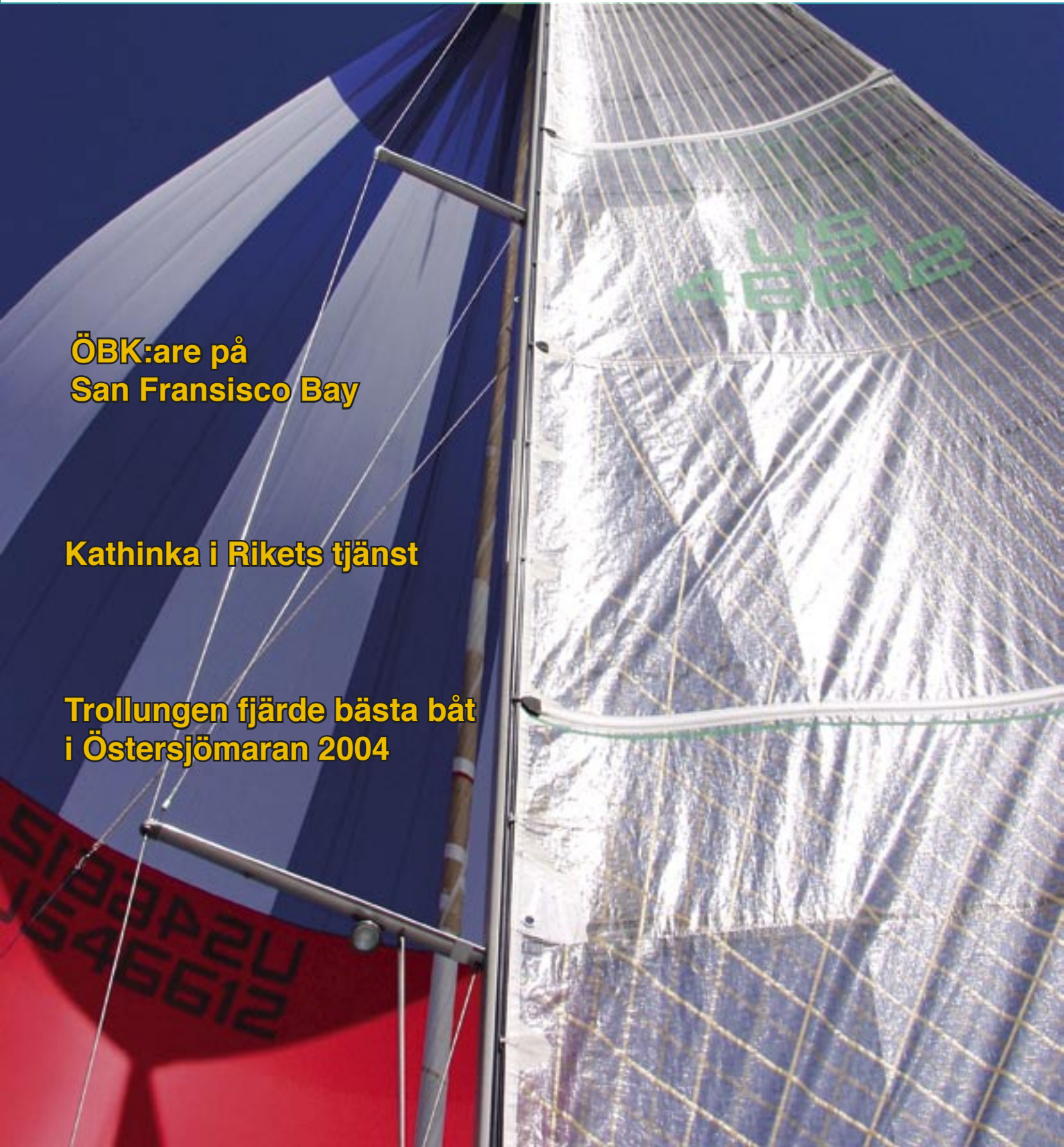


Sommar

juni 2005

LOGGEN



**ÖBK:are på
San Fransisco Bay**

Kathinka i Rikets tjänst

**Trollungen fjärde bästa båt
i Östersjömaran 2004**

Försäkra båten i SVENSKA SJÖ



Förmån för dig som klubbmedlem

- Professionell skadereglering – personlig service
- Inga generella åldersavdrag
- Fördelaktiga premier med 20–50% rabatt
- Sänk din självrisk med 1000 kr om båten är säkerhetsbesiktigad
- Vi försäkrar även kappseglingsbåtar och äldre båtar

Gynna Svenska Sjö och dig själv
Ring oss direkt:

08-541 717 50

www.svenskasjo.se

eller till klubbens kontaktman:

Tel:

.....
.....
.....

Efter en kall vår längtar vi nu efter en varm och solig sommar!



Varför inte ta en sväng ut till klubbholmen och ta en titt på hur de nyreparerade bryggorna tar sig ut! Under hösten och våren har bryggorna försetts med rostfria plåtar för att skydda flytkropparna som far illa av vinterisen. Bryggorna har samtidigt setts över och plank har bytts ut. Runt klubbhuset har en liten trädgård anlagts.

Meningen med växtvalet är att likna de växter som fanns kring gamla gårdar och torp i början på förra seklet. I den sedvanliga eskadern till Trosa på Kristi Himmelfärds helgen deltog färre båtar i år. Helgen låg tidigt och alla hade inte hunnit rusta färdigt. Vi som var med kan berätta om soliga dagar med lagom vind.

Men allt är inte bara idyll

Under vintern och våren har tjuven slagit till. Värst var det för familjen Nyblom där man stal utombordsmotorn, hela styrinstallationen och totalförstörde båten. Smärre stölder har också ägt rum under vintern i upplagda båtar. Vi fick också en påminnelse om att riktig stöttning och bra vaggor är ett måste för att klara vinterstormarna. Ni som vid sjösättningen fick ett påpekande om dålig vagga måste åtgärda detta till kommande upptagning.. Kan Du inte presentera en godkänd vagga tas båten inte upp.

Beskrivning på bra stöttning och

vaggans utförande finner Du längre fram i tidningen. ÖBK har fått en fin 50-årspresent av Jutta Boman, varje medlem får boken *Fart Över Grund*, 50 illustrerade båt- och skärgårdsskaserier av Åke Boman. Boken kan Du hämta i klubbhuset.

Under sommaren kommer gamla jolleskjulet att rustas för att kunna användas som reparationslokal av jollar till ungdomssektionen. Även det gamla "hönshuset" som idag används till förvaring av jolletrustningar ses över. Projektlistorna som lades ut under städdagarna är inte överfyllda av namn, så än har Du chans att delta i de olika projekten.

Vårt försök med kurser i klubbens regi har slagit väl ut. Tyvärr har vissa kurser ej kunnat genomföras för att de som anmält sitt intresse har glömt att ange namn och telefon nr.

