

Sommar

juli 2008 nr 2

LOGGEN

Klucken en
båt med själ

Öbk-tjejer kan

Segling i
söderled

Boktips

Trevlig Sommar!



Innehåll



Klucken, en Öbk-båt med själ	4
Skoja cup	8
Tävlingsnotiser	10
Kosläpp på Stegsholm	13
Segling i söderled	14
Att sälja båt: så kan det gå	16
Öbk-tjejer kan	18
Boktips	20
Viktiga datum hösten 2008	23



BÅTKLUBBARNAS EGEN FÖRSÄKRING I 40 ÅR

Tel 08-541 717 50 www.svenskasjo.se

Ordförandens funderingar

Den här våren har varit ovanlig i många avseenden, helgerna kom så tidigt att för många hann inte vårrustningen komma igång. Vädret har minst sagt varit omväxlande med värme i februari och snö i maj. Nu är dock alla båtar i sjön och vi ser fram emot en varm och skön sommar.

Det händer underliga saker i vårt klubbhus, en förtäckt stöld eller historien om de försvunna vinflaskorna. Jannicke och Stefan Gasslander uppvaktades av köparna av deras gamla båt med två vinflaskor som tack för all hjälp. När köparna kom ner till Askvik för att tacka och överlämna vinflaskorna förpackade i systemets presentkartong var familjen Gasslander tyvärr inte i Askvik. Därför ställdes kartongen med flaskorna in i klubbhuset med en tydlig etikett att presenten var avsett för Jannicke och Stefan. Döm om deras förvåning när de skulle hämta gåvan så var kartongen tom. Vad göra! Jannicke och Stefan satte upp lappar i hamnen och bad den som tagit deras vin att återbörda gåvan. Någon vecka efter det att "länaren" uppmanats att återlämna vinet fann Kjell och jag ett cirkulationskuvert i klubbhuset med två vinflaskor med adress Gasslander och ingen avsändare eller "ett tack för lånet." Ett gott slut på historien men ändå en otrevlig händelse.

En annan upplevelse som inte heller stämmer överens med vår klubbanda hände vid första sjösättningen. Efter det att medlemmens egna båt blivit sjösatt och förtöjd drog båtägaren i väg med högsta fart i sin BMW. I en klubb hjälper vi varandra under HELA passet. Visst kan man ha anledning att avvika men då meddelar man detta till ledaren för aktiviteten. Om inte klubbandan att hjälpa varandra passar utan att man endast önskar att ha en parkeringsplats för båten passar inte en klubb som vår. Då rekommenderar vi att söka sig till någon marina.

Nog med tråkigheter, glädjande är att i år har ÖBK-U fått många nya medlemmar. ÖBK-U har också inlett ett aktivare samarbete med SISU idrottsutbildarna i Stockholm och kan på så sätt lättare få tillgång till deras utbildningar för ledare och hjälp till planering och utbildning av våra unga.

På det extra mötet vi hade i våras inför ett eventuellt bygge av en bastu beslöts att denna fråga skall tas upp på årsmötet 2009. Då skall även frågan om finansiering av bygget beslutas. Vi talar om ett eventuellt medlemslån för att inte belasta ÖBK övriga ekonomi.

När ni läser detta är förhoppningsvis de nya mulltoaletterna färdiga och invigda på klubbholmen. Anledningen till att vi byter system på klubbholmen är att kostnaden för hämtningen av latrintunnor har höjts och kommer att höjas ytterligare. Styrelsen har kalkylerat med att de nya toaletterna kommer att ha betalats på tre år när vi slipper kostnaden för hämtning av latrin. När ni läser detta är det mitt i sommaren så jag önskar er alla en fortsatt skön sommar!



Margaretha

LOGGEN

Ansvarig utgivare

Margaretha Björklund
087762300@telia.com

Redaktion

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

Layout

Carolin Platzek

Omslagbild

Per Holgersson

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

”På 60-talet var idealet havskryssare. Sjövärdighet och trygga egenskaper i hårt väder premierades. Riktigt sjövärdiga båtar skulle ha långköl. Det var bara så!”.

