

Sommar

juli 2007 nr 2

LOGGEN

Ostindiefararen
Götheborg

Skoja Cup

Göta Kanal

Boktips

Trevlig Sommar!



Innehåll



Ostindiefarare Göteborg	4
Skoja cup	8
Ungdomssektionen	12
Cabingadden på Pricken	14
Göta Kanal	16
Martins meteorologihörna	18
Boktips	20
Styrelse	22
Viktiga datum hösten 2007	23



BÅTKLUBBARNAS EGEN FÖRSÄKRING I 40 ÅR

Tel 08-541 717 50 www.svenskasjo.se

Ordförandens funderingar

Sommaren närmar sig med stormsteg och förväntningarna är stora inför kommande seglatser. Vid vårt extra möte den 30 maj beslöts att bygga ny mastkran som vi har möjlighet att klättra upp i. En efterlängtat förbättring i hamnen. Runt den nya kranen kommer en säkerhetszon att märkas ut. Tillverkningen av mastkranen beräknas börja under augusti och förhoppningsvis blir den klar att tas i bruk till avmastningarna i höst.

Tyvärr har ännu ej när detta skrivs alla båtar kommit i sjön vilket förorsakar merarbete för hamnkapten och traktorförare. Som ni alla vet står det i vårt arrendeavtal med Skärgårdsstiftelsen att alla båtar skall vara sjösatta före den 15 juni. Det är samma skrivning i detta avtal som vi hade med Stockholms stad så det är inga nyheter. Kommer båtarna inte i sjön innan våra traktorförare går på semester så återstår bara för båtägarna att hyra en kranbil.

Under våren har äntligen kursen för förarbevis kunnat genomföras med tillräckligt antal elever. Ett tag trodde jag att vi hade Sveriges mest välutbildade båtklubb när endast några få medlemmar anmälde sitt intresse trots att kursen varit utlyst under ett helt år. Den som i vinter är intresserad av en kurs i navigation, elektronik om bord, matlagning eller något annat hör av er till styrelsen så hjälper vi till. Alla är välkomna med förslag men styrelsen måste få reda på era önskemål för att kunna dra igång kursen. Gå in på vår hemsida då och då och kolla om det kommit något nytt (**OBK.se inloggning obk, klubbhus**).

Sommarens aktiviteter inom ÖBK startar som vanligt med Skoja Cup med start och mål på Klubbholmen. På kvällen efter tävlingen är det gemensam grillning på berget och alla är välkomna. Aktiviteterna fortsätter med Midsommarfesten med resning av majstång och lekar för stora och små. Den 18 augusti är det kräftkalas på holmen efter det att motorbåtarna har tävlat om Bronspropellern och seglarna kajkat runt i Kräftköret. Medhavda kräftor dukas upp på långborden och kalaset kan börja. Stig har lovat att se över hållfastheten på dansbanan så att alla utan risk kan delta i en svängom. Ni som inte deltar i våra tävlingar, kom ändå ut till klubbholmen och heja på de tävlande och delta i efterföljande samvaro. Gemenskapen på holmen är mycket gemytlig för alla åldrar och det är där idéer och frågor kring klubben ventileras.



*Med önskan om en
skön och avkopplande
sommar
Margaretha*

LOGGEN

Ansvarig utgivare

Margaretha Björklund
087762300@telia.com

Redaktion

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

Layout

Carolin Platzek

Omslagbild

Carolin Platzek

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

”Vad skulle egentligen jag på havet att göra när den enda erfarenheten jag hade av sjölivet var den jag hade fått från Russel Crowes film Master and Commander”.

OSTINDIEFARAREN GÖTHEBORG

20 månader tog det för Götheborg den nya att åka fram och tillbaka till Kina. En resa som tog betydligt längre tid 200-år tidigare. Av 20 månader så var jag bara med under en månad. Innan jag steg på skeppet för första gången i början av Juli 2006 så hade jag aldrig seglat. Jag vet inte ens om jag hade tänkt tanken innan jag utnyttjade dagen teknologi, klickat mig fram till SOI:s hemsida på Internet, förstått att man med några enkla klick kunde anmäla sig som jungman till Kina resan och sen göra det. Två månader senare fick jag besked att jag hade kommit med så man kan säga att hela processen fram till avgång var att halka in på ett bananskal. Vad skulle egentligen jag på havet att göra när den enda erfarenheten jag hade av sjölivet var den jag hade fått från Russel Crowes film Master and Commander. Jag minns att jag tänkte att det kanske skulle kunna vara en kul grej, och vem vet när ett sådant här tillfälle skulle dyka upp nästa gång.

Vi var ett gäng människor i blandade åldrar som dök upp i Göteborg i slutet av juni 2006 för att ta flyget till Jakarta med en mellanlandning i Bangkok och Singapore. Där var det betydligt varmare än den regniga svenska sommaren som jag lämnade. Smutsigare också för delen. I Jakarta, i bussen på väg till båten varnades vi för ohederliga taxichaufförer och korrumperad polis. Men när vi steg av bussen har jag glömt allt sånt för där stod hon. Ostindiefararen Götheborg, jag vill

nog inte säga att det var direkt kärlek vid första ögonkastet men hon är otroligt ståtlig och när vi steg ombord så var det med respekt och förväntan. Den dagen delades vi upp i tre olika vaktlag. Jag hamnar i midskepp men bytte senare till styrbord. Det är egentligen ingen skillnad förutom namnet och arbetstiderna. På havet kom vi att jobba 4 timmar vara lediga 8 timmar. Jag jobbade alltid 12-4, både dag som natt. När det är som varmast och när det är som mörkast.

De följande dagarna i land gick vi igenom arbetsuppgifter, brandgången, var alla rum låg, och framför allt klättring i masterna. Stiger man på Ostindiefararen Götheborg så kan man inte undkomma att klättra i masterna. 47 meter ovanför havet är den högsta masten och det är naturligtvis upp i den som man ska den allra första gången. Jag har aldrig varit speciellt höjdrädd och hade egentligen aldrig några problem i att klättra även om jag aldrig älskade att göra det. Man har alltid sele på sig så risken att tappa greppet och störta ner mot havet eller i båten är aldrig någon risk men visst känns det som att man lever.

Jakarta borna är, trots ohederliga taxichaufförer som oftast inte alls hittar till stället dit man vill åka och läskiga poliser, trevliga människor. Men med otrolig hetta och mängder med turister som ville se båten kändes det ändå bra att äntligen få komma ut på havet och segla på riktigt. Även om jag såklart inte hade en aning om vad som väntade. Jakarta till Kanton