Under september kommer vi en kväll att besöka Båtaccnten och där få information om hur vi konserverar våra motorer, såväl inombords- som utombordsmotorer. Håll ögonen öppna för anslag i hamnen och på vår hemsida. Hemsidan är alltid uppdaterad. Du hittar den på www.obk.se. Lösenordet för att komma in under rubriken medlemsinformation är obk, klubbhus.

Det står mycket i båttidningarna om obligatoriskt körkort på sjön. Om det går igenom blir det rusning efter godkända lärare. Finns det intresse i klubben för att starta en kurs i höst? Skriv på Hemsidan vad Du tycker.

Jag önskar alla ÖBKare en skön sommar med mycket sol och bad.
Margaretha

Innehåll

Ledare	3
Resa	4
Tips	8
Tjejsesling	10
Intervju	12
Ungdomssektionen	13
Kappsegling	14
Anslagstavlan	17
Teknik	18
Väder	19
Historia	20
Styrelsen	22

LOGGEN

Ansvarig utgivare

Margareta Björklud

Layout

Carolin Platzeck

Tryck

Vendelsö Tryckeri
AB, Haninge

Redaktion

Carolin Platzeck
Jonas Gustavsson
Lars Generyd
Lars Johansson
Mikael Lindh

ALCATRAZ SKALL TAS OM STYRBORD!



Testseglare, Per Holgersson och Mikael Lindh



ÖBK:are tar pulsen på San Fransisco Bay

Det är lätt att inte se skogen för alla träd! För att få lite nya perspektiv på vår eget klubb och båtliv reste två klubbmedlemmar över till San Fransisco bay för att ta reda på hur det är att ha Bayen som sitt hemnavatten.

Redan när planet skruvade sig ner för inflygning mellan de karliforniska marsgröna kullarna fick vi en fin överblick över vårt resmål. Det som slår en är hur pass stor Bayen är och hur tätt befolkat området faktiskt är. Det låg fullt med kustnära små städer och samhällen överallt.

GASTEN VERONIKA!

Väl installerade hos vår värd blev

vi sammanförda med gästen Veronika som hade lånat sin skeppares gamla trotjänare till segelbåt för att ge oss Squareheads* en åktur på Bayen. Tyvärr var det tung dimma vid detta tillfälle varför vi istället slog oss ned i ruffen och pratade om livet och båtar. Veronika kunde förmedla ett 60 årigt bayperspektiv att jämföra med våra första intryck. Hon hade kommit hit på 40-talet för att jobba några år som sjuksköterska för att sedan åka hem till "dear old England" men fastnat. Hennes segelintresse väktes via en arbetskollega som hon sedan varit trogen gäst hos i över 40 år. Microklimat på Bayen!

Hon berättade för oss att de har

en lång säsong vilket märktes på att många av båtarna i marinan var ganska slitna.

-Numera berättade Veronika, var det sällan som de seglade utanför Bayen. Det tar trots allt en dag att korsa Bayen från en ände till den andra. Vissa delar är också ganska grunda vilket avskärmar djupgående båtar ytterligare.

Bayseglarna måste alltid anpassa sitt seglande efter tidvattenströmmarna som i värsta fall kan rinna på i 4-5 knop. Det betyder att skepparna är hårda med avgångstider. Inga sena gästar tillåts. Annars riskerar de att få ligga och segla på stället marsch i 4-5 timmar.

Bästa årstiden för segling tyckte

Veronika är vintern då vindarna är jämnare och svagare med en lufttemperatur kring 10-12 grader. På Sommarhalvåret är det oftast lugnt på morgonen för att sedan blåsa upp på eftermiddagen. Fast vädret skiljer sig mycket åt från ort till ort. Vid Golden Gatebron möter det varma bayvattnet kallare havsvatten vilket vanligtvis resulterar i en dimma som sveper in bron i ett vitt töcken samtidigt som vädret kan vara klart och fint längre in.

KLUBBLIVET

Marinorna i grannskapet är överlag stora, välskötta och dyra att ligga i. Att allt är större i Usa är dock en sanning med modifikation. Eftersom det är ganska dyrt med båtplats föredrar många små trailerbara båtar som de kan frakta upp till någon pittoresk fjällsjö för helgutflykter. Att den amerikanska semestern är kortare än vår gör att man inte heller hinner komma iväg så långt innan arbetslivet åter kallar.

Istället är det klubblivet som är centralt för bayseglarna. Fester och Sociala events är stora händelser som alla, ung som gammal deltar i av hjärtans lust. Ofta åker man i

eskadrar och besöker varandras marinor och fester. Man behöver inte ens äga en båt för att vara medlem. Det räcker bra med ett sirligt medlemskort och en social inställning för att få vara med. Klubbhusen är nästan alltid fina, med välklippta gräsmattor utanför och utrustade med den i Usa obligatoriska baren. Med lite god vilja går det faktiskt att kombinera sjöliv och Budweiser menade engelskan Veronika med glimten i ögat.

Vi tackade Veronika för pratstunden. Vi hade i ett båtmagasin läst om en inbjudan till en tävling som hette Big daddys race och som skulle rum under helgen. Vi beslöt på stående fot att låna en bil och besöka arrangören för att höra om de behövde några extra gästar.

BIG DADDY

Richmonds yacht club uppfyllde våra högt ställda förväntningar på en amerikansk yachtklubb. Där fanns det ytterst välansade gräsmattor framför det lyxiga klubbhuset och på baksidan en välskött och vackert belägen hamn. Tävlingen genomfördes med Flower-power förtecken varför de flesta strosade

omkring i grått färgade batik T-shirts och hippieperuker.

Anledningen till det något underliga namnet på tävlingen var att Big daddy själv föll överbord på ett klubbbrace i slutet av det glada 60-talet och drunknade. Seglingen och festen hölls till hans minne



60-talet lever! Love, Peace and ... Smile

och bättre och trevligare sätt att bli ihågkommen på går nog inte att finna. Gästfriheten var för övrigt enorm. Vi blev mottagna med öppna armar och hade svårt att tacka nej till alla erbjudanden om gastplatser som vi fick.

BÅTARNA

Mångfalden av båttyper är mycket större än hemma. Inför lördagens bankör fick jag plats på en planande trapetsköljolle (vi gjorde som mest



After sail på balkongen



Allt är större i Usa, även klubbhusen



Somliga har sina ögonstenar utanför köksfönstret. Bostadshus i anslutning till Richmond yacht club.

16 knop) och Per hamnade på en racinginriktad, expressliknande 30 fotare. Att annars få se stora kolfiberkattor och extrema enskrovsbåtar sida vid sida med små knubbiga familjebåtar var häftigt. Alla seglade mot varandra efter ett slags Lys med fasta tidsavdrag som verkade fungera bra då spridningen mellan stora och små, flerskrov och enkelskrovsbåtar i prislistan var stor.