KLUCKEN, EN ÖBK-BÅT MED SJÄL

En person som färdas i Mercedes uppfattas som lite häftigare än folk som färdas i Fiat. Det verkar som människan har svårt för att skilja don från person. Kanske det är just den mänskliga egenheten som gör att vi också tillskriver våra båtar egenskaper utifrån själ och kön?

Berättelsen om båten Klucken är i motsats till relikter som regalskeppet Wasa inte färdigskrivna. Båten flyter och de flesta människor som seglat och satt sin prägel på henne lever fortfarande. Se där! Sa jag hon? En båt är ju faktiskt bara könlös materia eller?

Uppripgnelsen till Kluckens historia började med att det saknades gästare till en 38 fot lång båt som skulle segla Gotland runt. Ett gäng rafsades snabbt ihop. Jag var en av dem! Vi hade alla tävlat mot varandra på andra båtar men aldrig tillsammans. Att vistas i ett skumpande och lutande utrymme tillsammans i tre dagar och samtidigt prestera resultat är som att gå igenom en teambuildingkurs på speed. Förutom att det är karaktärsdanande ges tillfälle att knyta ihop parallella erfarenheter från tävlingar och upplevelser från olika slags båtar utifrån våra olika perspektiv.

Efter en väl utförd segling samlades vi trötta och rödögda i skymningen på en avslutande whisky och öl i sittbrunnen dels för att slappna av men också för att dryfta och utvärdera våra respektive erfarenheter från seglingen. Ganska snart gled samtalet över i historier och skryt om gamla bedrifter. När

solen föll under horisonten och mörkret och nattfukten blev oss övermäktiga flyttade vi in i den svagt upplysta ruffen för att på gamla beckbyxors vis dra rövarhistorier från förr. I takt med att värmen och whiskey- och ölkonsumtionen ökade kom vi allt längre tillbaka i tiden.

Stefan Engström, rutinerad havskappseglare som är bara aningen äldre än oss andra men tillräckligt gammal för att ha upplevt slutet av träbåtsepoken började berätta om en båt han en gång ägt. Han började jollekappsegla redan på tidigt 60-tal innan han övergick till kölbåtssegling. Allt mer trollebunden anar jag att nu kommer något utöver det vanliga seglarsnacket.

-På 60-talet berättade Stefan var idealet havskryssare. Sjövärdighet och trygga egenskaper i hårt väder premierades. Riktigt sjövärdiga båtar skulle ha långköl. Det var bara så! Fenkölsbåtar sågs med misstänksamhet och ansågs vara mer eller mindre farliga. Det här var förstås före Scampins intåg på seglarscenen. Mina kamrater tjatade på mig och tyckte jag skulle sluta segla jolle och skaffa mig en riktig båt, med andra ord en riktig havskryssare. På min grannes torrdass i Norrland satt ett uppslag från en gammal Båtnytt från 1967 uppklistrat på dörren. Det tittade jag ofta på de gånger det var för långt att hinna hem till det egna hemlighuset. Artikeln handlade om en viss Björn Öhman som ville ha en båt för hela sin familj på fyra personer. Eftersom båtar redan på den tiden var



dyra pjäser beslöt att han utifrån folkbåtens storlek och spantruta bygga sig en egen båt. Förskeppet gjordes enligt artikeln lite fylligare då Björn enligt den tidens ideal ville ha mastheadrigg med större försegel.* Skrovet byggdes i afrikansk mahogny på spant av lärkträ av en folkbåtsbyggare i Norrtälje. Ritningarna och de föreslagna ändringarna föll också Björns seglarkompis Lasse Fredlund i smaken. Sagt och gjort! Ytterligare ett skrov beställdes varpå Klucken fick en tvillingsyster som blev döpt till Salina. Resten av jobbet gjorde grabbarna själva tillsammans. Båtarna som byggdes 67-68 var dokumenterat välbyggda. Borden vid spunningen var olimmat och av lärk så att de kunde bytas ut när de frös sönder. Det var meningen att de skulle bytas vart sjunde år. Beslagen var handgjorda och av brons och hade likt Wasa utsirade dekorationer här och där. Båda båtarna var från början vita minns Stefan och Klucken hade KR 1005 medan Salina hade KR 1006 i seglet.

-Artikeln fastnade i mitt minne fortsätter Stefan.