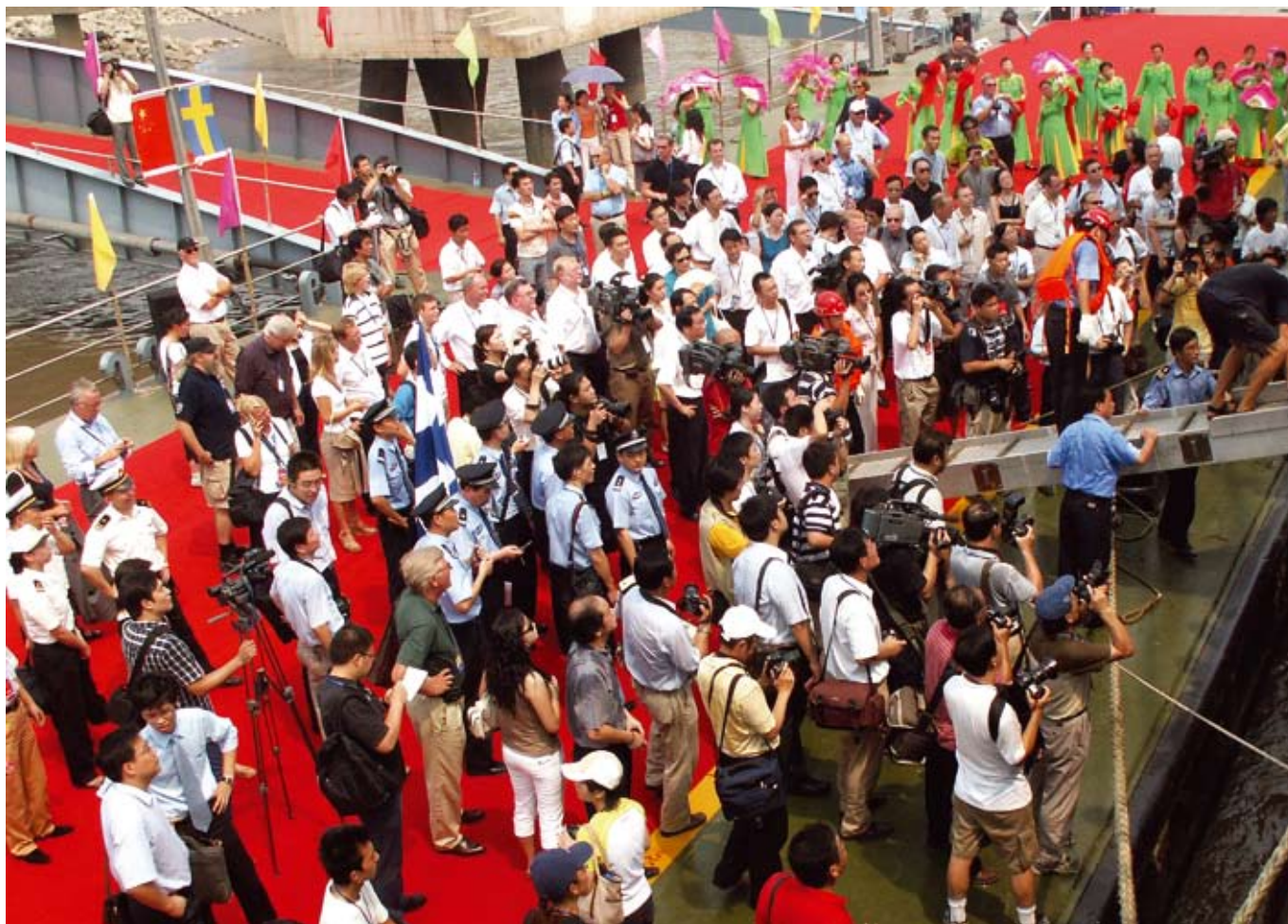


i Kina, det skulle ta 3 veckor ute på havet. Jag blev dessvärre nästan direkt sjösjuk. Som den värsta fyllan som höll i sig i tre dagar. Då jag låg i min korg och längtade tillbaka till det lugna Sverige. Men när jag väl hade vant mig så förflöt dagarna snabbt, oftast var värmen ens värsta fiende och var inte dricksvattnet varmt så smakade det klor. Det var så varmt att det såhär i efterhand är svårt att tanka på att när jag åt middag så kunde jag sitta böjd över tallriken samtidigt som det rann svett av mig. Men vädret för segling var ändå perfekt. En dag på havet förflöt med diverse uppgifter som att klättra i master och ordna med segel, till att gå vaktronder, stå vid rodret eller arbete i köket. Jag gjorde aldrig lumpen men på ett sätt fick jag för mig att det liknade det en del. Vi jungmän gjorde skitgörot ombord med folk som bestämde över oss, men naturligtvis har aldrig skitgörot varit roligare. Och gemenskapen med människorna ombord blev det en speciell relation med tiden. Här möts människor i helt

olika åldrar, den yngsta 17 och den äldsta över 70, det var människor man inte visste att man ville känna. Inte alla var svenskar, det var några norrmän och kanske 10 kineser - några som var journalister och några fotografer. Det spelades t.o.m. in, som jag förstod det, en dokusåpa ombord. På fritiden valde jag att läsa mycket, lyssna på musik eller helt enkelt bara ligga någonstans på däck. Höra folk som pustar och drar i tampar eller bara lyssna på havet. Arbetet på natten skilde sig mot dagen eftersom hela båten sover utom ens eget vaktag, värmen är inte lika påtaglig och det finns en del tid till att bara sitta på däck och prata med varandra. De två som hade vaktjänst i byssan kunde laga nygräddat bröd till nattfikat. En natt när vi hängde ute fockmasten och det svarta havet under oss anade vi plötsligt att det var något mer än bara havet där ute. Några delfiner hade gjort oss sällskap. Det var sånt tillfällde då man gärna stannade kvar ute på masten trots att jobbet var klart och helt enkelt bara njuta av att man var

Yessie från Kanton lär styrbordsvakten dricka te på kinesiskt vis innan vi går iland. Hon seglade med oss från Djakarta.





Kineserna välkomnade Götheborgsfararen med sång och dans. Vid ankomsten emottogs vi med röd matta. Mediaintresset var som synes stort.

just där, just då. Varje söndag var det uppträdande på båten. Varje vaktlag ordnade någon form av festlighet. Styrbord hade barnkalas och midskepps piratöverfall. Piratöverfall var föresten inte bara någonting som man skämtade om då vi åkte genom ett pirattätt vatten och en gång var det oroväckande många små snabba fiskebåtar som dök vid vår sida men som försvann illa kvickt när vår eskort båt som vi hade med oss en bit dök upp. Det hände ingenting då och vi klarade oss hela resan. Det är förövrigt svårt att veta när saker hände, dagarna gick in i varande, ens tidsuppfattning blev felvänd och det var bara att försöka följa med skeppslivet.

När vi väl började närma oss Kina så låg den en förväntning över båten. För även om Götheborg skulle åka vidare till Shanghai så var det till Kina och Kanton som var det största målet. Det som båten byggdes för, för att kunna göra om samma resa som för 200 år sedan. Enligt en kines jag träffade var båten det största som hände i Kina det där året och det märktes. Därför blev det också ett pampigt mottagande. Ombord på vår båt fanns vår egen konung och drottningen som var efter en pratstund betydligt med jordnära än vad jag hade trott. När man steg av båten så hyllades vi lite som hjältar, av okänd anledning. Och vart man än gick så fick man

skriva autografer. Jag fick till och med skriva på en bäbis tröja och på någons arm.

Och trots att båten nått sitt mål så var det inte slut på jobb. Båten ska såklart visas upp och varje dag kom det flera tusen besökare som förutom att se båten ville ta kort – "Can I take a picture". En inövad och väl använd fras. Det var lite som att man längtade tillbaka ut på havet. På vår lediga tid i Kina fick vi gå på tebjudningar och äta stora bufféer med allt från sniglar till tupphuvuden och grisskin som mat. Jag skäms inte när jag säger att det var en befrielse att se Pizza Huts logo. I övrigt var Kina maten inte som hemma och jag tillbringade många luncher vid Mac Donalds. Det firades i flera dagar efter att vi lagt till i Kina. Till och med vår svenska Timbuktu var där och gjorde två spelningar. Efter en vecka i hamn fortsatte jag min resa till Hong Kong och flög därifrån hem. Med en hög med nyinköpta dvdfilmer, erfarenhet och såklart både vänner och minnen för livet.

Text: Mats Udd

Foto: Magnus Fareskog



Mats Udd

Foto: Carolin Platzek

Koll på Skoja Cup

Foto: Carolyn Platzer

Varmt soligt och lite vind!

Samma dag som Stockholm maraton sprangs i rekordvärme körde vi vår egen lilla mara, Skoja cup.