TORBEN

På Söndagen var det dags för skärgårdsbana. Men här bestod skärgården av öarna Alcatraz och Angel island. Nu hade vi fått gästplats på danskamerikanen Torbens stora 42 fotare. Ett roligt inslag i skärgårdsseglingen var att man själv fick avgöra om banan skulle seglas, medurs eller moturs. Innan start vidtog ett evigt slående i olika strömtabeller och det spekulerades fram och tillbaka om gynsamma vindvinklar som skulle kombine-

ras ihop med strömtiderna. Vår listiga och smarta skeppare beslöt sig med tanke på vår sena startid att vi skulle segla banan medurs och på det sättet få lite mindre motström. Omvänt startförfarande



Torben, vår danskamerikanske skeppare

användes. De 140 andra deltagande båtarna låg spridda framför oss på den solskensstrålande Bayen. Vår skeppare sökte så långt som möjligt

sjölä bakom den gamla karantänsön Angel Island. Jag tyckte utifrån Östersjömått mätt att vi tog väl mycket överhöjd. Men när vi kom förbi Angel Islands norra udde mötte vi strömmen. Helt plötsligt blev sjön oregelbunden och grov, vattnets färg ändrades och det lekte små delfiner i gränssnittet mellan det lugna och det strömmande området. Strömmen grep tag i oss och lobbar oss därefter ner i en stor båge mot den berömda fängelsön som vi rundar nästan exakt samtidigt som moturssegelarna. Det blev en hel del manövrerande för att undvika krockar Jag hann ändå med att i smyg betrakta den omtalade ön. Den är faktiskt riktigt vacker på sitt eget säregna sätt med taggiga klippor och underbar utsikt mot San Fransiscos skyline.

Nu gällde att segla mot strömmen längs med Golden Gate samt genom Racoon Straits för att sedan spurta mot mål med satt spinnaker.

Det var först när vi kommit igenom sundet som vi skulle få en uppfattning om höger eller vänstervarv var rätt val. Strax innan målet formligen spolas båtar fram med strömmens hjälp för målgång.

Vi försökte klämma ur det sista ur båten och lyckades ta oss i mål före en hel drös närliggande båtar. Efter målgång pustar vi ut och spelar lite (amerikansk förstås) västkustrock på Cd:n medan vi avnjuter den traditionsenliga gastölen som tack för gott besättningsjobb.

Torben berättade då att han och hans familj planerar att segla sin båt över Atlanten om två år för att besöka Östersjön. Självklart önskade vi dom välkomna till ÖBK och Skoja Cup på klubbholmen 2007.

INTRYCK!

Fick vi nya perspektiv på det båtliv vi bedriver här hemma? Javisst! Vi

har visserligen en kort säsong men seglar i mjukt bräckt vatten som inte lägger sig som en saltlake över båt och besättning.

Vi har inga tidvattenproblem och tillgång till oändligt många öar i en fantastisk skärgård. Vi skrämde faktiskt några bayseglarna som frågade med att berätta att vi faktiskt har en hel del grund i vattnet vilket de tyckte var riktigt läskigt. Deras klubblov utgår från välutrustade marinor och har en mer social prägel medan vårt bygger på idéell föreningsverksamhet och mer egna arbetsinsatser.

Båda varianterna har sina tjänster och bör vårdas. Det var helt enkelt ett nöje och ett stort äventyr att under en kort tid få ta del av bayseglarnas båtliv. Och faktiskt, vill man bli en framgångsrik seglare på bayen så skall Alcatraz tas om styrbord.



Gratulationer till en fin placering

Text: Mikael Lindh

Foto: Per Holgersson

*Slanguttryck för envisa svenskar som bor i Amerika.

Har du båt har vi resten.



Serviser

BåtAccenten



Försäljning
och
aukt.service

Livflottar

SIMRAD



GEONAV

MAGELLAN

GARMIN

SILVA

ElektronikCenter



försäljning och installation

Svarvarvägen 8b Länna
www.bataccenten.se 08-777 5200



”Därmed Basta”!

Vad är skönare efter en kulen båttur än att få lägga till vid en holme med en öppen bastu. När väl de frusna båtfararna sitter i den vedeldade värmen går det att förnimma känslan av såväl fysisk som själslig rening. Att efter badet, hel och ren äta något gott för att sedan krypa till kojs i en varm båt är själva essensen av båtlivet.

I VÅRT SKÄRGÅRDSOMRÅDE är det tyvärr alltför långt mellan dessa underbara inrättningar. När det gäller mat finns det en uppsjö av guider och betygssystem men när det gäller fina och trevliga öppna bastuholkar finns det ingen guide att tillgå. I vårt närområde kommer en sån guide att bli väldigt kort. Vi känner bara till en inrättning som är öppen för alla båtfarare och det är bastun på Lacka som ligger på Nynäshamns segelsällskap trevliga klubbholme. Ön har en väl skyddad hamn med stenpirar och

ligger på södra delen av Mysingen. Trots att det är en klubbholme har de en välkomnande inställning och låter andra båtfarare gärna lägga till för att mot en smärre avgift ta sig ett bastubad i den närbelägna bastun som ligger på en udde bara 200 meter från hamnen. Avgiften, 50:- betalas i ett brevlådeinkast i en bod i hamnen och vetskapen om att man gynnar en ideell broderklubb känns bra. Men räkna med att få hugga er egen ved från de framlagda kubarna utanför bastun. Kösystem finns inte utan det är bara att fråga övriga hamnliggare om det är fler som tänkt sig ett bastubad.

EVENTUELLT GÅR FLERA IHOP om en varm bastu vilket är ett utmärkt tillfälle att knyta nya kontakter. Bastubad för folk samman! Har man tur kan man också få ta över en redan uppvärmd bastu. Annars tar det ungefär en halvtimme att få upp värmen. Det brukar sällan vara

några långa väntetider och samarbetet badarna emellan fungerar bra. Att efteråt lämna bastun ren och fräsch till efterföljande badare är en hedersak som ingår i bastukulturen. Bastuhuset är relativt nytt med en fantastisk sjöutsikt genom ett sidofönster. Den vedeldade sprakande kaminen ger lite extra varmvatten till tvagning från en skorstensbehållare för de som inte vill kliva ner i sjön. Längst ut på den anslutande bryggan finns det en badstege med tillräckligt vattendjup för de som vill göra pinan kort. Hoppa för säkerhets skull alltid med fötterna först!

VÅRT BETYG PÅ LACKAS BASTU blir fem lövruskor, av fem möjliga. Det är den bästa skärgårdsbastu vi besökt. Ett besök rekommenderas!

Mikael

SLÄNG KARLN ÖVERBORD SEGLA SJÄLV!!



För trettio år sedan, i en skum klubblokal bildades en inofficiell och i ÖBK föga känd kommitté vars verksamhet mestadels har ägt rum i det tysta. På det radikala 70-talet verkade den under namnet Sjöhäxornas kamporganisation och kunde klassificeras som en feministisk nätverkskommitte som kämpade för att ändra rådande könsförhållanden i båtklubben. Ni vet, det gamla välkända far styr och mor gör resten. Vilka som ingick i organisationen har aldrig riktigt blivit klarlagt då medlemmarna ganska snart gick under jorden för att verka i det dolda.