Jag kommer ihåg att jag tyckte att hon hade rätt mått för att vara en bra havskryssare. En dag flera år senare dyker en annons upp på en båt med samma välkända mått. Säljare var en viss Lars Fredlund. Namnet lät bekant! Jag kastade mig på telefonen och frågade om det var Klucken.

-Nej, det är Salina som skall säljas svarade Lars i andra änden. Hon ligger i vattnet inmätt och klar, till och med utrustad med specialgjort porslin med ingraverat båtnamn.

Jag berättade för Lars att hon var min drömbåt sade Stefan. Lars berättade då att han redan hade fått ett bud på 40 000:- för båten.

-Men jag har inte 40 000:- invände jag i telefonen.

-Det spelar ingen roll svarade Lars. Du får den för 25 000:-, om du kan vänta till i höst, vill säga. Hon ligger för övrigt på Lidingö.

Vi träffades och skrev ett köpeavtal på en skrynklig liten lapp berättade Stefan och på hösten när jag skulle slutbetala båten var Lars plötsligt försvunnen. Av vilken anledning vet jag inte. Troligtvis hade han hamnat i någon slags knipa som gjorde att han inte längre kunde segla Salina. Efter idogt letande fann jag honom till slut i en korridor på Arkitektshögskolan där betalningen slutligen gjordes.

I den varmfuktiga ruffen hade nu allt sorl tystnat och vi alla lyssnade uppmärksam till Stefans berättelse.

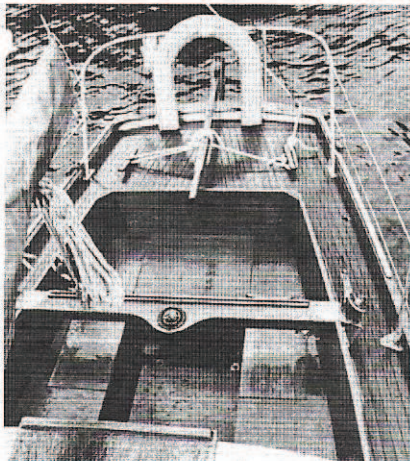
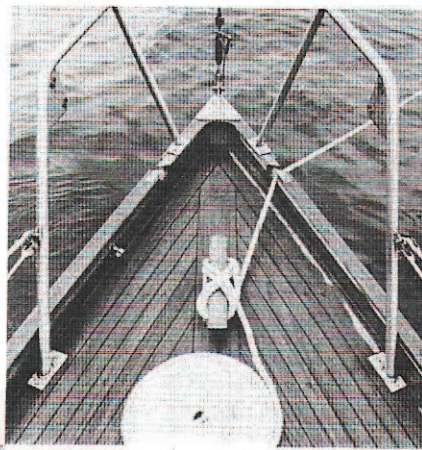
-En dag, fortsätter Stefan, seglade frun och jag Salina i sundet mellan Ornö och Utö då vi mötte en 32 fots Laurinkoster som vi blev blixtförälskade i. En sån skulle vi bara ha. Med växande familj ville vi ha lite mer utrymme. Fyra månader senare var hon vår. Salina lade vi upp 1974 i Uppsala där jag då jobbade. Jag satte ut en annons och en person kom direkt och köpte henne i höstmörkret där hon låg under presenningen. Därefter leveransseglade vi henne tillsammans till Ålsten där hon för alltid försvann ur min siktfält. Jag har alltid undrat vart hon sedan tog vägen och vilka som seglat

Urdrag från en artikel i
Båtmytt från 1967

AV LEIF SANDBERG FOTO: BENGT WESTLUND

För och akterpulpit har Björn Öhman tillverkat själv. Lägg i övrigt märke till den goda finishen på däck. "Klucken" är genomgående ett kvalitetsbygge, med flera komponenter konstruerade och tillverkade av "byggmästaren" själv.

Sittbrunnen är elegant. Se skotbänken. Självfallet självlänsande. Skotarrangemangen praktiska. Spygatter i form av dräneringshål i däck. Alltså inga genom relingen. "Klucken" är mycket torr, tar över sig litet vatten även i hårt väder.