Lite vind men ett i övrigt fantastiskt väder bidrog till att starten blev en timme försenad. När sedan det väl samlade fältet kom iväg gick det inte fort. De flesta båtarna hoppade från vindstråk till vindstråk i förhoppning om att komma någorlunda åt rätt håll. Speciellt ungdomssektionens 606:a med Fredrik och Anna ombord led av sin låga rigg som inte nådde toppvindarna. De stora båtarna med höga riggar gynnades av vädret och det gällde att inte hamna i lä om närmaste konkurrents segelplan. Då tävlingsfältet större delen av tiden var väl samlat fanns det goda möjligheter till samtal och skämtsamma kommentarer mellan båtarna.

Först nere vid Johannesgrund, nära Havstornsudd kom det vind som var värd namnet. Då gällde det att snabbt få fri vind och ta tillvara på de få vindskift som erbjöds på vägen upp till pricken Stenskärsbank. Vahine kom först loss och lyckades tillskansa sig ett stort försprång gentemot det övriga fältet. Efter rundning av pricken var det fritt vägval tillbaka till klubbholmen för att påbörja ett andra varv på Mysingen. Så blev det dock inte. Vinden avtog alltmer varför tävlingsledningen mycket klokt

beslöt att korta av banan då det inte var någon idé att försena grillningen med en hel flotta hungriga seglare drivandes i kvällningen på Mysingen. Istället blev det målgång efter ett endast varv varför vi alla kunde njuta av tidig grillning och andra kulinariska läckerheter.

Seglingen då? Bäst av alla seglade LG Nilsson som är tillbaka i högform efter förra årets mastbrott på Hansson

31:an, Vahine. Tvåa kom Fia och Björn Björling i Dehler 34:an, Dolly. Trea kom våra utsocknes gäster, Iwa och Janne Wasberg i en Carrera tillhörande Trollbäckens båtsällskap. Fullständig resultatlista finns på hemsidan.

Tävlingsledningen delade i år ut Sportmanspriset, en hink med ost och vin, till Hasse Svedberg för den senaste anmälningen till tävlingen i klubbens historia. Han

seglade helt sonika upp till startlinjen och anmälde sig som tävlande när han passerade den. Att han inte hade någon besättning, glömt nationalflaggan uppe och hade en stor gummijolle på släp gör inte prestationen mindre.



Redaktionen



Ryktet om våra trevliga tävlingar sprider sig. Även i år fick vi besök av våra vänner i Helsman Carreran Ninja från Trollbäckens båtsällskap. De startade mycket tidigt på morgonen från VissVass för att hinna fram i tid till start. Att starten skjöts upp en timme gjorde ingenting.



En katt bland hermelinerna! Tre vinnande besättningar samlade på bild och en som väldigt gärna vill vara vinnare. Vid det här laget börjar det bli svårt att hitta plats på dryckeshornet att gravera in fler namn på. Att vinna dryckeshornet är stort och prestigefullt.



Vinnande båt, Vahine och tvåan Dolly på samma bild. Så här lite blåste det i starten. Det verkar bli ett riktigt lättvindsår då alla seglingar hitintills på säsongen har ägt rum i "fjösvindar". Vi hoppas på lite stadigare vindar till augusti månads seglingar.

Foto: Ulf Sjögren

På Hasses båt finns allt och lite till! Är man tekniskt geni som Hasse går det att arrangera så allt går att hantera ensam. Vad sägs om en elektriskt upprullad gennaker? Alla som vill se praktiska beslag och smarta båtlösningar bör ta kontakt för en lektion i hur man "pimpar" sin båt.



Foto: Carolin Platzeck

Kolla stilen! Vem vågar ifrågasätta en starter med pistol i sin hand? Tävlingsledningen hade järnkoll på alla tävlande och gjorde ett storartat jobb. De hade också modet att ta det tuffa beslutet att skjuta målgång efter bara ett varv. Tack för ett bra jobb. Vi alla ser fram emot Kräftköret den 18:onde augusti.



Foto: Carolin Platzeck

Tröööögt!

Lidingö Runt var i år en särdeles trög historia. Till skillnad från förra årets rykande kuling var årets tävling ett segt drivande i nästan obefintlig vind. I höjd med Halvakssundet tyckte de flesta att det fick vara nog och startade motorerna för att hinna hem i tid till Melodifestivalen. Då hade de flesta drivit koncentrerat omkring i ca 6 timmar med nerver spända som fiolsträngar. Både svordomar och uppsluppna skratt hördes på fjärden när en efter en gav upp. Själva gav vi på Ebba upp efter att ha räknat ut att vi skulle göra över 5 knop i snitt för att hinna fram till mållinjen innan maxtiden gick ut.



Anders Åhman med besättning läkränger Vision två i den lätta vinden för att minska den våta ytan. Det gav resultat! Från ett läläge lyckades de glida ifrån sina mindre uppmärksamma konkurrenter.

Rödljus på Ornö ström

Precis som vanligt vann fel lät och fel båt. Förhoppningarna på fin segling runt Ornö var stora med tanke på bleket på Lidingö runt. Ett vasst startfält med många snabba fler och enskrovsbåtar suktade efter bra vindförhållanden. Men vinden tog god tid på sig. Efter att ha börjat seglat i lätt undanvind tog vinden en långdragen paus i höjd med Ornö huvud. Endast ett fåtal skickliga ÖBKseglare, däribland Anders och Johan lyckades positionera sina båtar rätt för den nya vinden.



Minsta båt på Ornö runt var en Öbkbåt. Fin balans på läns i båten som för dagen seglades av killar. Tjejerna laddar om och kommer åter att segla Contra i augusti.

Resten av tävlingen genomfördes i propaganda väder för segelsporten, blå himmel och fin sjöbris. Fotograferna från seglingsbilder tog många fina kort som kan beskådas på nätet. Precis som vanligt kunde ÖBK räkna in flera goda placeringar i Södra skärgårdens största distanskappsegling.



Skeppare Anders ger instruktioner om vilka tampar som besättningen skall dra i. Besättningen ser lite undrande ut.



Lasse Schelander var klubbens representant i familjeklassen. Om han hade lyckats vinna en tredje gång hade han hemfört vandringspriset för alltid. Förhoppningarna om vinst tog slut i bleket på Ornö ström.

Har du båt har vi resten.

Det är lätt att vara smart. Tänk dig att hitta allt du behöver under ett tak... Att kunna lämna in din motor eller trailerbåt till en auktoriserad verkstad, att få handla i lugn och ro i en inspirerande miljö med priser som får dig att må bra. Personalen som möter dig har utbildning, kunskap och erfarenhet. Vi kan montera allt vi säljer. Varmt välkommen till vår värld.

Nytt, snyggt och måste ha.

Jacka i vattentätt och slitstark material som andas.

2 095:- (2 495:-)



Annonsen gäller tom 31 augusti 2007 eller så långt lagret räcker

Nyhet!



Kapockkuddar aXent

Klassisk båtdyna i nya fräscha färger. Enkla eller dubbla med stoppning av 100% kapock av högsta kvalitet.

Pris från **98:-** (129:-)



Rivö räddningsväst

Helautomatisk, integrerad sele (godkänd till 2000kg), D-ring, SOLAS-reflexer på innerhölje, fleecetrage, visselpipa, CE-godkänd, 150N. 10 års garanti.

749:- (1 098:-)



Lewmar One-touch

Äntligen ett engrephandtag, inget lås att vrida bara att hålla i skafet så är handtaget löst. Standard och Power-Grip handtag.

649:- (790:-)



AIS mottagare Navman

2-kanlig AIS mottagare som visar Båt ID, kurs, längd mm på tyngre sjöfart. Ansluts mot en separat VHF-antenn alt. komplettera med splitter mot befintlig.

2 999:- (3 590:-)



Sperry skor

Sko i kanvas, med snörning. Vadderad pläs och kant för skön komfort. Ljus gummisula som greppar utmärkt på vått underlag och inte lämnar märken.

498:- (649:-)

Alla lev. med teakfront



Kylskåp 49 liter

Isotherm kylskåp, extra djupt i nedre delen för flaskor. Mått: 525 x 380, djup 485 mm 40mm tillkommer för dörren. Monteringsram ingår. Finns även med ASU.

