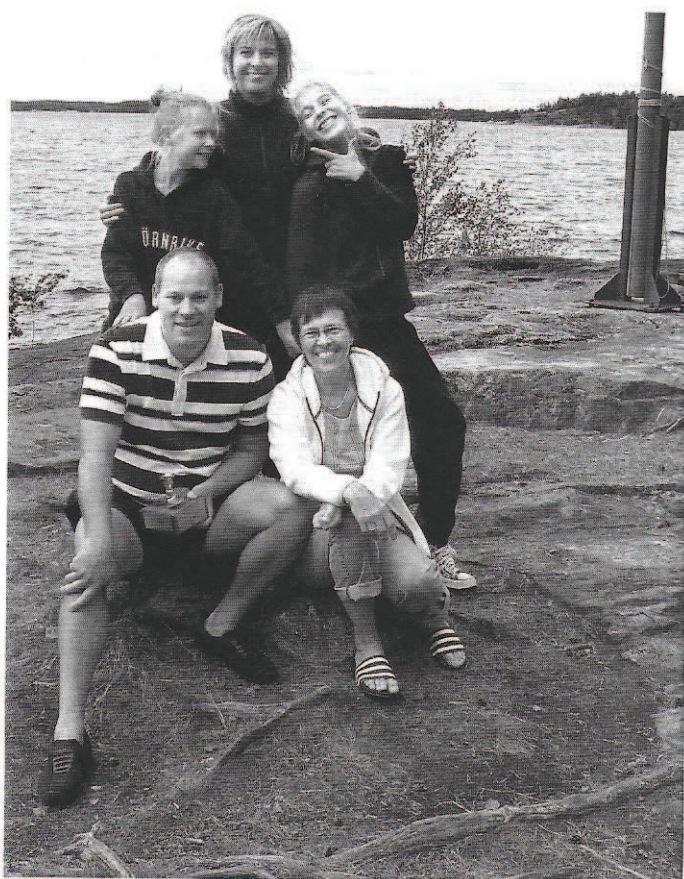
*Text & foto: Mikael Lindb*

*\* Små låga racerbåtar från 30 talet med platt stegvis nerbyggd botten.*

*Inga får vistas på fördäck när båten går i full fart*



# BRONSPROPELLERN



Liksom tidigare år så hade man lagt motorgångstävlingen "Bronspjellern" samtidigt med seglarnas tävling "Kräftkoret". Årets antal deltagare var "all time high", d.v.s. fyra båtar kom till start för att kämpa om det fina vandringspriset. Dessa var Evanna, Dolce Vita, Senza Corda och Cruis-Tine. I härligt solsken med blå himmel så gjordes det en gemensam start mellan målbojarna, tio minuter innan första gruppen seglare gav sig iväg. Glädjande nog var det ingen som tjuvstartade och heller inga incidenter uppstod, så som det gör lite då och då när seglarna drar iväg. Sjömansmässig kamratanda gällde således bland "motorgångarna" redan ifrån start.

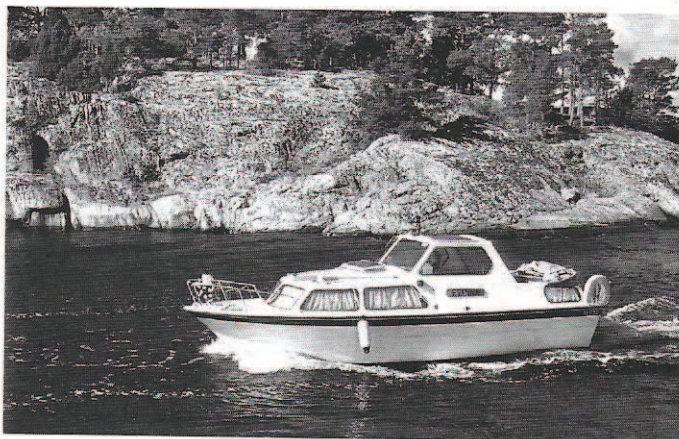
Som ni säkert vet, så gäller här inte att komma först eller vara snabbast, utan här förflyttar man sig om man vill till några ställen för att få svar på några frågor. I år så blev det Björkö Sund, tankbryggan vid Dalarö, ön Kycklingen och sedan Årsta Havsbad som var möjliga besöksställen. Jag tror ingen av deltagarna drog iväg till Årsta. Själv besökte vi dom tre andra ställena och passade samtidigt på att hålla i ett par liter diesel i tanken vid Dalarö.

Årets frågor var så att man hade tre alternativa svar och respektive svar gav en eller flera bokstäver. När man sedan svarat på alla frågor och fått fram ett antal bokstäver så skulle man av dessa bilda ett lösenord. Ett mycket trevligt och kul upplägg på tävling enligt min mening. Jag måste därför ge ett stort beröm och en stor eloge till den/de i tävlingskommittén, som hade klurat ihop och gjort årets tävling.

I samband med prisutdelningen, så visade det sig att Cruis-Tine och Senza Corda hade alla svaren rätt och också listat ut lösenordet. Det blev därför en utslagstävling mellan skepparna Kerstin och Tomas. Det blev till slut Tomas som tog hem segern, i år igen. Stort, stort GRATIS till segraren. Nu är det bara för oss andra att komma igen till nästa år och då samtidigt hoppas vi på att det är ännu fler "motorgångare" som hänger på. Det här är nämligen en tävling som inte går av för hackor.

*Än en gång, stort tack till deltagande båtar och till tävlingskommittén, för den trevliga tävlingen.*

*Ulf Sjögren  
Besättningsman på Cruis-Tine  
Foto: Ankie Silwing*





# HÖSTRUSKET, INGET FÖR FRANSKA NERVER!



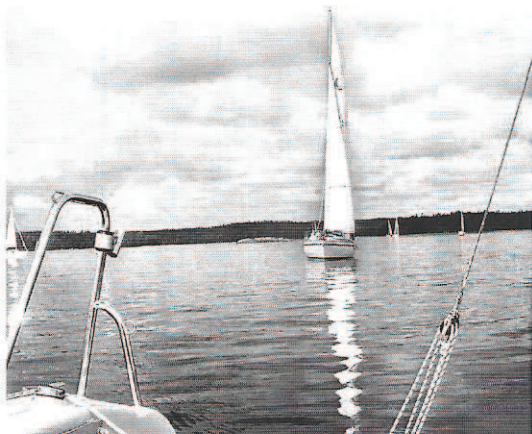
Foto: Gustav Gerdes

I år var det fler som hade chansen att ta hem den fulsnygga bucklan genom att göra en fin placering i den avslutande Höstruskseglingen. Att det kan vara tufft att vara seglare när det blåser vet vi alla. Men frågan är om det inte är värre att försöka driva fram en segelbåt över spegelblanka ytor? Årets Höstrusk gjorde inte alls skäl för namnet. Men ruskigt var det ändå för nerverna! Svaga pustar och stora sammanhängande bleken gjorde att flottan pressades ihop och drogs isär som ett dragspel. Till slut fastnade alla båtarna, väl sammanhållna likt en skock får, i "alla blekens moder" nära Högholmen. Det hela fick lite karaktär av kafferep när besättningar slängde käft och skälade med varandra där de drev nära varandra. Tävlingsmomentet var väl ganska så lågprioriterat vid det just det tillfället. Då började somliga, (inga namn) att räkna på hur snabbt man skulle behöva segla för att hinna i mål innan maxtiden gick ut. Ingen ville nämligen bli först med att starta motorn. När väl det första motorsmattret hördes

över fjärden rasslade snabbt alla segel ned varpå motorracet till hamnen och den väntande Höstruskfesten började. Synd på en så fint arrangerad tävling. Så kan seglarens liv också vara! Tävlingskommittén hade dessutom fått till en ny riktigt intressant bana som det hade varit roligt att få pröva. Näja, solen sken och det var i alla fall riktigt varmt. Alltid något! Och Höstruskfesten blev som vanligt årets grandiosa höjdpunkt. Ett stort tack till både tävlings och festkommittén för ett lyckat samarbete.