Längd över allt 7,86 m. Längd i vattenlinjen 6,00 m. Bredd 2,26 m. Djup 1,25 m. Kölvikt 1 050 kg. Mätetal RORC 4,993. Skall mätas om till nästa säsong. Segelyta 26,3 kvm. "Klucken" seglar väl, bäst i vindstyrkor kring 8-10 m/sek.



Nuvarande ägare, Öbk,arna Robert Maier och Virpi Andersson

Så här ser Klucken ut idag. Den vita skrovfärgen är borta. Mahognyn är framtagen och glänser under fernissan.

henne. Det skulle vara roligt att få veta!

Men åren går, fortsatte Stefan och många fler båtar hann korsas min väg. En höstdag i Gälös klubbhamn ser jag en båt komma ut från vår grannklubb Österhaninge. På något vis känns linjerna välbekanta. En tanke far genom mitt huvud. Kan det vara Klucken, eller rent av Salina? Efter våra upptagningar kan jag inte längre hålla nyfikenheten stängd. Jag åker över till Österhaninges uppställningsplats i Askvik och känner genast igen kölprofilen. Visst var det Klucken som låg där. Hur i all världen hade hon hamnat där och var fanns i så fall Salina?

Här tystnar Stefan i berättelsen och lyssnarna i ruffen sitter tysta i begrundan. Till slut bryts tystnaden, vi alla behöver sova inför hemseglingen. Men innan vi bryter upp för kvällen får jag som ensam representant för Öbk i uppdrag att forska vidare i Kluckens historia.

Senare på hösten, under en regnig nattvakt har jag turen och förmånen att gå samma nattvakt med Kluckens nuvarande ägare Robert Maier. Det visar sig att han kan bidra med ytterligare en liten pusselbit i Kluckens Historia

ROBERTS HISTORIA

-Jag köpte Klucken våren 2003 av en seglare vid namn Per Wicksell som ägt henne i fyra år. Han i sin tur hämtade henne från Västerås. Båten har enligt honom troligtvis tillbringat ganska lång tid i Mälarens sötvatten. Per Wicksell hade henne upplagd vid Tyresö Slott och han var mycket noga med till vem han sålde sin pärla till. Klucken har uppenbarligen varit en mycket uppskattad och älskad båt. Jag blev lite orolig då jag aldrig hade seglat eller ägt en träbåt innan. Därför är det förvånande att det till slut blev jag och min sambo Virpi som fick köpa henne. När vi skulle hämta henne, minns Robert, blev vi snabbt avslöjade som de nybörjare vi var. Per Wicksell höll på och mastade på henne och vi skulle naturligtvis hjälpa till men kunde absolut ingenting. Han fann sig dock snabbt och gav oss en snabblektion varpå vi alla seglade Erstaviken**

runt. Det var hur kul som helst. Vi blev helt sålda och seglade därefter varje helg. Vid den tiden 2003, låg vi i en liten båtklubb på Notholmen nedanför Tyresö slott. Vi blev snabbt klubbens attraktion. Alla undrade hur vi nybörjare skulle klara av en träbåt och att dessutom segla den! Sen bytte vi klubb till Österhaninge! Vi är väldigt förtjusta i Klucken och seglar henne så mycket som tiden tillåter. Gamla ägaren Per åker då och då med och kollar att vi sköter om henne på rätt sätt. Senaste gången seglade vi tillsammans till Utö. En jul hittade vi en julklapp på fördäck och vi träffas fortfarande då och då. Ibland ringer jag och frågar om vilka färger och lacker som använts vid tidigare behandlingar. Det känns tryggt att ha tillgång till denna tidigare ägares sakkunskaper om båten speciellt som det är en träbåt som kräver lite extra omsorg. Främst är det Pers förtjänst att båten är i så bra skick som den trots sin ålder är. Det är han som jobbade upp den till nuvarande lyster. Antagligen var det nog också han som tog bort den tidigare vita färgen och lyfte fram den vackra afrikanska mahognyn. Vad båten var med om och hur hon brukades under sin tid i Mälaren vet jag inte. Inte heller har jag hört något om hennes systems öde. Vi är bara nöjda att det är just vi som just nu som har förmånen att bruka henne. Det är ett ansvar som förpliktar och jag hoppas att Klucken anser oss vara värdiga ägare. Hon är definitivt en båt med själ.