I KLUBBEN HANDLADE

deras dåtida kamp om att kämpa sig upp ur de mörka fotogenosande byssorna för att i alla fall få se en snabb glimt av solen och i nåder om gud (skepparn) var god få hålla i pinn och manöverreglage några minuter innan det blev dags för tilläggning.

Den tidens klubbstyrelser insåg snabbt att den manliga hegemonin utmanades av starka krafter. Först försökte styrelserna negligera hotet genom att låtsas som det

inte fanns. Under många år nominerades tex inga kandidater till organisationen av valberedningarna. Till slut blev ruffhäxorna alltmer militanta och skapade av varandra oberoende motståndsceller. Att denna undergroundliknande kommitte existerade ville efterföljande styrelser inte alls erkänna, speciellt inte inför andra Södertörnsklubbar. De skämdes! Att vid punschoftande herrmiddagar behöva medge att ÖBKs kaptener inte var skeppare i sina egna båtar skulle kunna resultera i mycket spott och spe.

KVINNLIGA MISSNÖJESYTTRINGAR hanterades istället diskret genom att erbjuda oroliga och räddhågsna manliga klubbsskeppare bredare bryggplatser så att de kunde skaffa sig större och bekvämare båtar. Risken för båtstrejk var annars överhängande. Men även om denna åtgärd modererade de mest militanta inom kommittén bestod den manliga skepparhegemonin rycken. Ruffhäxornas kamp ledde dock till att mer lyhörda båttillverkare hörsammade kraven på toalett och ståhöjd i ruffen. Även införandet av flamsäkra kök, strömsnåla kylboxar samt några båtfria dagar per säsong är också resultat som kan tillskrivas kamporganisationens verksamhet.

MAN MÅSTE ONEKLIGEN ERKÄNNA att kamporganisationens pionjärarbete de senaste 30 åren uppnått häpnadsväckande resultat och kommit en bra bit på vägen mot ett könsneutralare båtliv. Men ännu är det en lång bit kvar innan

full jämlikhet uppnåtts.

Nu kommer vi i den andra generationen och vi är inte lika snälla som våra föregångare. Vi vill ha snabba resultat! Och vi är många!

SÅ SYSTRAR, RES ER

och kasta av er era bojor, Stig upp ur den gamla kamporganisationens dammiga celliknande klubb nätverk och för vidare vår rättmätiga kamp med blanka svärd.

Om han inte går med på era rättmätiga krav så släng karln överbord och segla själv ty hava de verkligen samma beslutsförmågor som vi? Nej! Enda sättet att uppnå jämlikhet är att låta karln/skepparen stanna hemma och passa ungarna. Då kan vi äntligen njuta den feministiska sötman och slutliga segern. Att åka dit vi själva vill, att alltid se till båtarna alltid är förtöjda i lä och att solen alltid skiner när vi är ute. Dessutom skulle båtlivet bli så mycket säkrare. Att kvinnliga bilförare kör bil bättre är en

helig sanning som även gäller på sjön. Grundstötningar skulle bli ett minne blott. Vi seglar/kör helt enkelt BÄTTRE!

SÅ NU SYSTRAR GÄLLER DET!

Ta makten över era båtar och bestäm själv. Så återigen släng karln överbord och segla båtarna utan era män. Om han inte går med på det är det bara att skaffa en egen båt. Om mannen sedan protesterar eller mopsar sig är det bara att ta kontakt med vår kontaktkvinna så ser hon till att ett hästhuvud anskaffas och levereras till rätt adress.

Hälsningar Generation två, Ruffhäxornas kamporganisation.

Garanteriat karlfritt ombord!



MENSCH!!! VAD GÖR DU MED DIN BÅT? VI SER DIG ALDRIG!

I vår lilla följetong över mindre kända klubbmedlemmar har nu turen kommit till Lasse Generyd som är ganska ny som medlem i klubben. Loggen träffade honom mitt i vårrustningen. Båten är en gul hardtopbåt som heter Dinomin.

Lars, det var ett lustigt namn. Antyder namnet att det finns en annan delägare till båten?

-Nja, inte riktigt så. Det är min fru och jag som har båten ihop. Upprinnelsen till namnet var att vi tidigare seglade omkring i en If-båt med det fiffiga namnet Minodin. När vi kom fram till att vi egentligen inte är seglare och köpte vår lilla Flipper ville vi behålla namnets innebörd utan att kopiera det gamla. Då blev det Dinomin istället för Minodin. Smart va?

Du är ju ganska ny i klubben. Varifrån kommer du?

-Vi tillhörde Folksamkamraternas båtklubb som låg vid Lövliden, Folksams kursgård vid Karlslund. Men den såldes till nya ägare som inte ville ha oss kvar där. Då valde vi att bli medlemmar i Österhaninge båtklubb som vi tycker är den trevligaste klubben här i grannskapet.

Hur ser ditt båtliv ut?

-Vi använder båten mestadels till förflyttningar och för att rycka en del strömming. Det blir mest dagturer fast vi brukar övernatta 1-2 nätter per säsong då vi hälsar på vänner som bor på öar här i södra

skärgården. Vi har bl a bekanta på Aspö och vistas också en hel del på Björnholmen. Dessutom har vi ett eget sommarställe på Muskö.

Stuga också! Då förstår jag att du inte orkar vårrusta en större båt.

-Nja, det är inte på grund av vårrustningen. Visserligen ger små båtar små problem sägs det. Men vi behöver inget större för att säkert och billigt kunna nå öarna i det som jag betraktar som mitt revir. Jag har vistats i södra skärgården sedan jag var barn och har så att säga mutat in området mellan Ornö och Öja. Att det sedan är behagligare att vårrusta en liten båt ligger så att säga i sakens natur.

Kan du tipsa oss om några fina smultronställen?

-Javisst, och här finns ytterligare argument för små båtar. Man kommer in på fina grunda favoritställen som viken på Marbåling. Vånkobben är ett annan trevlig ö. Dessutom kan man lätt traila en liten båt vart man vill och byta miljö. Det har faktiskt hänt att vi slängt båten i spat inne i centrala Stockholm för en kvällstur under broarna.



Lars Generyd med sin båt Dinomin

Du verkar ha en ganska filosofisk inställning till båtlivet?

-Det är sant! Ibland har det, pinsamt nog, hänt att vi glömt bryggnyckeln hemma. Istället för att stressa hem och hämta den har vi gjort kombinerade picknicker och ö-exkursioner här på Gälö, som för övrigt är en riktigt vacker ö. Hur många andra medlemmar i klubben har sett sig runt här omkring måntro?

Kanske inte så många! Men hur blir det nu med vårrustningen?

-Hm! Det blåser lite kallt här på sjösidan. Jag tror att kör hem den till solsidan på tomten där jag har nära till alla verktyg och kaffeapparat. Sen sjösätter jag när det blir lite varmare i luften.

Lycka till Lasse och ha en trevlig båtsommar!

SÄKERHET FRAMFÖR ALLT!



En gång om året får ungdomssektionens medlemmar lära sig hur det går till att räta upp en omkullseglad jolle.