5 990:- (6 490:-)



Lewmar storskotsystem

Travare med dubbeltrissor, ändstopp med enkeltrissa och hunsvott, kontrollplatta med skoträttor. Masterfall 8mm. Dold fastsättning.

3 498:- (3 990:-)



IQ linor

Nya Dyneema fall från Polypres. Linorna är färdiga med Wichard fallhake. Finns i 3 längder, 3 dimensioner och 3 färger.

798:- (1 100:-)



Fashion räddningsväst

Modern helautomatisk uppblåsbar väst med tre olika mönster, leopard, zebra eller kevlar. Sv. manual plus eng. CD som demonstrerar hur man byter patron.

2 290:- (2 595:-)



Alpine CDE-9873Ri

CD / CDR / CDRW / mp3 / RDS radio, iPod. Uteffekt 4x45W. 2 lågnivåutgångar med Subwoofer-kontroll. Vit bakgrundsbelysning Bass/diskant Center Frekvensjustering

1 998:- (2 490:-)



Livflotte XM ORC standard

Livflotte för 4 personer i container. Isolergolv, stor ingång och en takkonstruktion som består av två kraftiga pontoner.

10 490:- (11 555:-)



Riggverkstad

Vi pressar de vanligaste terminaländstyckena, modifierar alternativt skapar nya. Mantågslinor, vajerstag och förstag från tre millimeter. För mer information maila till: butik@bataccenten.se

GARMIN

LOWRANCE

MAGELLAN

Raymarine

STILVA

NAVMAN

SIMRAD

HUMMINBIRD

INTERPHASE

GEONAV

tecktick

Vi har öppet mån-fre 10-18, lör 10-14 (under april-maj lördag 8-14 söndag 10-14) Svarvarvägen 8b 142 50 Länna Telefon 08-777 52 00 www.bataccenten.se



Foto: Catrin Olausson

Jollevältning 2007

Den 27 april genomförde vi den årliga jollevältningen i Torvalla simhall. Vi simmade även 200 meter frisim och 50 meter klädsim. Självklart klarade alla av att välla upp jollen galant! Detta fick vi bevisat under värkvällarnas måndagsseglingar då mer än en vältte i det kalla vattnet. Som tur är väntar alltid varm saft uppe i klubbis efter seglingspassets slut...



koncentration i bottenmålningen! Det gäller att få en slät botten inför Skoja och de andra klubbseglingarna. Nu skall de gamla uvarna sättas på plats.



Värrustning är faktiskt riktigt roligt! Allt annat dementeras å det bestämdaste. Lite skoj i allvaret måste man få ha.



Anna malar över de ställen där Fredrik har fuskat. 606: an skall bli hal som en tvålv inför tävlingssäsongen.

Foto: Mikael Lindh

Läger

Vi behöver föräldrar som ställer upp!

I år ligger lägret under vecka 32 i schemat. Vi håller som vanligt till på klubbholmen. Ungdomarna behöver föräldrar som ställer upp som markarbetare och allmän hjälp under hela veckan. Mer information finns på hemsidan. Titta även gärna in på seglarskolans blogg www.seglarskolan.blogg.se där det går att kommentera våra inlägg.

Varma dagar är det populärt att paddla klubbholmen runt i länekanotenv. Den ligger upplagd på Klubbholmen och får användas av alla medlemmar.



Foto: Carolin Platzeck



Generator, Startmotor & Kabelspecialisten

Båt. Bil. Lastbil
Entreprenadmaskiner

**Konsultera oss för Båtelsinstallation och kontroll av din
grov-el,
för din trygghet och driftsäkerhet**

**Vi fixar dina start & generatorproblem inom 24 timmar
Tag med annonsen, så testar vi din startmotor eller
generator
Gratis !**

Under våren har vi kampanj på en roderstabilisator.

Med egenskaper som:

- **Stabilare gång**
- **Bättre styregenskaper, lättare att manövrera vid lågfart ex. angöra bryggor mm**
- **Passar alla roder med fast propelleraxel**
- **Svensktillverkad**

777 19 07

**BQB Service AB, Hantverkarvägen 23 D, Haninge
www.bqb.se**



Foto: Lennart Edlund

Cabingadden på "Pricken"

Jag vet inte så mycket om hennes tidigare historia mer än att hon är byggd hos Johansson och son i Holmsund 1961 och var beställd av en blomsterhandlare på Lidingö och att nypriset var lite drygt 30 000:- kr. Den här informationen har jag fått av Rolf Johansson som startade varvet i slutet på femtiotalet. Johansson och son är idag ett av de få träbåtsvarv som fortfarande bygger lite större fritidsbåtar, Rolf är idag närmare 70 år och det är hans söner som driver varvet vidare. Varvet har under senare år mest blivit uppmärksammat för bygget av kopian av Ivar Kreugers racer "Svalan!" från trettiotalet. Det gjordes till och med ett TV-reportage om detta och de som såg programmet kanske kommer ihåg att den första kopian förstördes när den låg upplagd på ett varv i Solna. Man gav sig dock inte utan byggde ytterligare en kopia som jag tror ligger på Pampas Marina idag.

Min båt är en tidig "Cabingadden". Namnet eller benämningen härstammar från ön Holmögd i Bottenviken. Varvet byggde redan i slutet av femtiotalet några båtar som har en likadan ruff men utan doghouse. Rolf hade nog fått influenser från Storebro som vid den här tiden hade börjat bygga den fluscdäckade Solön. Cabingadden erbjöd lite

mer ljus och rymd med sin ruff och de stora glasytorna. Det är såvitt jag vet bara ett fåtal båtar som har byggts i samma utförande som min. Under sextiotalet byggde varvet sedermera många "Cabingaddar" med ungefär likadant skrov men med allt modernare stuk på överbyggnaden.

För drygt tio år sedan, i samband med att jag höll på med vårrustningen, blev jag kontaktad av en person som kände igen "sin" gamla båt. Det var dock inte min båt utan han berättade att den båt han hade haft varit nära nog exakt likadan men spegelvänd så att styrplatsen varit på babordsidan i stället för som på min båt på styrbordssidan. Den båten hade dock dessvärre förintats i den stora branden på åttiotalet vid Slagsta Marina som tog massor av båtar med sig i graven.

För att återgå till min båt så är hon byggd med skrovet i furu med spant och köl i ek. Det översta bordet, överbyggnaden och akterspegeln är i mahogny. Längden är 26 fot och maxbredd 2,6 m. Den är inredd med en heltäckande koj för upp till tre personer i förpiken, i ruffen finns dinett, klädskrubb, kök och diskho. Motorn är numera en Volvo Penta BB140 på 125 hkr, dvs en mariniserad B21 bilmotor som satt i en Volvos 240-serie.

Jag, eller snarare familjen Edlund, har ägt båten sedan 1989. Vid köpet satt en sexcylindrig Ford bensinmotor, som härstammade från engelska Ford Zephyr, monterad. Vi använde båten de första åren utan att göra några andra ändringar än att komplettera förpiken med en extra koj för att få sovplatser till våra tre barn. Vi blev dock snart varse att motorn fullkomligt slukade bensin och eftersom jag i min ungdom sysslat mycket med motorcyklar, bilar och motorer i största allmänhet, beslöt jag att renovera och marinkonvertera motorn från en Mercedes 220 Diesel personbil och montera in den i stället för Ford-motorn. Efter en del oförutsett pyssel fungerade den motorinstallationen bra och driftskostnaderna minskade drastiskt. Det enda problemet var att motorn var i klenaste laget (60 hkr) för att medge så mycket mer än displacementsfart (7-8 knop). Vi använde dock båten flitigt i det här skicket under ett antal år med semesterresor som sträckte sig ned till Västervik som längst. Under de här åren var vi medlemmar i Huddinge båtklubb och båten hade alltså sin hemmahamn i Värbyviken i Mälaren.'