*Trycker ner förskeppet mer på kryss än vad en partialrigg med liten fock gör. Därför behövs mer volym i förskeppet.

** Nordöst om Tyresölandet

Text: Mikael Lindb



Så här roligt hade tävlingsfältet på Skoja så länge det blåste. Därefter blev det nervpåfrestande vindspaning och psykningar från konkurrenter som till synes utan vind gled iväg från sina olycksbröder i bleket. Och inte tusan hjälpte det att vissa för att locka fram mer vind. Bilden visar Per Holgerssons båt Highland Rover.

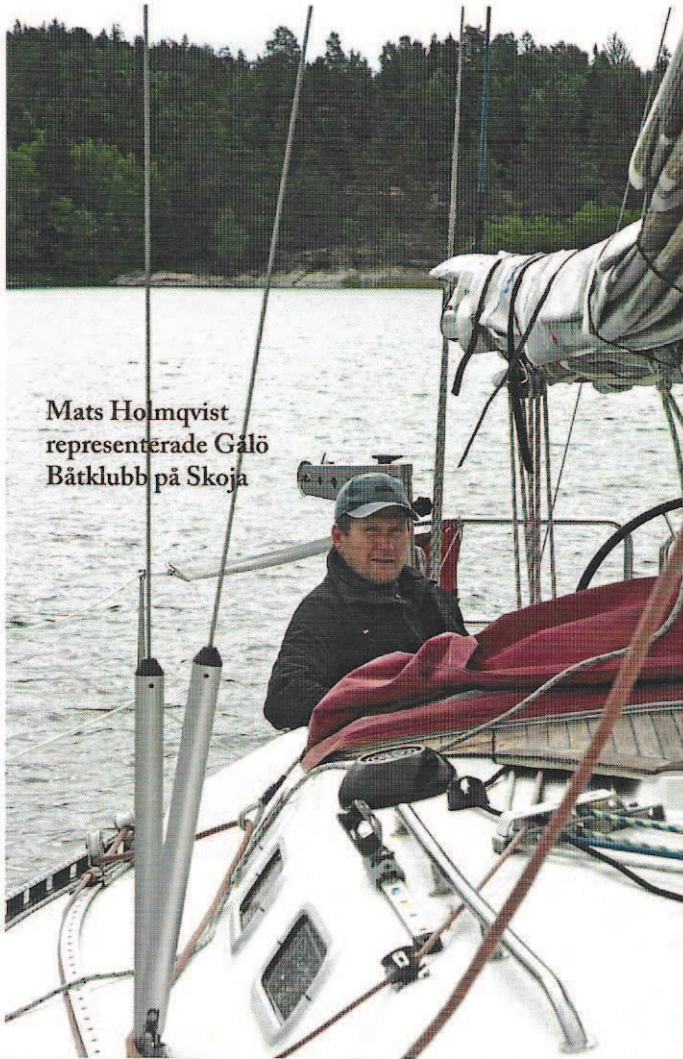
Varmt soligt och lite vind!

Lättvind, soligt samt förvirrat både på och utanför banan. Fotboll brukar minska kappseglingens lusten. Trots det deltog 16 båtar i årets upplaga av Skoja Cup. Vädret var som vanligt, den här säsongen lättvindsbetonat med avbrott för bleken, och solbad. Båtar för lite kors och tvärs i sin letan efter vindkårar. Alla vill skaffa sig så bra placeringar inför kommande delseglingar i klubbmästerskapet. Det intressanta i år var att ingen riktigt visste riktigt hur de hade placerat sig. Tävlingskommittén drabbades av en skenande dator som spottade ur sig konstiga siffror. När datatraslet var uppnystat visade det sig att Kalle Ohlsson på Cenita dragit det längsta sträcket, endast 17 sekunder före Hasse Nilsson som fått bra fart på sin Åsali med den nya självslående superfocken. Stort grattis!