I år genomfördes vår årliga Jollevältning i Torvalla simhall där vattnet är lite varmare än i Askvik. Uppslutningen från våra medlemmar var stor och alla klarade trots liten kroppsvikt hos vissa att räta upp sin välta jolle och länsa den. Att det dessutom är en rolig

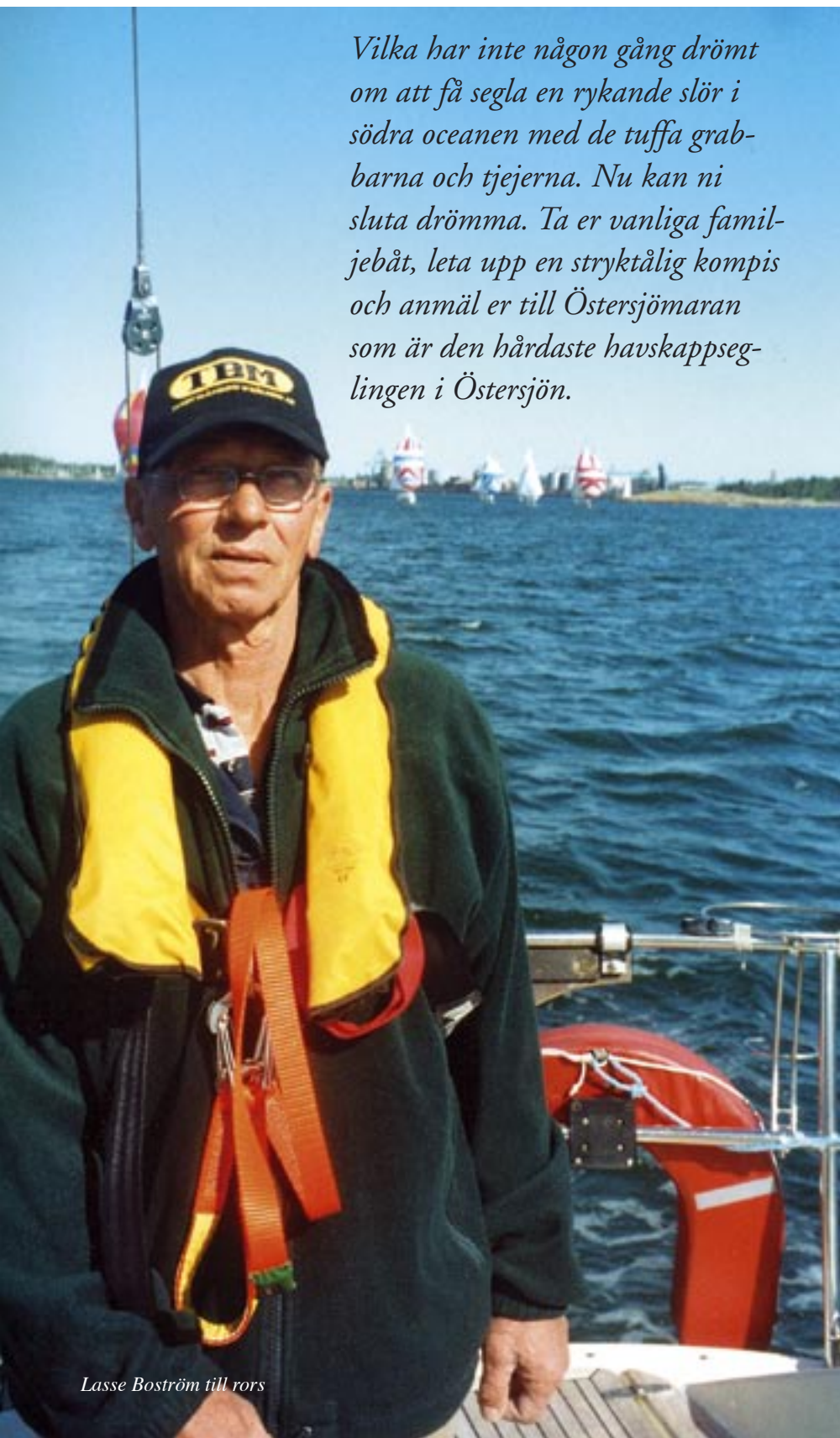
övning som kan kombineras med lek och bad gör inte saken sämre.

Vid en vurpa i Askvik kan våra oroliga föräldrar därför vara lugna. Vi har nu både vattenvana och sjövätt och klarar av att hantera vurpor både fram och sidledes. Men bäst av allt är ändå att hålla sig på rätt köl. Ovanstående bilder visar hur det gick till på jollevältningen.

Hälsningar Ungdomssektionen.

EN ÖBK-BÅT, TVÅ SEGLARE OCH 600 SJÖMIL

Vilka har inte någon gång drömt om att få segla en rykande slör i södra oceanen med de tuffa grabbarna och tjejerna. Nu kan ni sluta drömma. Ta er vanliga familjebåt, leta upp en stryktålig kompis och anmäl er till Östersjömaran som är den hårdaste havskappseglingen i Östersjön.



Lasse Boström till rors

Det var precis vad Anders Lindén gjorde 2004. Seglingen utgick från Oxelösund och gjorde i stort sett en "liten" nätt 600nm sväng till Gotland, Bornholm och hem igen vilket antagligen är en längre sträcka än vad den normale semestersegelaren seglar på en hel säsong.

Enkelt som en plätt kanske somliga tycker. Här kommer Anders Lindéns berättelse om hur det gick till när han och Lasse Boström kom fyra totalt i förra årets tävling. Att de blev bästa (och enda Öbk-båt) behöver väl knappast nämnas.

POSITIVA FÖRVÄNTNINGAR

Vädergenomgången vid middagen var grym. Meteorologen pratade om 20m/s och regn med nedsatt sikt. Men hade vi tagit oss ända till Oxelösund för att kappsegla skulle mycket till för att få oss att avstå. På tävlingsmorgonen vaknade vi förvånat upp till strålende sol och svag sydvästlig vind. Jag hade visserligen seglat maran en gång tidigare så jag hade en aning om hur det kan vara men för Lasse var det premiär. Men det här såg strålende ut. Det här skulle nog gå bra! Båten var redo med urkopplad fockrulle och spinnnettan surrad på däck. Själva var vi utvilade och seglingssugna.

Vi fick till en klockren startstartade klockrent med fylld spinnaker som andra båt tills ledaren lyckas fixa till en BeHå av sin spinnaker. Vi drog nu ifrån honom på platt läns i måttlig vind och blir första båt upp till fyren Gustaf Dahléen där vinden avtar än mer. Vad nu då? Skulle den inte öka? Meteorologer kan man

inte lita på. Istället får vi höjda för att hålla spinnakern fylld. Båtarna bakom försöker hålla rak kurs men deras spinnakers faller istället ihop.