I slutet av 90-talet hade jag efter en del funderande och diskussioner inom familjen om vi skulle skaffa oss en nyare och större båt i plast trots allt kommit fram till att vi skulle behålla båten. Barnen hade börjat växa ifrån ett båtliv tillsammans med föräldrarna samtidigt som jag själv hade blivit sugen på att genomföra en större renovering av båten. Jag hade fått mycket inspiration av att läsa "Handbok i träbåtsvård" som är skriven av Björn Peter Behrens och efter att med bistånd av min äldste son ha övertygat hustrun om att detta var nästan lika viktigt som att renovera huset och att det i varje fall var fullt möjligt att skjuta på husrenoveringen till dess att båtrenoveringen var klar så togs båten hem till villatomten i Huddinge hösten 1998.

Jag hade räknat med att ha båten hemma i ett och ett halvt år men den kom i själva verket att bli kvar till sommaren 2001. Det är tveksamt om jag skulle ha genomfört detta om jag till fullo hade vetat vad jag gav mig in på. Träbåtsägarnas kanske största guru Tomas Larsson hade vid den här tidpunkten inte kommit ut med sin bok om träbåtsrenovering vilket på ett sätt kanske var tur eftersom han är mycket tydligare med vilka svårigheter och problem som kan uppstå. I vilket fall genomförde jag det jag hade tänkt mig vilket innebar att skrov och överbyggnad renskrapades och mättades med linolja, alla trasiga spant reparerades, ett dåligt skott mellan ruff och uteplats byttes ut, för- och akterdäck, rufftak och rufflucka renoverades och relingslisten byttes ut. Dessutom sålde jag Mercedesmotorn och inköpte Volvon, en affär som i slutänden gick nästan jämt upp. Lister och ribb som behövde tillverkas beställde jag hos Pondus snickeri på Kungsholmen där jag också fick en hel del värdefulla råd och tips.

Förutom att allting alltid tar längre tid än man planerat bjöd inte arbetet på några chockartade överraskningar. Det jag hade oroat mig mest för var däckrenoveringen men den gick enligt plan och genomfördes nästan helt enligt de anvisningar som Berens lämnar i sin bok. Jag hade beställt fasade ribb i oregon pine vilka limmades med epoxy på det nedhyvlade däck. Det som visade sig innebära mer arbete än väntat var renoveringen av rufftaket. Efter att med mycket möda fått bort den gamla galonbeklädnaden stod jag både med oförutsedda rötskador och flisningar i plywooden. Det krävdes många timmars reparationsjobb och slipning, flera

lager epoxispackel och ännu mer slipning innan taket kunde målas med tvåkomponentsfärg. Jag minns inte riktigt, men det krävdes fyra eller fem lager färg innan taket blev någorlunda snyggt.

Slutresultatet av renoveringen har väl i stort sett blivit det som jag tänkte mig. I slutet av renoveringsarbetet monterades även en toa med elpump och septitank som avsevärt höjt boendestandarden. Motorbytet blev också lyckat, det har inneburit lite bättre fartresurser utan att motorn blir överansträngd. En extra bonus är också en mycket lägre ljudnivå som trots massor av isolering var obehagligt hög med Dieselmecan. Bränsleekonomin är med dagens priser på diesel och bensin ungefär densamma.'

I samband med att båten togs hem till villatomten blev jag också medlem i Österhaninge båtklubb. Jag hade fått information om klubben både av en arbetskamrat och av min granne. Efter att ha åkt ut och tittat på hamnen insåg jag att det knappast går att hitta en bättre och vackrare bryggplats till sin båt. Jag hade dessutom sådan tur att jag fick en bryggplats lagom när båten var färdig för sjösättning sommaren 2001 och efter att ha legat i Värby några veckor blev den första längre turen efter renoveringen resan från Värby till Askviken. Numera delas användningen av båten mellan föräldrarna och äldste sonen med sambo. Det är ett förhållande som för min del passar utmärkt eftersom jag då har möjlighet att kräva en del hjälp både vid vårustning och vintertäckning. Det innebär förvisso en del arbete att bibehålla skicket på en träbåt men den renovering som gjordes har underlättat arbetet eftersom det tidigare nästan alltid handlade om att samtidigt utföra någon akut reparation.

Jag ser nu fram emot att få möjlighet att nyttja båten mer och under längre tid på säsongen eftersom jag om något år kommer att bli pensionär. I garaget i villan finns också en Volvo B 230 – motor. Den motorn är från en av de allra sista årsmodellerna av Volvo 240 och är komplett med elektronisk insprutning och tändning. Ett planerat pensionärsprojekt är att marinisera den motorn med marindelarna från den motor som nu är monterad i båten. Motiven till ett sånt motorbyte är en förhoppning om lite lägre bränsleförbrukning, lugnare motorgång vid låga varv och minskad miljöbelastning genom renare avgaser.

Lennart Edlund



Göta kanal

Vad gör en kanalfarare som är trött på fuktiga ruffar och slussstress och inte vill riskera sitt förhållande. Jo, han kliver helt sonika av båten. Dammar av sin gamla cykel, bokar rum på vandrarhem utmed Göta kanal och väljer ut ett naturskönt avsnitt kanal som ska avnjutas, helst i bra väder och i goda vänners lag.

Vi hade länge varit sugna på att "göra" Göta kanal men tyckt att det tar alldeles för lång tid att korsa landets "Blå Band" med båt. Att köa i väntan på slussöppningar och mötande båtar lockade inte heller. Att ta sig från Gälö till Söderköping tar också sin rundliga tid. Därför fick det bli den gamla pålitliga järnhästen som kom till heders igen.

Då vår kanaltripp inte fick sträcka sig över längre tid än en Kristi himmelsfärd helg gällde det att välja ut ett avsnitt som gav så mycket upplevelser som möjligt. Möjligheten att återkomma ett annat år och avnjuta nästa avsnitt finns då kvar som en lockande morot.

Vi valde att börja i Berg eftersom det låg på rimligt avstånd från Stockholm och för att där finns kanalens största och mest berömda slussstrappa. Naturligtvis regnade det på bilfärden ner till Berg och jag tänkte att det här blir nog väldigt vått och kallt. När vi väl kommit fram till Berg slutade regnet och vädret blev bara bättre. Vår första upplevelse var att se passagerarbåten Wasa Lejon slussa upp genom trappan. Det var intressant att se hur samtrimmad besättningen var.

Samarbetet flöt väldigt fint och vi förstod att det inte var nybörjare som hanterade båten. Det går dock väldigt långsamt att slussa. Likaså är medelhastigheten på kanalen bara ett par knop. Vi som cyklade hade sällskap ända till Borensberg med Wasa Lejon vars passagerare vinkade igenkännande till oss där vi skred fram på våra cyklar i samma takt genom det vackra kanallandskapet. Fördelen med kanalcykling är annars avsaknaden av uppförsbackar. Har man väl fått upp lämplig marschfart känner man inte av att cykeln är semesterpackad. Utmed kanalen finns det anställda kanalfär som har till uppgift att hålla landskapet öppet. De bräker väldigt. Där det är särskilt stor risk för igenväxning har man satt in det tunga artilleriet i form av skotska Highlandkossor. Dom råmar. All boskap ger ett väldigt lantligt intryck. Det gäller dock att inte köra på avfallet som dessa lämnar efter sig. Man vill ju inte lukta skit när man senare på dagen tar in på vandrarhem!

Borensberg är inte alls så "boring" som skepparen på Wasa Lejon skämtsamt uttryckte det i högtalarna. De passagerare som blev försenade på nattklubben uppmanades att ta sig därifrån med nästföljande tur om de missade den pågående avgången. Klockan var vid tillfället två på eftermiddagen. Var den omtalade nattklubben låg blev vi aldrig varse. Men de hade nog skoj där.