**Hur det gick i årets rumphuggna KM?** Per Holgersson tog mästerskapet med minsta möjliga marginal tack vare sin spik i Kräftkoret som nu blev säsongens sista segling och därmed rankades hans placering lite högre än Kalles förstaplats i Skoja cup. Grattis, grattis till båda! Fullständig resultatlista finns på vår hemsida [www.obk.se](http://www.obk.se).

Text & foto: Mikael Lindb



# MENTOR, COACH, FÖREBILD ELLER VAD DÅ?

Som redaktionskommittémedlem tar klubbmedlemmar ibland kontakt med oss och vill att vi skall skriva om ämnen som de tycker är svåra att ta upp med våra funktionärer. Vi känner oss omätligt hedrade av att klubbmedlemmar visar oss ett så stort förtroende.

Vi är idag en av de få klubbar som har en klubbverksamhet värdig namnet. Det skall vi vara stolta över i dessa tider av bristande engagemang där det enskilda jaget står i centrum. Varje klubb har vanligtvis en stabil kärna av traditionsbärare som det mesta verksamheten kretsar kring. Vår klubb är inget undantag!

Från vår ganska så homogena kärntrupp klagas det ofta på bristande intresse från våra yngre medlemmars att delta i våra klubbaktiviteter. Och det kan nog stämma till viss del? De yngres tid fylls numera av många konkurrerande verksamheter. Men det finns en annan sida av problemet som inte har belysts.

Ett flertal medlemmar som varit i kontakt med oss anser att de inte blir lyssnade på, att deras åsikter verkar inte respekteras av den sk "kärnan". När sådana frågeställningar uppstår bör man fråga sig själv vilka värderingar vi som kollektiv står upp för? På vilket sätt bör vi agera för att få med oss alla i våra verksamheter och hur skall trivseln vara? Är det alltid givet att vi rutinerade medlemmars alltid har rätt i hur vår verksamhet skall bedrivas? Det är kanske dags för oss gamla traditionsbärare att uppdatera vår bemötandekodex och börja fungera som goda förebilder i klubbverksamheten. Hur skall vi, jag säger vi, eftersom jag själv som mer eller mindre infödd i klubben och kan räknas in i kärnan, agera för att få medlemmar som vill ta ett större ansvar och våga bli mer aktiva? Som mentor, coach eller helt enkelt bara som god förebild? Jag skulle vilja hävda vi behöver alla tre funktionerna.

Själv blev jag medveten om problemet när jag som "gammal etablerad" medlem av en slump råkade hamna på andra sidan av klubbnormalitetens gräns. Jag gjorde ett lappkast i mitt bätliv, sålde min större båt och skaffade en trailerbåt. Jag avvek helt enkelt från gängse norm för den normale Öbk-medlemmen. Av misstag ställdes klubbens längsta båt upp mitt för upptagningsrampen. När jag påpekade att det ju inte var så bra med tanke på att det fortfarande fanns ca tio båtar kvar i sjön som behöver använda trailerrampen för att tas upp fick jag svaret. Det bryr vi oss inte om! Visst, en dålig dag och en personlig åsikt som inte är representativ för klubben men helt plötsligt förpassades jag från att vara etablerad medlem till att bli en icke-medlem som inte räknades. Det var en nyttig erfarenhet! Och det var inte bara jag som hade sådana erfarenheter fick jag snart nog veta. Flera lite mer tillbakadragna medlemmar med egna liknande erfarenheter tog kontakt och ville att problemet skulle belysas i Loggen. De kände att de gärna kunde ta ett större ansvar i klubbarbetet men att de kände sig dåligt bemötta. De hade

därför ingen större lust att engagera sig mer i klubbarbetet.

Har stämningen blivit alltför tuff i vår klubb? Vi är väldigt proffsiga och effektiva när genomför aktiviteter, men trivs vi och har vi roligt. Förr i tiden fanns det tid över till skoj och lite snack. Numera gör vi inte mer än vad vi blir ålagda att göra sedan skyndar vi till våra egna båtar. Det verkar inte finnas tid över till att ge en hjälpande hand till någon som behöver. Även om denna känsla inte stämmer bör vi som är gamla i klubben ta detta tankefoster till oss och tänka på vad vi kan göra för att förbättra umgänget med medlemmar som inte har vår livslånga klubberfarenhet.

Ett annat litet exempel jag fick höra:

En ny, lite ovan medlem var orolig när båten skall tas upp och ställas i vaggan. Han var relativt ny i klubben. Han tyckte att det gick för fort och att hans oro för båten skulle respekteras. Vi tidseffektiva vana "gamla uvar" noterade inte hans oro utan körde på som vanligt. Ingen lyssnade på hans farhågor. Behöver vi verkligen vara så tidspressade och effektiva när vi arbetar? Var finns utrymmet till trivsel som ger tidsutrymme att lära känna sina nya klubbkompisar? Det är ju trots allt fritidsverksamhet som skall vara njutbar för alla som vi håller på med. Bemötandeproblem som dessa kan tyckas vara triviala men får i andra ändan oanade konsekvenser. Vi "gamla" uppfattar inte alltid samma problem som färskare medlemmar. Det är helt enkelt en fråga om olika perspektiv. Vill vi ha mer delaktiga medlemmar måste vi redan från första mötet lära oss att bemöta dom på ett relevant sätt så att de inte känner att vi är omöjliga att prata med eller ännu värre, inte bryr oss.

Frågan är, hur stort är problemet? Det får vi nog aldrig veta! Det är allt för känsligt! Men vi bör nog backa ett par steg och ta oss en funderare på vår klubbs värdegrund. Vilka värderingar står vi i klubben för och hur vill vi att umgänget medlemmarna emellan skall vara?

Fel och tokigheter av olika slag kommer alltid att ske i en klubb! Det går inte att undvika! Men vi måste bli bättre på att stötta varandra och hjälpa mer oerfarna klubbkompisars att växa in i klubbgemenskapen. Det är det som föreningar i grund och botten är till för. Bemöt därför de oerfarna med respekt och ta deras farhågor till er. Hjälp dom tillrätta och försök hjälpa till att lösa eventuella knutar. Då växer både vi som individer och förening. För även om bemötandeproblem kan verka vara triviala, så skapar ett felaktigt bemötande fel intryck av vår klubbs värderingar. Sänd istället rätt signaler! Vifta inte bort vare sig små eller stora farhågor. Kom ihåg att ett korrekt och seriöst bemötande kan vara avgörande för deras fortsatta engagemang i klubben. Vi behöver dom så förtvivlat väl!

*Hälsningar Mikael Lindb*

*Foto: Carolin Platzek*



# "KURREWA" FÅR NYTT LIV MED BLOD, SVETT OCH TÅRAR



*Slipning av friborden*

Efter att ha kollat igenom båtannonser på blocket ännu en gång dök det plötsligt upp något intressant. På bilden var det en båt med klassiska linjer och annonstexten vittnade om ett dåligt samvete. Kurrewa behövde någon som kunde ta hand om henne.

Båten är ritad efter linjerna av en R6:a men byggd med ruff och anpassad för havssegling. Tyvärr lät förra ägaren henne stå på land i över 6 år, utan någon som helst omsorg. Efter att ha varit i kontakt med ägaren blev det en resa till Malmö för att se vad det egentligen var för båt.

Kurrewa är ritad i England av Ian Howlett som ritat flera kända båtar. Hon byggdes 1983 för att delta i OSTAR Single-Handed Trans-Atlantic Race, en tävling där man ensam korsar Atlanten. Hon seglades då av fransmannen Bruno Fehrenbach, endast 21 år gammal. Kurrewa har sedan dess seglat över Atlanten fler gånger och har även deltagit i andra stora tävlingar, som till exempel Storbritannien runt.

Båten köptes sedan i England av långseglings-legenden Olle Landsell som seglade hem henne till Sverige. Efter ytterligare ägarbyten och 6 år på land hamnade hon till slut i Askvik för en omfattande renovering. Först ska friborden och däckets slipas, spacklas och lackas om. Några trädetaljer i sittbrunnen måste bytas, det finns plastjobb lite här och där och botten ska få en tidsenlig epoxibehandling. För att inte tala om inredningen som idag är obefintlig. Nu kanske ni tycker att det låter som ett evighetsprojekt, vilket det säkert kommer att vara, men närmaste tidsplanen är att ha båten i seglingsbart skick till nästa sommar! I priset ingick hyfsat nya kevlarsegel och med båten

i nyrenoverat skick kommer det att gå fort till sommaren

*Björn Evers*

## EN REVOLUTION I DET TYSTA

Revolutioner är vanligtvis omvälvande förändringar som kan användas som tidsmarkörer för tiden före och efter händelsen. Nu har i det tysta en sådan revolution skett i vår klubb. Jag talar om tvåhålsdasset på klubbholmen.