ÖKANDE VIND

Vid fyratiden på morgonen får vi plötsligt ostlig vind som snabbt ökar till ca 7-8m/s. Inte så farligt! Snabbt ner med undanvindseglet och genuan. Upp med stora focken och dikt bidevind till märket vid Klintehamn för vidare färd till Öland. Radion pratar om västlig vind vilket betyder sträckbog. Jag försöker sova men väcks i gryningen när vi slår söderut längs med Ölands ostkust.

Vid den Södra udden blåser det nog uppemot 15m/s och jag skänker sprayhooden en tacksamhetens tanke. Utan den hade vi fått in ryksjön i ruffen. Vi är nu ganska ensamma på havet förutom ett segel som skymtar akterut och i lä. Vinden ökar ännu mer när det är Lasses tur att sova. Jag tror att han fick lite sömn innan det blev dags för segelskifte till en mindre hårdvindsflock. När jag på det gungande båtdeck, blöt som en katt drar ned gamla focken lossnar införaren till förstagsprofilen. Att jag fick tag på alla delarna innan de spolades i sjön var ett rent under.

VATTEN I BÅTEN

Vi har nu fått sällskap av en X332 vilket är i sin ordning eftersom det är en större och snabbare båt. Jag ålade mig efter en stunds betraktande av konkurrenten ned i ruffen för att värma upp en gryta. Utan bra mat

orkar man inte långt. Därnere flöt det vatten!!? Vi tog in vatten men varifrån? Efter tag ser jag var vågorna sköljer in. Förpiksluckan var satt i ventilationsläge. Antagligen tyckte väl Lasse att det var lite väl kvalmig luft i förpiken. Tack och lov var det ett lätt åtgärdat fel. Att sen torka upp i alla stuvfack och skrymslen är inget jobb för folk med anlag för sjösjuka.

Grytan smakade desto bättre efteråt. När jag därefter kommer upp igen frågar jag Lasse var X 332:an är. Lasse pekar glatt bakåt och i lä. Nu var det de som blev tvungna att brottas med revning. Deras storsegel togs ned helt och hållet. Antagligen hade de glömt att trä i sista revet. Det behövdes verkligen nu. Även vår stor såg vid närmare betraktande konstig ut med ett stort veck i toppen. Översta travaren hade släppt från masten. Dessutom lyckades vi haverera hackbrädan vilket gör att rorsmannen inte kan ta sina små "avlastningspauser" utan måste vara på helspänn hela tiden.

RIKTIGA NATURKRAFTER!

Lasse är på däck för att justera skotpunkten då båten faller ned i ett 5-6m djupt hål. Han förviner i vattenkaskaden och för ett kort ögonblick tror jag han fallit överbord. Sedan ser jag att han fortfarande finns kvar på däck. Jag trodde nog i mitt inre att han i det läget hade fått nog och ville vända hemåt. Istället vänder han sig om mot mig och skriker att det är härligt att känna på riktiga NATURKRAAFTER.

Sikten försämrades nu snabbt av mer regn i skymningen. Natten blir lång och tröttsam. I gryningen ser vi till vår glädje åter X-båten som inte lyckats dra ifrån mer än ett par hundra meter. Dom söker sjölä bakom Bornholm.

Nu blåser det ca 20 m/s. Vi följer X-båten mot Due udde där sjön är överdjävlig med 1.5 knops motström. Efter en seg rundning får vi pinkryss mot Rönne där vi tappade kontakten med vår vän X:et.

Trollungen visar konkurrenterna akterspegeln





"Red sky at morning sailor take warning"

MAKALÖS TRÖTTET.

Nu blev det äntligen dags för en skön och efterlängad nerförsbacke i 8-10 knops fart. Dags för att ta igen sig lite vilket Lasse gjorde med den äran. Jag hörde det ända upp i sittbrunnen genom dånet från vinden och sjöarna. Själv var jag så trött att jag nickade till i varje vågdal. Vid Hanö sparkar jag liv i Lasse som efter att ätit lite frukost kommer upp och tar över. Det var i grevens tid. Jag var så trött att jag inte hann ner i ruffen utan tvärsomnade rakt av i sittbrunnen.

Äntligen normala förhållanden. Efter Hanörundningen börjar det hela likna mer ordinär segling. Vi slår ut reven, byter till större fock, spinn är inte att tänka på än. Vi gör fortfarande maxfart. I de lite lugnare förhållandena försöker jag fånga ännu lite mer sömn. Lasse som är en snäll och vänlig själ låter mig sova länge tills han väcker mig och talar om att han sett en fyr. Vi håller på att segla för långt. Snabbt bort med spirbommen och en snabb gipp räddar situationen.

Vi kommer upp i höjd med Kalmar

och har fått en ny konkurrent som närmar sig från fastlandssidan. I kikaren ser vi att det är en Rival som går lika fort som vi. Snabba segelbyten görs nu från båda håll i den avtagande vinden. Till slut verkar läget under kontroll varför jag går och knyter mig. När jag vaknar frågar jag förstås Lasse om han vet var vår konkurrent är.



Det är svårt att sova i 20 m/s

Jag vet inte blir svaret. I samma ögonblick som jag häver mig upp

ur ruffluckan för att titta smäller det till som ett pistolskott ovanför hans huvud. Det är vår smygande vän Rivalen som krypit upp bakom vår akterspegel och som får fladder i sin spinnaker när han försöker höjda sig förbi oss i lovart. Snabb motåtgärd i form av luffning från oss får honom att ge upp och riva sin spinn. Han sackar efter till Gustaf Dahmén som står stabilt där i vattnet och markerar att bara spurtin till Oxelösund är kvar. Två och en halv timme därefter går vi lättade och lite förvånade i mål som andra båt i klassen och fyra totalt trots att vi anser oss ha gjort några grova missar.

STORT MANFALL

Vi är dock mycket, mycket nöjda att vi klarat detta marina Maraton då det senare visar sig att av 46 startande båtar av 29 bröt på grund av vädret och sjösjuka men också pg a strukturella skador på båtarna. På en båt krossades bl a huvudskottet och inredningen.

Vi kan bara gratulera grabbarna på den vinnande Rivalen som böjde roderaxeln efter en grundstötning vid Utlängans fyr men ändå lyckades vinna med bara delvis fungerande roder. Att kämpa mot naturkrafter på havet är stort men det är i ärlighetens namn ganska skönt att komma iland också.

Text: Anders Lindén

Foto: Anders Lindén

Klubbskvaller!

Redaktionskommittén lever farligt!



I sin iver att bedriva undersökande journalistik upp stod blodvite när redaktionskommitténs Lars Johansson i samband med sjösättningen kom i slagsmål med en båt vagga. Han klarade sig ur situationen genom att ge vaggan en dansk skalle.

Att vara van att klara sig undan uppretade klubbmedlemmar som man skrivit skit om är vardagsmat för redaktionen reportrar. Lömska vaggor som smyger sig på en bakifrån är däremot en helt annan sak.

Resultatet av närkontakten blev ett tre centimeter långt jack i pannan samt en frontalattack från klubbens samlade förbandsexpertis som med sjukvårdslådorna i högsta hugg kastade sig över Lars som en samling hungriga vargar. Det var bara med ett nödrop som han lyckades undvika att bli helt mumifierad.