Efter Borensberg lämnade vi kanalsträckningen för ett tag. Vårt slutmål var Motala och för att komma dit

rekommenderades vi att ta en sydligare väg som gick genom ett underskönt lantbruksdistrikt. Vi hade tur och passerade just som rapsfälten blommade. Det var väldigt vackert! Här och där låg små ansamlingar av hus i anslutning till fälten. I Motala börjar landskapet bli kulligare och vi förstod varför man valde att uppföra "Motalamasterna" just här där landskapet är högt och beläget ganska mitt emellan ost och västkust. Staden har en gammal industrikärna med tillhörande arbetarbostäder. I en sådan "arbetarlänga" hittade vi vårt vandrarhem. I vår gemensamma packning trollade vi fram ingredienser till en riktig brakmiddag som avnjöts med vin. Därefter blev vi för trötta för att göra "stan". Vi nöjde oss därför med en kortare rekogniseringstur innan vi på lite stela ben och med ömma bakar stupade i säng för att tävla i välsnarkning.

Nästa dag vaknade vi till liv och rörelse. Det visade sig att vi av en slump hade prickat in Motaladagarna då en mängd aktiviteter äger rum i staden som firar sin storhetstid då kanalen var en viktig ekonomisk och militärt strategisk faktor. Vi kom snabbt upp och åt en tidig frukost, packade och gjorde oss klara för lite stadscyklning. Först stötte vi på en gammaldags brovakt som manövrerade en genial svängbro som gav oss tillträde till festivalområdet. Där förvånades vi över det stora marina inslaget trots att Motala är en inlandstad. Ett fint båtmuseum med gamla fritidsbåtar finns och just när vi var där sträcktes kölen till en kanalskuta som byggdes efter ritningar från 1800-talet. Den skulle bli 26 meter lång och bredden var anpassad efter kanalens smalaste sluss. Killarna som sträckte kölen trodde att det skulle ta 10-15 år innan skutan blev klar. Vi stödde projektet genom att köpa en lott som garanterar ägaren en andel i båten. Där förevisades också andra gamla tekniker, nu nästan bortglömda, som hur man gör tjära och takspån till takbetäckning. Hur timmerhus blir till fick vi

också lära oss. Gamla råoljemotorer som stod och dunkade på lågvarv var också intressanta att titta på.

Tyvärr började tiden rinna ut för oss och efter en kort sightseeing med glassättning i själva stadskärnan var det dags att vända åter. Efter rekommendationer från lokalbefolkningen tog vi åter den södra vägen till Borensberg där vi tänkte koppla på kanalen igen. Den norra vägen är allt för trafikerad för att vara njutbar för cyklister.

Utmed cykelvägen finns cykelsskyltar som talar om vilken led man cyklar på och i vilken riktning den går. De är lika lätta att följa som farledsutmärkningen i skärgården. Det finns

också gott om skyltar som upplyser besökare att på det och det stället spelades filmen Göta Kanal in. Alla infödingar vi träffade var med rätta väldigt stolta över sin kanal och dess upphovsman Baltazar von Platen. Det finns rätt gott om minnesskyltar och monument över honom och hans familj utmed kanalen.

Nu var vi rutinerade kanalcyklare och kunde välja ut de mest natursköna rastplatserna. På utresan tror man hela tiden att det finns en ännu finare rastplats runt nästa krök. Då blir

det längre mellan rasterna. På återfärden vet man bättre. Att cykla tillbaka till Berg tog därför längre tid än vad det tog att komma till Motala. Eller annars var det bara våra ömmande bakar som krävde fler raster efter två dagar på sadel.

Kort sagt! Att uppleva en marin miljö utan båt går också bra om man har ett öppet sinne och tillgång till cykel. Men så är det ju det här med ömmande rumpor. Man får inte lika ont i baken av att sitta i en båt.

Mikael Lindb
Foto: Steven Hart





Martin Ridal

*Doktor i Meteorologi på SMHI's forskningsavdelning
ÖBKmedlem: sedan 2001*

Martins meteorologihörna



Foto: Per Holgersson

**Red sky in the morning, sailor take warning;
red sky at night, sailors delight!**

Myt eller ovetenskaplig sanning?

Ja, som i de flesta gamla ordspråk så finns det ju en anledning till att de kommit till. Så någon sorts sanning måste det ju ligga i att en röd solnedgång kan ge en fin dag och att en röd himmel då solen går upp bådär illa. För att förstå varför behöver vi först förstå lite enkel strålningslära och hur lågtrycksbanorna ligger.

VI BÖRJAR MED strålningen. Solens strålar innehåller en massa våglängder, infrarött, synligt ljus och ultraviolettera strålar. Det synliga ljuset kan också delas upp i färger beroende på våglängd, tänk bara på regnbågen. När ljuset kommer in i atmosfären så träffar det på en massa partiklar och molekyler. Dessa sprider och bryter ljuset på lite olika sätt. Det som bryts "först" är det blå ljuset som har kortast våglängd. Det bryts och reflekteras mot molekyler högt upp i atmosfären och gör att himlen ser blå ut. Det röda ljuset med längre våglängd bryts senare och kräver lite större partiklar. När ljuset har lång väg genom atmosfären och samtidigt träffar på lite större partiklar kommer endast det röda ljuset att bli kvar. Därför ser solen röd ut när den är nära horisonten. Om det då finns lite moln på himlen (som inte skymmer solen) som ljuset kan reflekteras mot kommer dessa att se röda ut och vi kan få en fantastiskt vacker kväll eller morgon.



Foto: Per Holgersson



HUR KOMMER DÅ lågtryckens banor in i det hela? Jo, det har med molnen att göra. På våra breddgrader så rör sig lågtrycken oftast i en bana från väst till öst. Vi befinner oss i det så kallade västvindsbältet. Nära ekvatorn där passadvindarna är de förhärskande vindarna gäller inte ordspråket. Näväl, vad innebär då en röd solnedgång?

Jo, eftersom solen går ner i väster (kommer vi långt norrut så gäller inte heller ordspråket) så innebär det att himlen inte är molntäckt och vi kan se solen. Det finns lite moln österut som reflekterar det röda ljuset. Det betyder att om det varit regn så har det dragit österut och det klarnar upp bakom. Sailors delight!

Om vi däremot ser solen när den går upp i öster (inga moln) och ljuset reflekteras mot moln i väster så kan det betyda att vi har ett annalkande oväder västerifrån. Sailor take warning! Speciellt gäller det om det är höga tunna moln, vilka kan vara belysta redan innan solen gått upp, som tätnar mot horisonten. Det kan innebära en annalkande varmfront och regn inom några timmar.

MEN NU SKALL vi komma ihåg att det här gäller vid idealfallet och endast vid våra breddgrader. Till exempel kan det finnas moln på himlen som inte innebär annalkande eller försvinnande oväder. Lågtrycksbanorna går inte heller alltid från väst till öst.

Ett annat problem uppstår om ovädret är lite "försenat" eller kommer lite "för tidigt" - Då får vi ju inte "varningen". Och förresten så stoppar väl inte lite regn och blåst en seglare?

På ungefär samma sätt kan man förklara en hel del av de gamla väderordspråk som finns. Det finns en sanning i dom men de gäller vid ideala förhållanden och det är knappast något man kan basera en tillförlitlig prognos på.

Förutom ett påstående förstås som alltid gäller:

En kulen morgon ger ofta en klar dag men en klar på morgonen ger alltid en kul dag.

northern hemisphere

Aktiviteter

Har ni funderat på ett ha en annorlunda fest? Hyr då vårt äkta beduintält med orientaliska mattor, palmer, vattenpipor och levande ljus. Vill ni så kan vi också förgylla festen med livs levande kameler. Givetvis så hjälper vi till med passande mat och musik.