**Före sommaren 2008** gjorde vi våra behov rakt ner i tunnor som förseglades med lock och kördes iväg till reningssverk med hjälp av "skitbåten". Hanteringen var inte i något led särskilt trevlig eller speciellt miljövänlig. Det finns ju roligare saker här i livet att göra än att köra runt med skittunnor! Dyrt var det också! Något måste göras. Därför byggdes 2008 en helt ny miljövänlig och superlyxig toaanläggning på holmen. De som testat har när de väl gått in inte velat komma ut. Några har till och med velat flytta in. Avfallstekniken har utvecklats sen 60-talet och i dag går det att köpa muggar som är luktfria och som bara behöver tömmas var 80:onde år. Risken att behöva utföra sin arbetsplikt vid just det tömningstillfället får anses vara minimal för de flesta av våra nuvarande medlemmar.

**Hur fungerar då** denna tulipanaros? Principen bygger på slutna förmultning där en blyg, röd liten mask som tål den

kväverika miljön hjälper till med nedbrytningsjobbet. Den tycker inte om när det blir för torrt därför gäller det att komposten hålls lagom fuktigt. En bra skött kompost luktar som bekant inte. Men för att ändå försäkra sig om att ingen lukt skall uppstå ventileras hela anläggningen via toastolen. Det kan dra lite om benen men det är ett litet offer för lyxen att kunna kacka luktfritt.

**Energi behövs, tänker** den uppmärksamme, vi har ju ingen el på klubbholmen. Nej, det stämmer! Fläkten drivs av solceller som hämtar strömmen från en batteribank. Blir det molnigt nästa säsong kan luktskorstenen behöva kompletteras med en vindsnurreventilator. Hjärntrusten grunnar på detta under vintern. Till nästa säsong skall anläggningen vara helt intrimmad. Men redan nu har årets provsittarpanel gett lyriska omdömen om muggen. Jag kan knappt hålla mig till nästa säsong. Oh, tänk om man hade en sån toa hemma! 2008 går definitivt till klubbhistorien som året då tiden startade.

*Mikael Lindb*

*En trevlig och omväxlande bana, en jämnsnabb konkurrent att slåss med som håller skärpan uppe samt fint och soligt väder gjorde Kräftköret till en mycket trevlig och minnesvärd upplevelse.*

## MINST PÅ KRÄFTKÖRET!

Det sägs att en gentleman inte bör segla någonting mindre än sin ålder i fot. Vi på Highland Roover är enligt denna definition absolut inga gentleman. Frågan är om vi överhuvudtaget uppfyller övriga gentlemankriterier. Vi blir nog snarare mer barnsliga för varje år som går. Storleksmässigt har vi definitivt retarderat. Snart börjar vi nog långtansfullt titta på jollar. Men det är ju så skönt att ha en ruff att krypa in i när det regnar.

Att slita ont med stora dukar och underdimensionerade winschar har vi däremot tröttnat på. Och skillnaden i arbetsinsats när det gäller värrustning är stor. Istället är det lätthanterlighet och rolig segling som prioriterats. Numera har vi gått från att vara bland de minsta kölbåtarna på banan till att bli ännu mindre, fast nu med sänkköl. Att kunna ankra på 40 cm vatten känns ganska så oslagbart. Våra erfarenheter så här långt är enbart positiva. Visst är det svårt att med en liten båt att fånga vinden i de högre luftlagren och visst blir komforten lidande. Men ibland när vindförhållandena är dom rätta och banan gynnsam för gennaker så går det att slå till ur underläge och få in en fullträff. Det var vad vi till på årets Kräftkör.

**Den nya banan** var en trevlig nyhet. Det är alltid skoj att prova något nytt. Många olika slags ben och vindvinklar satte vår mångsidighet på prov. På så sätt var banan utmanande. Ett lyckat och snyggt drag av tävlingsledningen var att låta motorgångarna starta före seglarna. Det såg häftigt ut när de på linje, precis på skottet passerade startlinjen. Inspirerade av deras goda exempel försökte vi göra samma sak och lyckades tränga oss före Jonas i NF, en som har samma lystal. Direkt efter start försökte vi skapa en lucka till dom då vi visste att dom var lite snabbare än oss och vi inte ville bli täckta. Hela vägen till Havstornsudd lekte vi psykologiskt tjuv och rackarspel med dom genom att lura upp dom i ett område med sämre vind vid udden. Men det fick vi snart igen. Jonas gjorde några smarta slag upp mot den välkända Gråmossen just när vi trodde att vi var säkra för en attack från dom. Det var med nöd och näppe vi lyckades behålla ledningen genom att slå precis framför deras stäv. Efter rundningen av mossen blev det plattläns mot Tuklo. Det funkar bara inte med gennaker. Därför släppte vi bevakningen och tog vi omvägen runt Fredagen medan Jonas med sinn spinnaker förstas satsade på att gå rakaste vägen. Med hjälp av ett lyckosamt



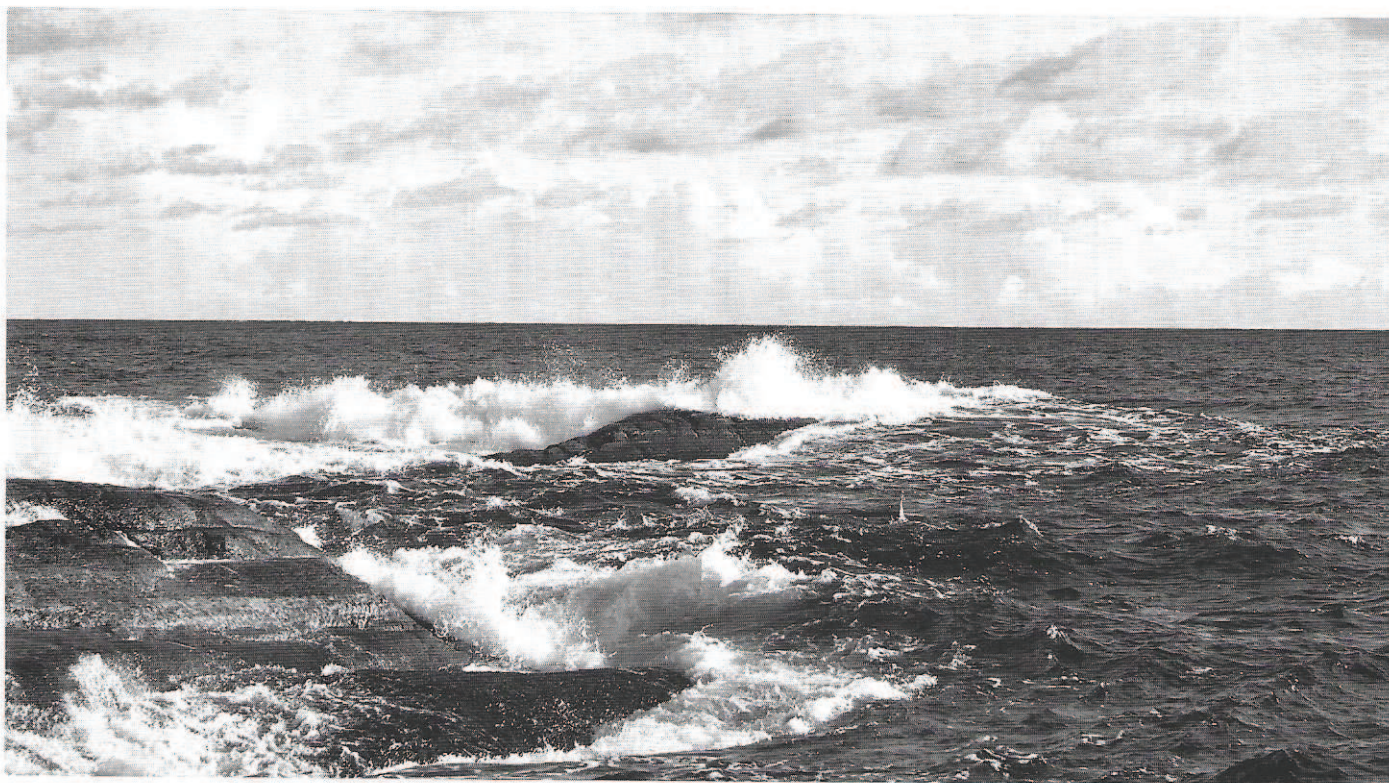
Foto: Ulf Sjögren

motvrid och stabil vind lyckades vi skapa en lucka till killarna på NF, en.