Om han inte protesterat så envetet hade det blivit snabbtransport fastspänd på bår med blåljus till Handens närakut. Istället sjösatte han blixtnabbt sin båt och försvann i riktning mot den nedgående solen. Senare rapporter indikerar dock att allt gick bra och att han kommer att få ytterligare ett ärr att lägga till sina tidigare samlingar.

Klubbens "Hot shots" planerar!

Lasse Schelander, Anders Åhman och L-G Nilsson försvarar klubbens färger på Gotland Runt. Speciellt L-G kommer att vara jagad av vargar efter fjolårets fina placering. För säkerhets skull byter han därför klass från Orc till Ims. Lasse och Anders seglar Orc club.

Obekräftat rykte!

Det ryktas att Stickan Asplund smygtränar inför Bronspropellern i augusti. Tecken finns på att en träningskamp etablerats på klubbholmen.

Lite för jordnära!

Det ryktas att Ebba gick på grund på Lidingö runt! Pinsamt!

Skit i frid!

Använd gärna skärgårdstiftelsens bajamajor i sommar. ÖBK har lämnat ett bidrag!

Tråkigt!

Fredrik och Magnus har sålt sin X-99:a. Alla konkurrenter sörjer och hoppas att de snart dyker upp med någon ny båt.

Anders goes west...again!

Anders Åhman kommer att traila sin nytrimmade Soling till västkusten för att delta i Sveriges största kappsegling Tjörn Runt. Vi väntar med spänning på en rapport.

NY RODERKONSTRUKTION TESTAD I ASKVIK



Avancerad planprofil

Som de flesta känner till är rodren en svag punkt på alla båtar. Nu har nya sensationella forskningsresultat presenterats som kommer att leda till banbrytande teknikutveckling inom roderkonstruktionens och hållfasthetens område.



Rodret väckte stort intresse

Genom att optimera cordans profil, rätta ut nosradien och förändra metacenterhöjden på planprofilen har konstruktören Jonas Gustavsson lyckats minska rodrets yta och därmed det inducerade motståndet genom vattnet till ett



Den stolta konstruktören

minimum. Som en extra bonus får rorsmannen ett överlägset grepp utan tendenser till kvavitation eller översströmmning då den vackra och slimmade formen hjälper vattenflödet över rodret att förbli laminär längre tid än vad som är brukligt på ett vanligt roder.

Prototypen rönt vid avtäckningen stort intresse hos den församlade klubbexpertisen som ansåg att detta kommer att revolutionera roderkonstruktionskonsten. De konstaterade att ett paradigmskifte nu har ägt

rum som lyft upp denna forskning till en högre nivå. Intresset var så stort att flera klubbmedlemmar lade in preliminära beställningar på det nya rodret för att uppdatera sina gamla båtar.

På bilden ser vi den stolte konstruktören efter den första lovande testkörningen. Rodret skall nu ytterligare testköras i Askvik varpå mätresultaten sedan skall utvärderas. Ansökan om ytterligare utvecklingspengar från Nutek har redan gjorts och externa finansiärer står i kö för att ta del av framtida vinstpengar. Förhoppningsvis kommer den nydanande roderkonstruktionen att sättas i serieproduktion redan till sommaren. Vi önskar konstruktören lycka till och väntar med spänning på det första kommersiella exemplaret.

Redaktionen!



Båten lyfts i för testkörning

MARTINS METEOROLOGIÖRNA

På den här sidan kommer jag att presentera lite korta meteorologitips om väder och vind som man kan ha nytta av både vid kapp- och semestersegling. Även motorburna båtfarare kan ha nytta av vissa tips. Det blir tyvärr ganska kortfattat men jag hoppas att det kan vara till nytta ändå. Är det något ni undrar speciellt så kan ni höra av er till mig eller redaktionen så kan vi ta upp det i framtida nummer.

FÖRST UT ÄR LITE INTRESSANTA VINDEFFEKTER SOM KAN VARA BRA ATT TÄNKA PÅ.

Jordens rotation gör att vinden vrider till höger på norra halvklotet. I den fria atmosfären vrider den obehindrat men nära marken bromsas vinden av markfriktionen och vrider därför lite mindre. Det kan upplevas som att vinden vrider mot höger ju längre från marken man kommer. Över skog är denna effekt tydligare än över vatten eftersom det blir större friktion mot skogen. Typiskt vindvrid över skog är ca 40 grader medan det över vatten bara är ca 10 grader. Det här ger upphov till en del intressanta och användbara effekter, t.ex.:

- Vinden blir starkare på vänstra sidan av öar (sett från vindens riktning).
- Vind som blåser från kusten vrider åt vänster när man närmar sig kusten.
- Vind som blåser parallellt med kusten förstärks (kusten till höger) eller försvagas (kusten till vänster) i ett band nära kusten.

Hur tydligt detta märks beror det naturligtvis på hur kusten och ön ser ut och också vilken vädersituation som råder.

Det här gör också att vinden vrider åt höger i vindbyar eftersom en vindby är starkare vind som "ramlar ner" från högre höjd. I en turbulent luftmassa transporteras ju luft både uppåt (molnbildning) och nedåt.



Namn: Martin Ridal

Ålder: 37 år

Bor: i Norrköping

Yrke: Doktor i Meteorologi på SMHI:s forskningsavdelning

Jobbar med: Utveckling av prognosmodellerna

ÖBKmedlem: Sen 2001

Brygga: Bojen

Båt: Comfort 26:a och en 606 i Norrköping

Hobbies: Tja med två båtar och snart två barn samt engagemang i föräldrakoperativt dagis blir det inte mycket tid över till annat. Men att laga god mat är viktigt. Innebandy på vintern.

Favoritväder:
Allt väder har sin plats

KATHINKAS HEMLIGA



Kathinka utställd på båtmässan "Allt för Sjön"

OROSÅR RÅDDE I EUROPA och Sverige upprätthöll en i alla fall utåt sett strikt neutralitet som syftade till att hålla landet utanför kriget. I hemlighet förekom dock en hel del ljusskygga aktiviteter som rimmade dåligt med den förda politiken. Det är mot den här bakgrunden som Kathinka blir inkallad för att tjäna kung och krona.

Kathinkas första ägare var Bankir Christer Carlberg som gärna besökte Gruvbryggan på Utö där båten hade en permanent plats vid gångbron över till Persholmen. När kriget kom med påföljande bensinbrist var han dock tvungen att lägga upp henne på Sjöexpressvarvet på Lidingö.

Där Låg hon och slumrade stilla tills en Estnisk Kapten 1942 gjorde en framställan till Svenska under rättelsetjänsten om att få disponera fyra snabbgående båtar som skulle frakta agenter in och ut från Estland. Vilket uppdrag agenterna skulle utföra i Estland och i vilken relation de stod i till den svenska statsmakten är inte känt.