Northern hemisphere har en ö som är belägen vid norra Värmdö, Stora Löknäsholmen. Där har vi byggt upp en vildmarksanläggning med ett flertal olika aktivitetskoncept, bl a den fartfyllda höghöjdsbanan.

Vi har även ett nära samarbete med Grinda Wärdshus där ni kan besöka den trevliga restaurangen eller framficka för att avnjuta en god måltid.

I Stockholms skärgård kan northern hemisphere erbjuda ett stort utbud av aktiviteter. RIB-båtar, segelbåtar i olika storlekar, vattenskotrar samt tillgång till restauranger, sjökrogar, bastuar, konferensställen, festlokaler förutom många fina smultron ställen.

Välkomna!

Jonas Eriksson, jonas.nh.se, tfn 08-765 93 30 eller 070-315 10 73



Titel: Ensam med Havet
ISBN: 13:978-91-27-35706-8
Författare: Sebastian Näslund
Förlag: Natur och Kultur

Detta är berättelsen om en stor personlighet i en liten båt. Sebastian Näslund ville finna sig själv, ta reda på vem han egentligen är. En fläckande uppväxttid med bopålar nerslagna lite här och där i världen skapade en rotlös individualist sökande efter sin plats i flocken. I sökandet efter sammanhang och personlig utveckling byggde han sig en liten resekapsel i form av en segelbåt för att hitta nya sidor i sin personlighet, sidor som inte kommer fram när man reser komfortabelt som charterturist utan som bara kommer fram i prövningen stunder i kamp med sig själv och elementen i en liten båt på havet. Valet av färdssätt men också valet av fortskaffningsmedel och resesätt blir en social dörröppnare som släpper in författaren i mötande människors vardagsliv. Detta ger den iakttagande sökaren, Sebastian utmärkta möjligheter att spegla sin egen personlighet i mötande människors liv.

Genom att leta lämpliga platser där den egna personligheten kan passa in i sitt sociala sammanhang hoppas han komma till självinsikt om sig själv. I sina självteurapetiska funderingar går det sakta upp för honom att han istället ägnar sig åt en flykt från den egna personligheten och att sökandet efter en plats i ett socialt sammanhang inte är beroende av var i världen han befinner sig. Han tar därför en sex år lång paus från resandet och utbildar sig i Sverige. Men projektet måste genomföras. Båten måste hem. Med mer personkännedom i bagaget sätter sig åter Sebastian i sin lilla båt för att korsa Atlanten.

Den ökande motviljan mot att ge sig ut ensam på havet är kvittot på hur långt han har kommit i sin personliga mognad, att pojken håller på att växa upp och börjar bli sams med sig själv. Resandet och seglandet får allt mindre betydelse för hans personliga utveckling. Till slut är det med största självövertvinnselse som han sätter sig i sin båt Arrandir för att ge sig ut på den sista resan. Han säger själv i boken att han aldrig mer skall söka ensamheten på haven och som läsare tror jag honom.

Boken är förutom att vara en rese och miljöskildring också en inträngande beskrivning av ö-människornas vardagsliv som han beskriver på ett okonstlat och inträngande vis. Förutom att vara en bra stilist har författaren också modet att utlämna sig själv till läsarna med alla sina personliga tillkortakommanden. Det är stort! Att hans prestation som sjöfarare/seglare och reseskildrare i en endast 14 fot lång båt är stor kommer lite i bakgrunden och gör boken än mer läsvärd. Inlevelsen och den subjektiva upplevelsen som förmedlas till läsaren skapar ett perspektiv på resor som den ordinära charterturisten aldrig reflekterar över. Sebastian Näslund konsumerar inte resor. Han är i alla avseenden en riktig resenär.

Mikael Lindb

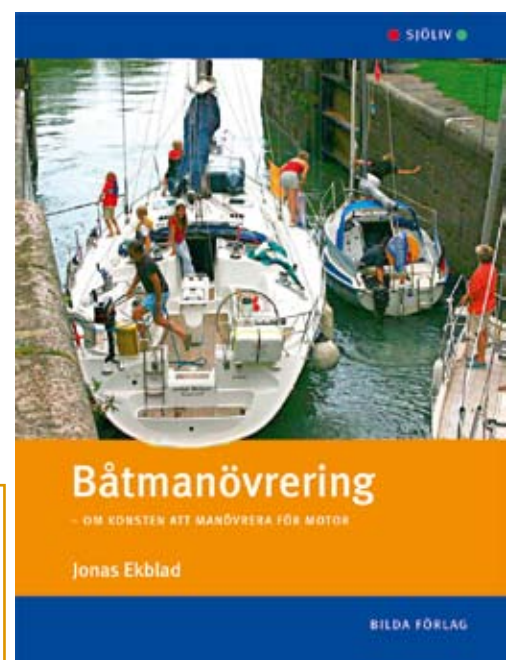
Båtmanövrering Av Jonas Ekblad

Båtmanövrering – om konsten att manövrera för motor, är en trevlig bok som även den passar i allas båtbibliotek, och som kanske rent av bör finnas där. Boken redogör för ganska grundläggande tekniker när det gäller att manövrera för motor, men det innebär inte att boken är onyttig för de som redan tycker sig hantera sin båt väl. Boken passar både nybörjare och självlärda, och säkert ännu fler därtill. Boken svarar på frågor man inte visste man satt inne med och är helt klart läsvärd.

Med foton, sjökortsutdrag och skisser blir boken lättläst och översiktlig. Boken får toppbetyg tack vare att jag inte sett någon motsvarande förut. (I jämförelse med knopböcker som jag sett för många...) Kanske är denna bok perfekt för just dig som ska ge dig ut i Göta Kanals slussar, eller för dig som tänkte backa in i medelhavets hamnar i sommar... Helt klart finns det tips att hämta både för den erfarne och för nybörjaren.

Kattis

Titel: Båtmanövrering
ISBN: 9789157477217
Författare: Jonas Ekblad
Förlag: Bilda förlaget



Knopar /för sport och fritid

Av Geoffrey Budworth

Den här boken är en väldigt trevlig knopguide som passar utmärkt ombord på alla båtar. Jag skulle vilja säga att det är värt att förkasta den där gamla slitna knopboken med svartvita skisser och gulnade blad för den här boken. Om inte annat är den ett bra och lite modernare komplement till den gamla. Med trevliga och tydliga illustrationer är det lätt att slå allt från kamelstek till dubbel constrictorknop. Dessutom är knoparna sorterade efter användningsområde och boken indelad i kapitel därefter, vilket gör det lätt att hitta en knop som fyller den funktion man är ute efter. Tack vare en liten symbol på sidans hörn ser man snabbt om knopen i första hand hjälper båtmänniskan eller fiskaren. Av mig får denna bok högsta betyg tack vare att den är tydlig och i lagom format samtidigt som den är trevlig att ha som blädderbok då man guppar i det stiltjelika vattnet och solen steker i värmen.