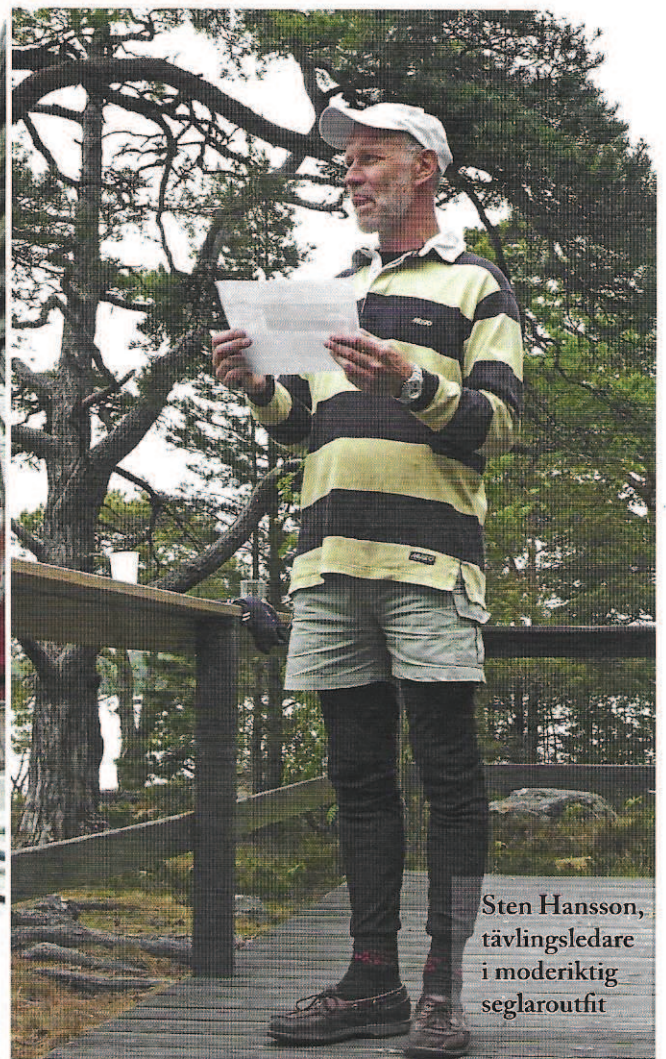
Tidigare topplacerade Skojarävar hamnade för en gångs skull lite längre ned i prislistan vilket gör att årets klubbmästerskap

ser ut att bli en mycket öppen historia. Fler än någonsin ligger bra till inför Kräftkoret i augusti. En hyfsad placering till och klubbmästerskapet kan vara i hamn... eller? Vi får se hur många det är som vill vara med i tranedansen när det börjar dra ihop sig till final i klubbmästerskapet? En bra möjlighet att finslipa formen kan göras på onsdagsseglingarna. De som helt plötsligt av en händelse börjar segla onsdagar vill nog gärna slipa mästarformen till sensommarens seglingar. Återigen, kolla på Gälös hemsida www.gbk70.se för att få fullständiga onsdagsseglingsresultat!

*Text: Mikael Lindb
Foto: Carolin Platzek,
Mikael Lindb*



Mats Holmqvist
representerade Gälö
Båtklubb på Skoja



Sten Hansson,
tävlingsledare
i moderiktig
seglaroutfit



Per, lättad inför
kommande
tävling



Kjell gästade på Stefans
nyinköpta Comfortina



Peter Norberg, skipper på Titanic

Lidingö runt

Årets första tävling brukar vara ett måste för alla som vill uppleva folkfest på vatten. I år var det lätt och skvalpig. Vinden kom och gick! Skvalpet stod hänsynslösa motorister som blundade för de problem som det skapade för alla tävlande. Körkort i hänsyn skulle nog vara bra att avkräva sådana båtförare. Två ÖBK-båtar deltog i år. Bäst lyckades Anders Åhman som kom tvåa i klassen efter en dramatisk kamp med klassvinnaren runt banan. Sämre gick det för Per och Micke i Skippin som kom femma i sin klass.

Ornö runt

Ornö runts 35 års jubileum lockade den största deltagarskaran på många år. Tävlingsarrangörerna skall ha en eloge för sin vilja att våga utveckla och förnya tävlingskonceptet. I år utsågs förutom klassegrare också två totalsegrare, en i enskrov och en i flerskrov. Minsta båt i enskrovsklassen var en Stortriss tätt följd av Öbk-båten Titanic, en Westerly Cirrus. Dessa matchades, med hjälp av det fenomenalt enkla Lyssystemet, mot 40-45 fotare. Proffsbesättningar blandades alltså med glada amatörer vilket förstärkte karaktären av folkfest.