Men innan Kathinka fick rycka in fick hon en snabb överhaling med grå militärfärg samt starkare motor som gav henne en toppfart på lite över 30 knop vilket gjorde henne lite snabbare än dåtidens snabbaste jagare. Detta var livsviktigt om hon skulle råka bli ertappad på bar gärning.

Kommer ni ihåg veteranbåten Kathinka som presenterades i Höstloggen och som ställdes ut på Allt för Sjön? Nu har Anders Varneus på Musei- huset i Motala som ställer ut svenska veteranbåtar fått fram intresanta uppgifter om en hemlig och mindre känd del av Kathinkas historik.

ÖVERFARTERNA VAR ÄVENTYRLIGA
På den här tiden var de flesta städer och fyrar mörklagda och livhanken kunde hänga på att man navigerade rätt i mörkret. En grundstötning eller ett motorhaveri kunde få förödande konsekvenser.

Resorna var planlagda så att man startade från Lidingövarvet på sena eftermiddagen. Som mest fanns det tio personer ombord varför några var tvungna att tillbringa hela resan fastsurrade på akterdäck då sittbrunnen var fullastad med nödvändiga extra bensindunkar samt annan militär utrustning. Resan gick sedan genom Baggenstaket ner förbi Dalarö, Gålö och ut på Mysingen där de passerade

LIV!

Nynäshamn. Där togs den sista landbäringen innan ekipaget satte kurs direkt mot den punkt i Estland som skulle angöras när natten var som mörkast.

Vi kan nog anta att det krävdes en hel del mod att köra en liten båt blint i mörker genom minspärrar och i förhoppning om att inte möta något fientligt sinnat fartyg. Paradoxalt nog var risken att bli uppbringad nära den Estniska kusten mindre då den på många ställen är mycket långgrund vilket gör det svårare för större mer djupgående båtar att förfölja. Att stöta på beväpnade strandpatruller var också en stor riskfaktor. Att hon har blivit beskjuten är klarlagt då Anders vid tidigare renoveringar lagat flera kulkål i båten. Tyvärr finns det inga vittnesmål från dessa händelser.

DEN FARLIGA PERSONTRAFIKEN
PÅGICK regelbundet under de isfria perioderna år 1942-1943. Varför de sedan upphörde kan vi bara spekulera om. Antagligen kom frontstriderna för nära kusten.

Kathinka fick därefter inga fler uppdrag men var formellt sett fortfarande inkallad. Om underrättelsetjänsten fortsatte verksamheten med hennes tre medsystrar vet vi inte. 1946 fick hon slutligen mucka för att inleda sin civila karriär som fritidsbåt. Hon såldes då till mariningenjör Holger Graffman som sedan behöll henne i sin ägo i hela trettio år.

ATT KATHINKA INTE ÄR ETT MU-SEIFÖREMÅL
utan fortfarande aktiv som fritidsbåt i klubben visar att hennes histo-

ria inte är färdigskriven. Vi får vara stolta över att klubben hyser en så stor berömdhet och att vi förhoppningsvis får veta mer om hennes roll i statens tjänst under de mörka år då vårt lands självständighet stod på spel.

Mikael Lindh

Kathinka fakta

Modell:

Sjöexpress, Runaboat

Konstruktörer:

Gideon & Henning Forslund

Byggår:

1936

Mått:

7.80m X 2.20 M

Motor:

Chrysler 440, 320 hp

Tidigare ägare:

Ingenjör, Erland Stålnacke, 1936 –1937 (båten beställdes 1935)

Bankir o Löjtnant, Christer Carlberg, 1937-1944

båten döptes efter hans fru Louise, Kathinka Peyron)

Ingenjör, John Holger Graffman, 1944-1977

Anders Blume, 1977-1984

Ronny Walldén, 1984-1990

Advokat, Peter Jansson, 1990-1994

Anders Persson, 1994-ff

ATT TÄNKA PÅ INFÖR HÖSTENS



Tråkigt att i högsommarvärmen börja tänka på upptagning! Men med anledning av den "vältolycka" som inträffade i november-04 i Askevik vill styrelsen redan nu komma med några riktlinjer så att de som behöver göra nödvändiga förbättringar på sina vaggor och bockar får tid att göra det till höstupptagningen.

GLÖM INTE ATT

hamnmästaren och traktorförarna av säkerhetsskäl har rätt att vägra hantera båtar som skall läggas upp i undermåliga vaggor. De kan underkänna/utränga vaggor och bockar som inte håller måttet. Är du osäker på din uppallning går det bra att fråga hamnmästaren och traktorkillarna om råd redan nu inför nästa upptagning så att du hinner att åtgärda din uppallning.

Nedan angivna riktlinjer baseras på den genom åren samlade erfarenhet som vi i klubben erhållit med avseende på upplagssäkerhet och smidig hantering vid torr- resp. sjösättning.

KRAVLISTA FÖR VAGGA:

- Vaggan skall vara av ramkonstruktion, dvs bottenramen skall vara styvt förbunden med alla stöttorna. Båtens köl skall dessutom vila/stå på ramen så att den inte röra sig i någon riktning vid hård vindbelastning. Speciellt viktigt är att kölen säkras i sidled så att den inte kan kalva av upplaget vid hård sidvind.
- Dimension, stabilitet och styrka på vaggan och uppallning skall vara anpassad till båtens storlek, mått och vikt.
- Vaggorna skall ha minst fyra ställbara stöttor. Dessa skall vara uppsmorda före torrsättning samt i

UPPTAGNING!



övrigt vara lätta att justera. Erfodras verktyg skall dessa ovillkorligen finnas tillgängligt på platsen.

OBS! SINGELSTÖTTOR

dvs enkla stötar som enbart är fastspända mellan mark och båtens reling och som inte är styvt ihopkopplade, är svåra att säkert förankra och lossnar lätt då båtens täckning rister i vinden. Sådana stötar är inte lämpliga att använda på klubbens upplagsplats annat än som komplement till annan styv pallning.

KRAVLISTA FÖR BOCKAR:

- Motorbåtar ställs med fördel på

bockar med påmonterade ställbara stötar.

- Dimension, stabilitet och styrka skall vara anpassad till båtens mått och vikt.
- Om sk "kärringar" används så måste dessa förankras med varandra på ömse sida om båten. Detta för att förhindra att stöttorna glider från varandra vid vibrationer/skakningar pga vind.

PALLNINGSVIRKE

Pallningsvirke är plank och brädbitar för att lägga under vagghorn/bockben vid ojämna markförhållanden så att vaggan/bocken står så jämnt, plant och stabilt. Då det är

svårt att i förväg förutsäga de exakta markförhållandena är det bra om ni vid upptagningen av er båt tar med er tillräckliga mängder pallningsvirke.

Styrelsen för ÖBK ikläder sig ej något ansvar beträffande dimensionering eller utformning av båtvagga respektive båtbockar. Detta ansvar åvilar ägaren till båten.

Styrelsen



Österhinge Båtklubb
Box 3030, 136 03 Haninge
www.obk.se