**Efter Tuklo** var det riktigt lurigt! Kort rigg och vattenlinje är ingen bra kombination när man skall gena över blekebälten. Därför valde vi att med gennakern segla en stor omväg till motsatt landsida där vi tog ner och bidevindsseglade förbi udden innan vi åter slängde upp gennakern på vår väg mot Skrakholmen. Samma framgångsrika taktik återupprepade vi här. Det blev mycket gennakerarbete för Per. En liten båt som Skippin måste jobbas fram på ett helt annat sätt än normala kölbåtar. När det i rådande vindförhållanden blir för mycket vind i seglen på en normal kölbåt räcker det oftast med att lägga av kicken och lufta storen. På en lätt sänkkölsbåt måste i princip allt utom fallen släppas. Annars brochar\* man! Besättningsreaktionerna måste vara reptilsnabba.

**Vid Högholmen utanför "Klubbis"** fann vi ytterligare ett blekebälte som vi försökte forcera med ihärdigt gennakerarbete innan vi gick ut på andra varvet. Den här gången lyckades vi inte fånga vindvriden för att klara Vättskärs sydspets. Vi tvingades slå men blev lugnade då vi såg att förföljande båtar blev tvungna att göra detsamma. Trots att det var rätt så stora avstånd mellan båtarna i fältet gick det att notera det taktiska spelet där besättningar löst bevakade konkurrenter samtidigt som de försökte hitta snabbaste vägen till nästa märke. Taktiskt sett blir våra klubbseglare allt mer slipade.

Efter Vättskär satsade vi på Skippin på en överbåge till Stenskar medan Jonas som låg bakom oss satsade på en rakare väg innanför lilla Rotholmen. Det verkade som han tog in en del av vårt försprång här. Halvvindsbenet utmed västra sidan av Rotholmen blev nervös för oss eftersom vindvinkeln var för snäv för vår gennaker och vi dessutom lider av kort vattenlinje. Här tog Jonas in mycket på oss! Från Rotholmens nordspets blev det läns in mot målet vid klubbholmen. Här skulle det avgöras! Vi vet att Jonas är snabbare än oss på plattläns. Vi förstod att om vi gjorde bort oss här skulle Jonas komma ifatt oss. Vi försökte därför segla skärpt och falla så mycket vi kunde i varje by för att komma så djupt ner i banan för att hamna så nära mållinjen som möjligt och så nära som möjligt lägga vår avgörande gipp in mot mål. Det inträffade just vid bränningen med gröna pricken 500 meter från mål. Därför var vi tvungna att gå lite längre än beräknat. Det visade sig bli



helt rätt. Jonas gick dock mycket starkt här vilket dock gjorde oss nervösa! Tack vare att vi tvingades gå lite för långt fick vi lyckosamt en fin halv vind med bra fart in mot målbojen och kunde därför hålla undan för Jonas samt också få målskottet vilket för en liten båt känns som en dubbel vinst.

**Nu hängde allt** på vad de andra hittat på ute på banan. Vår tid visade sig emellertid räcka vilket var väldigt skoj för oss. En trevlig och omväxlande bana, en jämnsnabb konkurrent

## Gälökannan!

Det finns bara en sak att säga om årets Gälökanna och det är kallt, rått och blött. Maken till blöta får man leta efter. Vätan tog sig innanför regnställen. Man kunde lika gärna vara utan. Torrdräkt hade kanske hjälpt? Luftfuktigheten var så hög att spinnakrarna högst motvilligt gick att dra upp ur säckarna. Vilket elände!

Men tävlingen var som vanligt välarrangerad av våra goda grannar utanför sundet. Jag är övertygad om att vi kunde sett betydligt fler ÖBK:are ställa upp om inte vädret varit så miserabelt regnigt.

Gälökannan ingår numera som deltävling i Stockholms Lyscup. Det ger våra lokala seglare chansen att känna på riktigt bra motstånd när de nu får möjlighet att möta de bästa lysseglarna norrifrån. Vann i år gjorde en Scampi som seglades prickfritt. Enda representant från klubben i år var Per Holgersson i Highland Rover som lyckades erövra en åttonde plats totalt. Nästa år skall vara flera som kommer att visa var skåpet med pokalerna skall stå.

Fullständig prislista går att hitta på [www.gbk70.se](http://www.gbk70.se)

att slåss med som håller skärpan uppe samt fint och soligt väder gjorde Kräftkötet till en mycket trevlig och minnesvärd upplevelse.

**Det tackar vi tävlingskommittén för!**

\* Välter

*Text & foto: Mikael Lindb*

## Hyundai cup!

Gamla HSB race har nu gått i graven och uppstått under namnet Huyndui cup. Nästan varje år har vi klubbrepresentation där. I år var det skärskilt intressant då förstapriset var en bil!!! Nu börjar minsann prisborden ta sig! Tävlingen brukar locka 90-100 båtar. Efteråt är det stor baluns på seglarhotellet. Det är skoj och inte alls så snobbigt som man kan tro. De allra flesta är faktiskt alldeles vanliga båtmänniskor i skrynkliga jeans.

De Öbk:are som i år aspirerade på att få segla hem från Sandhamn i bil, var Anders Åhman och Johan Brauer. De brukar tillhöra toppen, inte bara i klubbssammanhang, utan även på större tävlingar. Tyvärr så satte ett illasinnat bleke stopp för den tänkta bilfärden hem. Tur var väl det! Bilar flyter ju så dåligt! Men det hindrade ändå inte Anders och Johan för att trycka in sin X:95,a på en mycket fin sjätteplats. Vann gjorde en Omega 30:a. Undrar bara hur de fick hem bilen fastspänd på fördeck?

Fullständiga resultat går att finna på [www.ksss.se](http://www.ksss.se)

*Fritidsbåtutvecklingen går så långsamt. Tänk om flyget hade haft en lika seg utvecklingstakt. Då hade vi fått se kaptenen gå ut och spänna vajrarna till vingarna före start. Vem vill idag åka till Mallorca med ett sådant flygplan? Inte många!*

## ETT TOKIGT PROJEKT

**Jag hade mycket stolt, nyss sjösatt min nya båt när jag mötte en klubbkompis i hamnen. Han pekade med ett anklagande finger mot min lilla gula båt och frågade mig.**

**-Vet du vem det är som äger den där fula skapelsen? Innan jag hann svara, fortsatte han.  
-Det måste vara den fulaste båt som någonsin har skapats! Lätt tilltufsad svarade jag.  
-Eh! Den är min!**

Jag tillhör nog de mer uthålliga båtägarna i klubben. Mina båt innehav brukar vara långsiktiga. Det gäller ju att lära känna sin båt hävdar jag! Min förra båt var inte heller någon skönhet och att nu bli ertappad med en ännu fulare båt borgar inte för att nästa båtförhållande långvarigt. Kanske är det bara jag som ser skönhet i funktionalitet. Är båten lätt att hantera och sköta blir den det frihetens instrument som för oss ut i skärgården. Är den tung, dyr och jobbig att hantera blir den oftast kvar vid bryggan.