En nyhet i år var att startlinjen låg på friare vatten utanför sundet till Kolnäs vik. Allt för att ge seglarna bättre manöverutrymme. Smitvägen bakom Enskär har nu täppts till. Där har grundgående båtar tidigare kunnat kapa av hörnet på bansträckningen genom att vid sydlig vind gena på baksidan om ön. Som vanligt gjorde Öbk,arna bra ifrån sig. Anders och Johan gjorde en närmast prickfri segling och tog en mycket meriterande femteplats totalt. Bra gjort i den stenhårda konkurrensen. Smartaste vägvalen gjorde nog Trollungen och Ronett som efter Björkörundningen lyckades hitta vind genom att segla nästan ända upp till vår Klubbholme innan de vek av mot målet vid Kolnäs. Rutinerat och smart gjort! För oss andra var det jämna plågor, smarta drag blandade med såväl större som mindre missar. Trots det placerade sig Öbk,arna som vanligt bra i prislistan.

Sommarnatt

Det finns faktiskt Öbk seglare som tycker att klubb tävlingarna är alldeles för tama. De känner istället glädje när de får utmana elementens raseri.

En sådan Öbk,are är Peter Norberg som ställde upp i Sommarnatt med sin minimala 60-tals havskryssare Titanic. Motståndet den här gången kom inte bara från moder natur utan också från ett koppel riktigt stora båtar. Peter med besättning (barnen) pinnade på så bra att de ramlade in på en mycket hedrande femteplats. Till skillnad mot oss veklingar som dagen efter drev runt i solsken på Skoja hade de vind hela natten samt med deras ord, lite, lite regn. Med andra ord var det skyfall! Men det kategoriserade den sjövana besättningen på Titanic bara som "tät dagg". Inga grundstötningar, krockar med isberg eller felnavigeringar har rapporterats till Loggen. Inte heller hördes någon sjunga "närmare gud till mig". Helt enkelt en perfekt genomförd sommarnattssegling av Peter och gänget. Vi får bara hoppas att Sommarnatt inte krockar med Skoja nästa år så vi slipper välja mellan två roliga tävlingar. Vi borde ju kunna bli fler som hjälper Peter att trycka till de stora elefanterna.

Watski two star Baltic

Ännu tuffare är Robert Johansson och Björn Björling. För dom räcker inte ens skärgården till som lekplats. De behöver faktiskt hela Östersjön för att stilla sitt lekbehov. I år har gamla Östersjömaran gått i graven. Ur askan, sjögräset menar jag, har istället Watski two star uppstått. Nu är tävlingen mer lik ett Volvo ocean race med tidsbegränsade pitstops fast med den skillnaden att allt utspelas i Östersjön och att besättningen är maximerad till två personer. Tävlingen är att likna vid att segla tre Gotland runt på raken med bara några få timmars återhämtning mellan respektive race. Det säger sig själv att det är ett uthållighetsprov som bara ÖBK-are och Göran Kropp-liknande äventyrare klarar av. Trots tufft solsken och ihållande bleke lyckades grabbarna driva runt hela banan utan att få slut på vare sig godis eller vattenförråd. Hur det gick? Våldigt bra förstås! En niondeplats både i klassen och totalt blev resultatet. Då skall vi komma ihåg att ca 65 hotta båtar deltog i tävlingen. Respekt!

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.

Vattenlek även för landkrabbor & badkrukor.

För stora som små, för nybörjare som erfarna. Inför sommaren har vi laddat med tuber, flak, wakeboards, vattenskidor, tillbehör m.m.



Annonsen gäller t.o.m. 31 Augusti 2008.



Fladen flytväst 838

Komfortväst med flytkraft och grenband. Snvgg och praktisk även på land. Svart, neon alt. blåvit/röd. Storlekar XS-XXL.

598,- (690,-)



Barnflytvästar

Barnflytvästar för de allra minsta barnen till barnen som nått 30kg. Mönstrade eller enfärgade.

från 269,-



Serviser

Vi har en tallrik för varje smakt. 16 servis serier med mängder av tillbehör. Kom in och hitta din favorit.