Kattis

Titel: Knopar: för sport och fritid
ISBN: 91-85605-03-4
Författare: Geoffrey Budworth
Förlag: Bonnier Impact

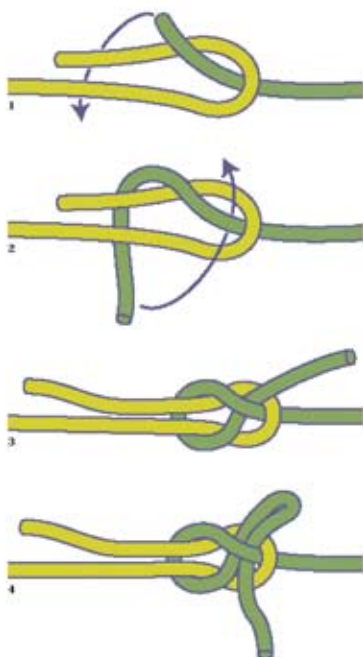


SAMMANBINDNINGSKNOPAR



Skotstek

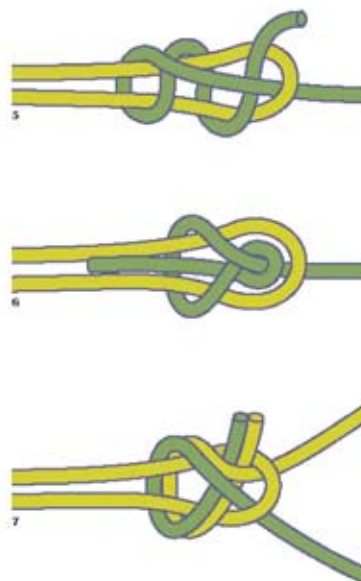
Användning: Skotsteket är en allmänt gångbar knop när man vill skarva två linor av olika grovlek. Den kan också användas när man vill fästa en lina vid en ögla eller ett litet öga. Knopen har emellertid en rad begränsningar. Den är svår att få upp om den utsätts för hård belastning och utan ett extra instick kan den släta när den slås med mjukare material. Säkerhetstester visar att den går upp efter i genomsnitt 22 ryck av 100, och den är inte särskilt stark med en draghållfasthet på 55 procent.



3 Vill man staga plantor lampar sig den här knopen bäst. Lämnar man lite längd på ändarna kan knopen anpassas vartefter väden blir större.

7 Slå aldrig den här knopen om det är stor skillnad på linornas grovlek eller konstruktion, eftersom den då kan kanta och gå upp.

SAMMANBINDNINGSKNOPAR



Gör så här: Som en generell regel ska man försöka hålla båda ändarna på samma sida (1–3). Slå knopen med lycka om du vill (4). För linor med olika grovlek, konstruktion eller fuktighet, använd ett dubbelt skotstek (5) där det klonare och mer flexibla tagvirket gör den dubbla rundtörnen runt den kraftigare bukten. Om knopen kommer att utsättas för hårda tag kan det vara klokt att förstärka den med ett instick bakåt (6), vilket också gör knopen mer strömlinjeformad och därmed lättare att dra ena vägen genom en smal öppning. Den svenska marinlitteraturen och konstnären Frank Rosenow såg i grekiska farvatten en gång ett skotstek som höll samman tre sammanstrålande rep (7).

REDOVISNING AV ENKÄTSVAREN HUR VI ÖBK:ARE SÖKER INFORMATION

Av 256 medlemmar svarade 44 st = 17% en hög svars siffra.
20 svarade via E-post, 3 st telefonsvar och 21 returnerade
formuläret.

Så här fördelades svaren.

Informations väg.	
Enbart via Loggen	15
Enbart via Hemsidan	11
Både Logg och Hemsidan	31
Hur ofta tittar Du på Hemsidan	
Oftare än en gång i veckan	2
Hur många gånger per månad	28 st 1-2/måna
Aldrig	14
Önskar Du få information via E-post?	28

Framtidsgruppen föreslog även medlemsmöten vår och höst

Är Du intresserad av:

Vår	15
Höst	27
Ålder	
Under 40 år	6
40 – 60 år	22
Över 60 år	14

STYRELSEN HAR BESLUTAT!

Sjösättningskostnad för lyft på andra datum
än fastställda sjösättningsdatum är normal
kostnad för extra lyft.

Båtar som skall stå på land hela sommaren
debiteras sommarplatskostnad.

ÖBK kan inte ha båtar på land under sommaren.

FRAMTIDSGRUPPEN

Som redovisats i tidigare nummer har framtidsgruppen
avlutat sitt arbete, och på årsmötet röstades det om hur
viktiga de olika förslagen var. Flera förslag som fick höga
poäng gällde frågor om hur vi integrerar fler medlemmar
i klubbens verksamheter. En annan viktig fråga var att öka
informationen på olika sätt.

I redaktionskommittén kommer vi att arbeta vidare med
Loggen i nuvarande form och vill gärna ha fler artiklar från
medlemmar och deras båtliv för att ge en mer personlig
bild av de ansikten man ser som hastigast skymta förbi på
bryggorna och i hamnen. Samtidigt vill vi även förbättra
hemsidan så att den blir attraktiv att regelbundet användas
av medlemmarna.

Vi tittar även på möjligheterna att med e-post eller SMS
snabbt nå ut med information om aktiviteter och nyheter.

Besök gärna klubbens hemsida www.obk.se och kom med
förslag på förbättringar eller egna bidrag.

Redaktionskommittén

FÖRVILLANDE BESTICKSFÖRING I KLUBBHUSET

Något underligt händer i klubbhuset, gafflarna försvinner!
Gång på gång fylls förrådet av gafflar på men ganska snart är
de borta igen. Var tar de vägen??? Inte är de ni som vintertid
lämnar kvar era sopor trots att vi då inte har sophämtning, det
har vi kollat. Inga gafflar där endast illaluktande rester. Om ni
har gafflar hemma som inte används eller är udda skänk dem
till klubbstugan. Visserligen är gafflarna på IKEA billiga men
det tar tid att åka och handla och bensinen blir dyrare för varje
gång.

Styrelsen



Välkommen
hälsar ÖBK
våra nya
medlemmar

Cecilia Göransson
Rolf Gromer

Viktiga datum hösten 2007 i Askvik

Under vecka 35 anslås upptagningslistorna i hamnen - först upp sist i

18 /9	kl. 19 .00	Planeringsdag inför 2008, alla är välkomna
26/9	kl. 18.00	Vaggkväll se separat kallelse
6/10		Torrsättning Se upptagningslistorna
13/10		Torrsättning -"-
20/10		Torrsättning -"-
27/10	kl. 09.00	Obligatorisk städdag för de som ej deltog på någon städdag under våren
1/12		Sista dag för motioner till årsmötet 2008
4/9		Styrelsemöte
2/10		Styrelsemöte
20/11		Styrelsemöte
6/12		Styrelsemöte

0BS! 0BS! 0BS! 0BS! 0BS! 0BS!

Gäller alla som står i hamnen under vintern

Hamnkommittén har beslutat införa en obligatorisk vaggdag för alla båtägare som ska ha sin båt i Askvik under vintern.

Den 26/9-07 kl 18.00 ses vi hamnen för att ställa ut vaggorna i grupper efter upptagningslistorna, på respektive plan.

Tanken med detta är att underlätta för samtliga parter vid upptagningen.

Ta med olja för smörjning av alla rörliga delar på din vagga.

Askvik 2007-05-22

Hamnmästaren

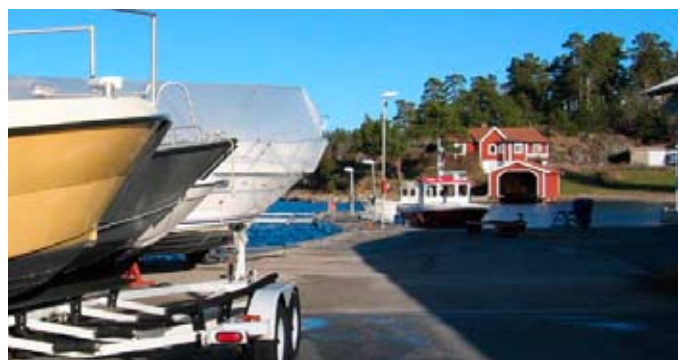


SJÖASSISTANS

Auktoriserad

MARINCENTER

**VOLVO
PENTA**



Dags för service, ny reservdel eller plats för vinteruppläggnin

*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
Båtvarv AB**

Lindström Båtvarv, Smådalarövägen 71, 130 54 Dalarö.

Tel: 08-501 530 04, 501 531 24. Fax 08-501 534 37.

E-post: Lbv@Lbv.se Hemsida: Lbv.se