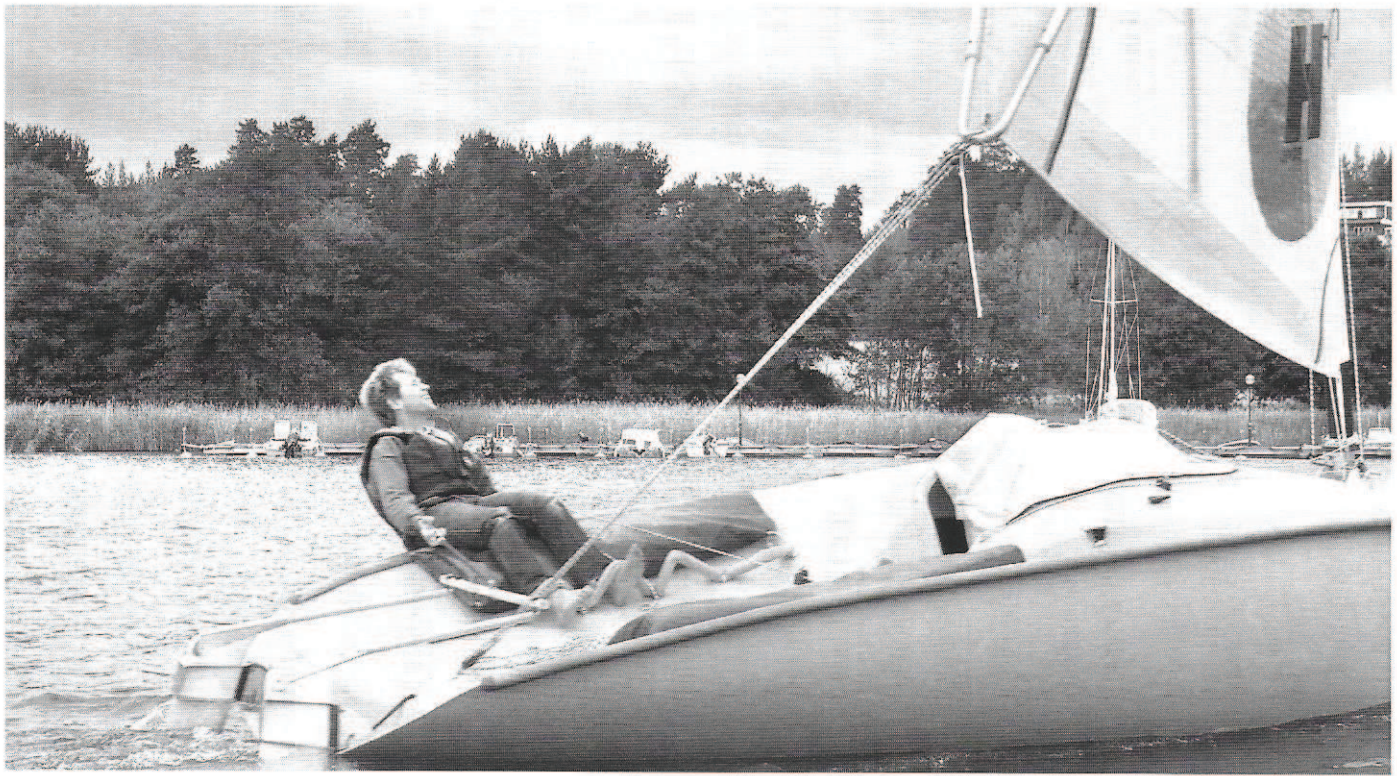
För mig var det dags att pröva något nytt efter 25 år med samma båt. Det fanns helt enkelt inget kvar att upptäcka med den gamla. Så vad skulle jag göra? Att köpa större kändes både dyrt, arbetskrävande och tämligen likartat mitt tidigare bätliv. Flerskrov skulle utesluta mig från hamnplats och jag skulle säkert ädra mig hamnkaptenens onda öga. Jollar? Ja visst! Men jag är som en snigel och vill ha huset med mig. Om inte vill jag i alla fall vaggas till sömns av vågornas stilla kluckningar framför att slåss med myror och räkna kottar under en knölig tältbotten. Jag provade ett tag att segla både större och mindre båtar, allt från extrema tävlingsbåtar utan övernattningskapacitet till renodlade cruisers. Men inget kändes riktigt rätt för mig.

En mulen vinterdag 2005 då jag satt och surfade framför datorn fick jag syn på den underligaste båt jag sett. Jag knäppte snabbt bort sidan tittade istället på vad som bjöds ut på Blocket. En snabb genomgång visade att en segelbåt från 60-70 talet i stort sett är likadan jämfört med en modern båt från 2000-talet. Visst glänser gelcoaten lite extra på nyare båtar och visst har beslagen förfinats genom åren. Men grundkonceptet är tämligen oförändrat. De flesta nya båtar på marknaden är fortfarande likartade. Jag började istället fundera över varför just segelbåtar utvecklas så långsamt. Kanske är det tradition att det skall vara tungt och manskapskrävande att segla? Sjön fostrar goda karaktärer sägs det. Det är kanske därför värstingar skickas ut på segelbåtar för att tvingas samarbeta och fostras till goda samhällsmedborgare? Men varför skall vi fritidsseglare som vill njuta och ha roligt på sjön behöva kämpa med myriader av tampar och segel? Det verkade som att urgamla traditioner och uppfattningar om seglation styr vårt båtmode? Fritidsbåtutvecklingen går så långsamt. Tänk om flyget hade haft en lika seg utvecklingstakt. Då hade vi fått se kaptenen gå ut och spänna vajrarna till vingarna före start. Vem vill idag åka till Mallorca med ett sådant flygplan? Inte många!

**Då slog det mig.** Vad skönt det skulle vara att göra något radikalt annorlunda. Lätt upphetsad lyckades jag klicka tillbaka mig till sidan med den konstiga farkosten? Och visst traditionellt vackert var hon inte. Ok, det kan jag svälja, tänkte jag! Ingen fock betyder att jag ser vart jag seglar. Schysst! Och extra segel är ju också rätt dyra att köpa! Ostagad rullmast med steglös revning som på en Ljungströmmare från 30-talet. Skönt att slippa alla vant! Det här lät bra och dessutom radikalt annorlunda. En blandning av jolle, kölbåt och windsurfingbräda med två roder för bra grepp även vid krängning. Dessutom trailerbar! En båt som var beboelig och







som bröt mot traditionalism och konvention och som, inte var en allt för dålig seglare.

Nu blev jag ordentligt nyfiken. Var får man tag på en sådan här skapelse tänkte jag? Vill jag verkligen äga en sådan här båt?

När man inte vet är det bäst att sova på saken. Nästa morgon var jag fortfarande lika upphetsad. Det skadar ju inte om man tar kontakt och ställer lite frågor tänkte jag. Efter ett idogt sökande på nätet som hänvisade till adress till adress fick jag till slut kontakt med en kille som hade annonserat ut sin båt på Blocket. Den var såld och det fanns nästan inga båtar av samma modell i Sverige, anförtrodde han mig.

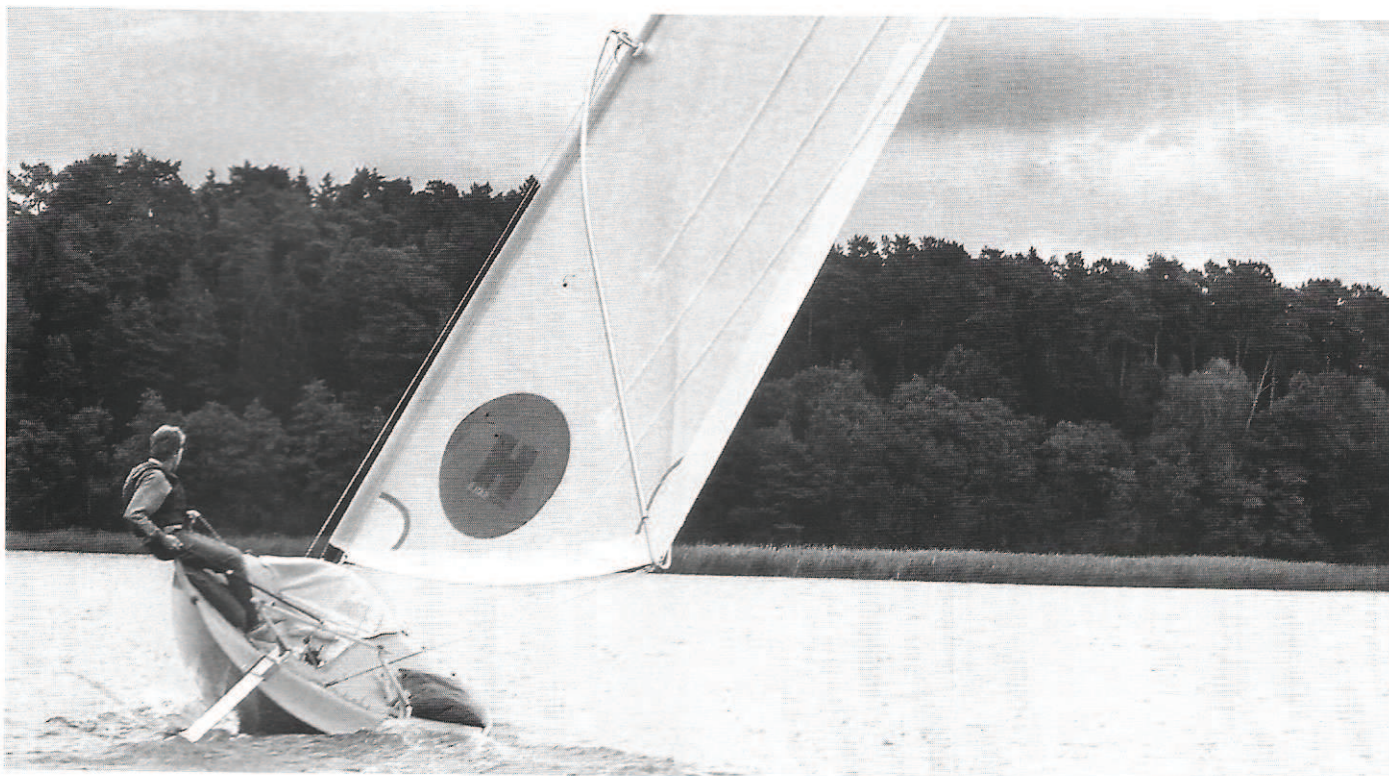
Men du kan ju alltid försöka att ringa "Kjell på plasten" så han på bred dialekt och gav mig ett nummer. Lätt förvirrad slog jag numret och hamnade i den plastfabrik som tidigare byggt de välkända Ockelbobåtarna. Kjell berättade att det totalt fanns ca 15 båtar i Sverige och att han och en kompis hade fem stycken plastfärdiga skrov som av en händelse skulle säljas och att byns järnhandlare hade de återstående fem skroven. Båtarna stod i dragig lada som han skulle rensas. Det var bråttom berättade Kjell för att ladan skulle användas till annat nästa månad, fick jag veta.

**Sagt och gjort:** Jag satte mig i bilen och for upp till Ockelbo för att se om jag kanske kunde lägga ett bud på ett skrov. Jag hade ju varit utan båt över ett år och det drog rejält i seglingstarmen. Ladan var mörk och det var besvärligt att se vilket skrov jag tyckte bäst om. Jag velade mellan babyblå, granbarrsgröna och gula färger. Lite otåligt föreslog då Kjell att jag skulle köpa alla fem som han och kompanjonen Jan ägde. Jag skulle få ett bra pris, sa han. Helt oförberedd och omtumlad som jag var tänkte jag mig inte för utan impulsköpte på stående fot alla fem skroven. På vägen hem

förbannade jag min egen dumhet. Hur kunde jag vara så korkad att jag trodde att jag kunde ro iland ett dylikt projekt med mina begränsade resurser och bristande kunskaper i båtkonstruktion.

Kjell och Jan visade sig dock vara två hedersknyfflar som gav mig tips på nyttiga kontakter som varit involverade i det gamla havererade produktionsbolaget. Via kontakter fick jag tag i en båt-kunnig smed. Jag bombarderade honom med ritningar på förslag medan han misstroget ruskade på huvudet åt mina idéer. Jag tog kontakt med Båt-designern i Finland för att pumpa honom på information. Alla underlag som hade med båten var borta meddelade han. Jag hade tidigare gått en yachtkonstruktionskurs för att bättre förstå hur en båt fungerar och öka förståelsen för den oerhörda mängd kompromisser som utgör en båt-design. Hur mycket skall rodren utbalanseras för att båten skall bli lagom tung på rodren? Hur stor volym skall förskeppet ha för att inte tryckas ned på hård undanvind och hur smalt kan det göras utan att båten stampar i motsjö? Var skall segelcentrum hamna i förhållande till lateralplancentrum och hur påverkar det i sin tur seglens design? Materialval och dimensioneringar var andra problem som också måste hanteras.

Jag ville ha en lättsegelad båt som alla kunde hantera. De förändringar jag ville göra var att rigga ner båten då tidigare erfarenheter visade att nio meter mast och 21 kvm segel var för mycket på en 5.5 m lång båt. Jag kapade därför mast och bom en meter för att få en styvare mer lätthanterlig båt. Men jag ville inte förlora allt för mycket segelyta. Den skulle fortfarande vara rolig att segla. Lösningen blev ett segel med långa stående lattor och stor akterrunda med lågt placerat segelcentrum. Inga av de segelmakerier som jag var i kontakt med vågade dock göra ett så extremt segel. Till slut, efter mycket förhandlande fick jag tag på ett segelmakeri vars chefsdesigner efter mycket tjat åtog sig uppdraget.

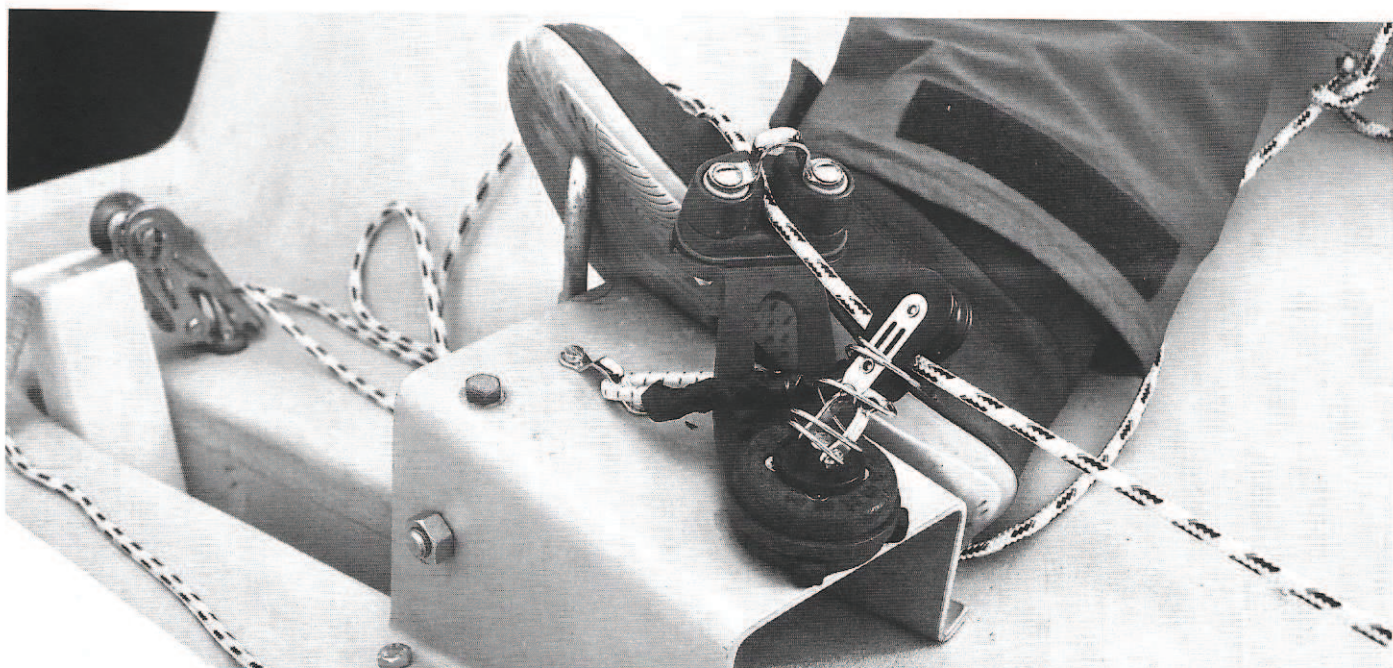


**Nu har jag** kommit så långt med provseglingarna av min första båt med det oansenliga namnet "Kjell" att jag kan dra vissa slutsatser. "Kjell" fungerar faktiskt riktigt hyfsat. Det som återstår är att finslipa detaljer. Seglet är fortfarande lite för stort varför 10 cm av mastliket skall skäras bort för att få bättre balans på kryss. Lattorna i seglet måste vara styvare. "Kjell" är annars extremt lättskött och lättseglad. Jag behöver faktiskt bara tre tampar för allt trim. Och revar gör jag genom att släppa på två linor och dra i den tredje. På kryss är "Kjell" som vilken 5.5 meters båt som helst. Det är på medvinden som hon, förlåt han, exellerar och planar redan vid ca 8m/s. Jag ser alltid vart jag seglar och vem jag möter då "Kjell" inte har någon focck som skymmer sikten. Och segel, det behöver jag aldrig mer vika efter avslutad tur. Det är bara att dra i inrullningslinan så lindas det upp kring masten. Nu har jag

fått tillräckligt med input för att driva projektet ytterligare en bit framåt. "Kjell" skall nu upp på land och fintrimmas så att hon, förlåt han, kan fungera som modellbåt för sina efterkommande systrar, jag menar, bröder.

Skönheten sitter som bekant i betraktarens öga. Kanske jag hinner få fler "coola" kollegor till "Kjell" i sjön till nästa säsong? Det är väl lika bra att förvarna alla med blick för klassisk skönhet så att de hinner ta på sig skyggglapparna tills dess. Själv har jag öppnat ett nytt spännande och annorlunda kapitel i mitt bätliv. Vi får se hur länge det varar den här gången?

*Mikael, i den fula ankungen "Kjell"*  
*Foto: Ingela Ling*



# Gälö Gärsar - en hembygdsförening

Vad är en gärs? Alla fiskare, åtminstone de som provat nätske, har väl fått en snorgärs i nätet. Ungdomarna i skärgården hade under mellankrigstiden smek- eller öknamn på varandra. Ungdomarna på Gälö kallades Gärsar och de på fastlandet innanför ön Kråkor. Därifrån kommer namnet på vår förening - Gälö Gärsar.

**Vår förening bildades** 1984, först som en kontaktförening för att fånga upp frågor. Gemensamt intresse och ordna fester. Genom åren har föreningen utvecklats alltmer mot hembygdsförening. I våra stadgar beskriver vi ändamål för Gälö Gärsars på följande sätt:

- Verka för att Gälös historia hålls levande.
- Verka för att Gälö är en funktionell ort för boende och mindre företag.
- Verka för god kontakt mellan de boende på ön.

Under de första 20 åren var föreningen husvill och vi fick söka lokaler på olika ställen. Inledningsvis var vi mycket på Fröberg och medverkade när den lokalen omvandlades till festlokal. Från 2004 har vi hyrt Morarnas gård av skärgårdsstiftelsen, vilket har gett föreningen ett rejält uppsving.

**På Morarna bygger** vi nu upp ett litet museum, under temat "Skärgårdsjordbruk och fosterhem 1900". Vi har också ordnat en liten Servering och Loppis i lokalen. Morarna är en av fem arrendegårdar som byggdes efter Skälåkersvägen på 1860-talet. Detta var ett led i verksamheten vid Prins Carls inrättning vid Stegsholm (1860 - 1939). I arrendet ingick uppdraget att ta emot fosterbarn för stiftelsens räkning.

Nu forskar vi vidare i historien från det att Gälös första kobbar kom upp ur havet för ca 8 000 år sedan, till den historia som skrivs idag. Arkeologer gör just nu begränsade utgrävningar på ön, vi intervjuar äldre som har minnen eller hört episoder från förra sekelskiftet, några medlemmar är särskilt intresserade av och arbetar med släktforskning.

**Inom hembygdsföreningen** har vi också ett antal studiecirklar och kulturevenemang. Det som varit särskilt i fokus det senaste året är Kolmilan vid Noor. Andra onsdagen



i månaden har vi en kontaktkväll på Morarna då vi serverar soppa. Vår medlemstidning, Notvarpet, kommer ut med 4 nummer per år.

Medlemsantalet är ca 150 personer, boende på ön och andra med intresse för Gälös historia och utveckling. På hembygdsföreningarnas portal finns mer information om hembygdsrörelsen och Gälö Gärsar. Surfa in och läs mer! [www.hembygd.se/stockholm/galogarsar](http://www.hembygd.se/stockholm/galogarsar) eller googla Gälö Gärsar.

*Medlemsavgiften är 125 kr per år och vårt pg 39 32 25-8*

Välkomna till Gälö Gärsar!

*Nils Erik Anderson  
ordf*

## Fint sätt vid mastkranen till nästa vår

**N**u har vi två fina mastkranar att använda för av och påmastning. Men trots kan det vid högtrafik uppstå onödiga köbildningar som mycket lätt kan avhjälpas med bra förberedelser.

**Istället för att** vid kranen rensa masten från tampar, segel, bom och skruva bort elkablar i däck vid mastkranen går det bra att göra detta på respektive båtplats. Det går utan problem att ta bort undervant, (masten står ändå,) slå loss

mastkilar i däcksgenomföringen samt lossa vantskruvarna till toppvanten utan att riskera att masten faller ned under färden till mastkranen, (förutsatt att du inte tänker segla dit.) Då blir arbetstiden vid kranen effektiv vilket kommer att glädja dina väntande klubbkompisar. Så lite krävs det för att göra en seglare glad!

# Skärgårdsskepparkurs / Förarbevis för båt

Något egentligt krav på någon form av licens för att köra fritidsfartyg har vi ännu inte i Sverige. Trots det har vi alla som framför ett fartyg krav på oss att känna till vilka förutsättningar och regler som gäller enligt sjölagedä man för befäl ombord på ett fritidsfartyg.

Oavsett om du har stor eller liten båt, bör alla ombord kunna hantera båten och känna till de grundläggande förutsättningarna för en säker båtfärd.

Av den anledningen bör du passa på tillfället att gå på skärgårdsskepparkurs.

Kursen tar upp de grundläggande förutsättningarna i navigation, samt de vanligaste lagar och regler som gäller till sjöss. Du får också lära dig vad begreppet gott sjömanskap innebär, samt utrustning ombord, båthantering och säkerhet ombord m.m.

Kursen tar ungefär 30 timmar att genomföra.

Kursen är uppdelad till en kurskväll i veckan.

Cirka 10 kurskvällar 3 timmar varje gång.

Kursstart 4 februari 2009 kl. 19.00 i ÖBK klubbhus.

I kursavgiften ingår allt studiematerial som du behöver för att genomföra kursen. Men det tillkommer en extra avgift vid provet som du gör efter kursens slut, för närvarande 200:-

Kursavgift 2000 kronor / person.

Vid kursens slut erhåller du den blå boken vilken är ett av Nämnden för båtutbildning NFB utfärdat bevis på att du skaffat dig kunskap om vad som gäller då man färdas till sjöss.

Tänk på att:

Om du eventuellt tänker hyra båt utomlands eller hemma i Sverige, så kräver de flesta båtuthyrare något verifikat på att du kan hantera en båt och känner till vad som gäller till sjöss.

Anmälan till kursen sker till ÖBK,

Margaretha Björklund, 776 23 00,

E-post [087762300@telia.com](mailto:087762300@telia.com).

Intresseanmälan senast den 8 januari 2009.

Rolf höll föregående kurs för förarbevis vi hade i ÖBK.

Kursledare

Rolf Joelsson

Svedviksvägen 3

149 43 Nynäshamn

Tel. 070 779 70 88

E-post [joelssonrolf@hotmail.com](mailto:joelssonrolf@hotmail.com)

Välkommen hälsar ÖBK våra nya medlemmar



Jesper Johansson

Niklas Zinsli

Lasse Ahqvist

Björn Evers

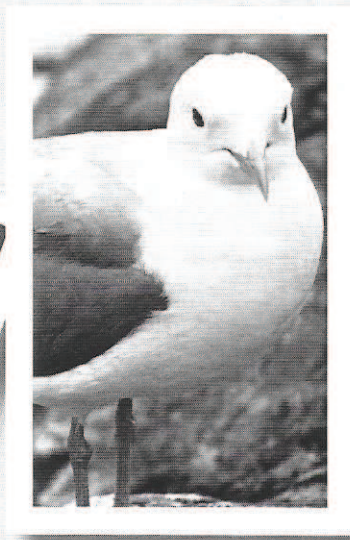
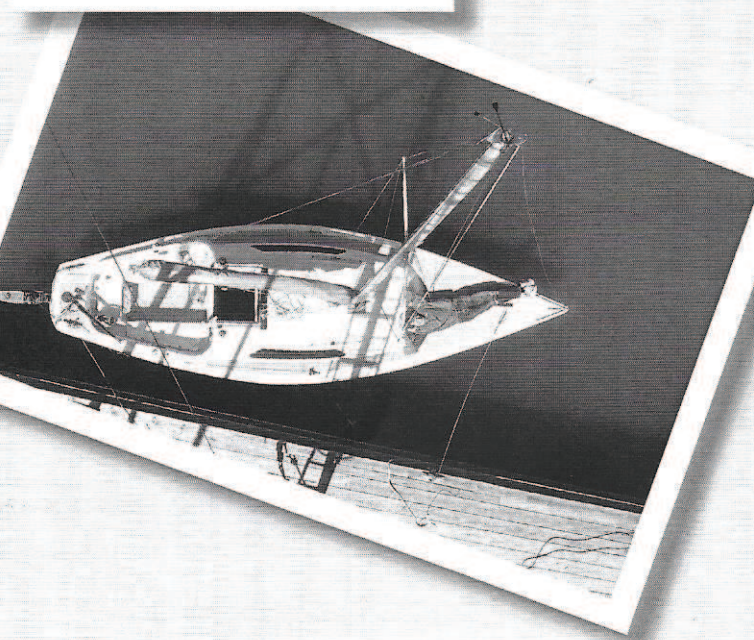
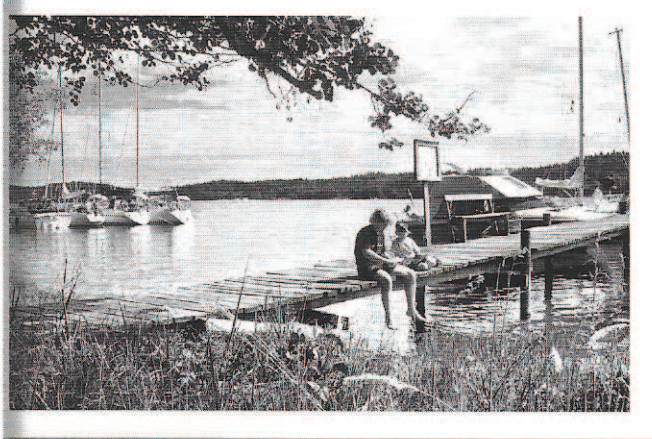
Bjarne Larsson

Mikael Skarström

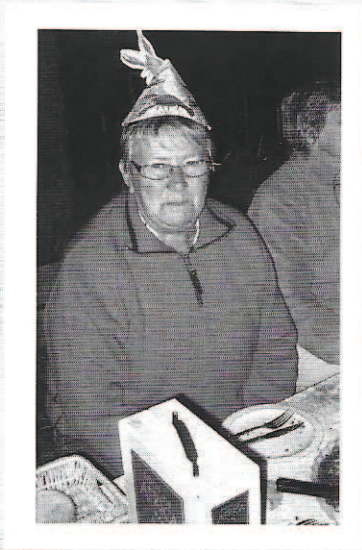
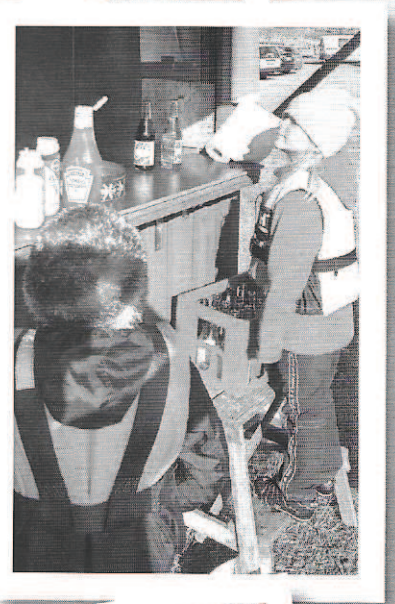
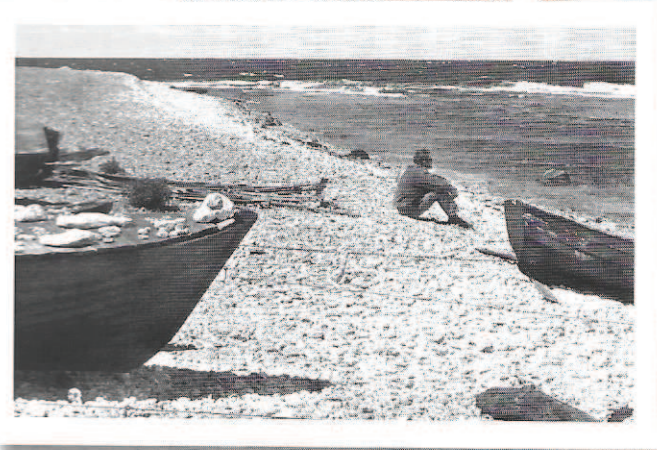
Stefan Lindberg

Patrik Gustavsson

Bernt Eriksson



# MINNS SÄSONGEN 2008!



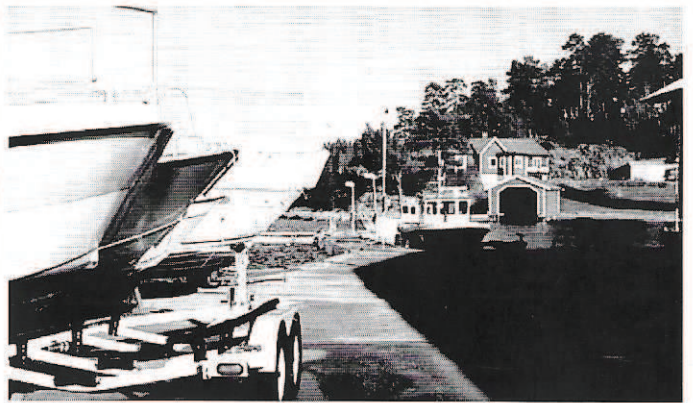
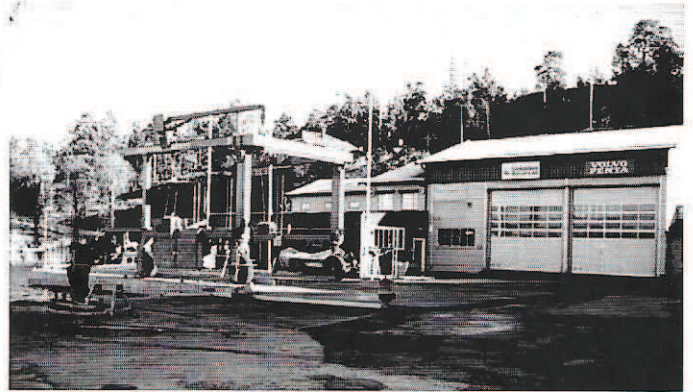
**B**

Österhaninge Båtklubb  
 Box 3030  
 136 03 HANINGE

*Returadress:  
 Österhaninge Båtklubb  
 Box 3030  
 136 03 Haninge*



SJÖASSISTANS



### **Dags för service, ny reservdel eller plats för vinteruppläggning**

*Välkommen till ett välutrustat varv med över  
 80 års erfarenhet av fritids- och yrkesbåtar,  
 t ex polis, sjöräddning och kustbevakning.  
 Vi är auktoriserade Volvo Penta Marincenter.  
 Lyftkapacitet upp till 35 ton.*

**Volvo Penta original reservdelar  
 Hempels båtvårdsprodukter  
 Vi samarbetar med alla försäkringsbolag**



**Lindströms  
 Båtvärvarv AB**

Lindström Båtvärvarv. Smådalarövägen 71. 130 54 Dalarö.