Sailor shoppingbag

Dacronsegel som shoppingbag. Ny och fräsch design by Haveco. Blixtlås, kompass och telltales. 490x380x170mm, vit/navy.

790,-



Marina skor

Brett sortiment av skor från Sebago, Musto & Sperry. Seglar-, kanvas-, slipin-, och sportskor, mockasiner och stövlar.

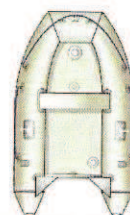
från 595,-



Garmin 420 (i)

4" skärm inb. antenn, snabb processor. Komplettera m. BlueChart G2 Visionkort som ger satellitbilder och flygfoton, 3D m.m.

4890,- (4990,-)



Quicksilver 270 GAD

En kvalitetsbåt med uppblåsbar durk och svetsade sömmar. Fördelar: stabilare gång, större bärighet i vattnet. Crå.

9950,- (10470,-)



Multimediamaskiner

Multimediamaskiner med inbyggd DVD och digitalbox för de fria kanalerna. 12V/230V.

från 4299,- (4998,-)

ElektronikCenter, riggverkstad, motorverkstad, över 16000 olika artiklar på lager, reservdelsdepå

Svarvarvägen 8b 142 50 Länna telefon 08-777 52 00 fax 08-777 52 10 info@bataccenten.se www.bataccenten.se

GARMIN

SIMRAD

HUMMINBIRD

NEXUS

Raymarine

NORTHSTAR

GEONAV

ICOM

redKnows



BLI VÄN MED DIN BÅT

Delta i onsdagsseglingarna. De äger ofta rum i lätt vind och ger seglare goda möjligheter att lära känna sin egen båts förtjänster och svagheter. Att få reda på vilka bogar den egna båten går bäst i samt att upptäcka vilka utrustningsdetaljer som inte fungerar bra är upptäckter som kan vara nyttiga att veta inför kommande semesterseglingar.

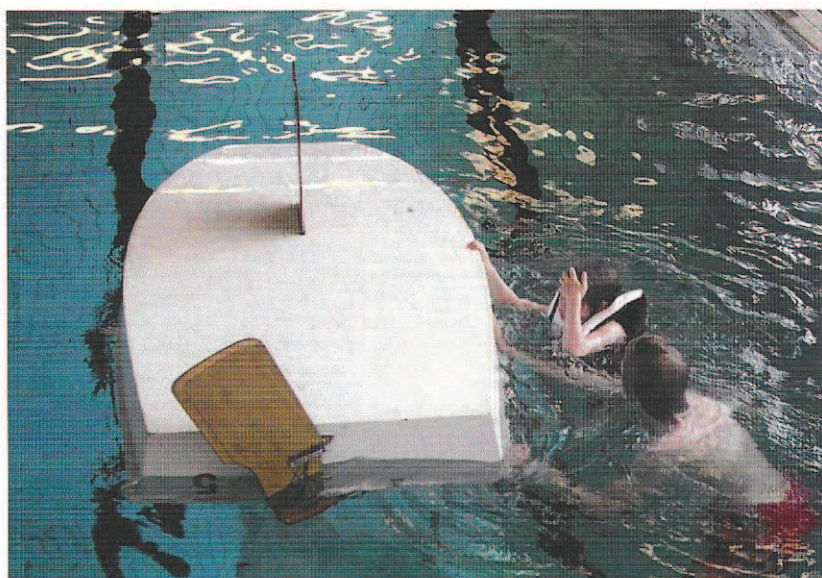
Intresset för onsdagsseglingarna är på uppgående. Onsdagen före Ornö runt deltog hela 18 båtar. Startstress är lätt att undvika då den fasta startlinjen är ca 300 meter lång. Det finns gott om utrymme. Som en extra bonus filmas onsdagsseglingarna. Gå in på Gälö Bks hemsida www.gbk70.se eller via Bertil Holmqvists hemsida www.bhq.se går det att klicka fram onsdagsseglingsfilmer samt andra större tävlingar som Ornö runt och där begrunda sina egna men även andras

seglande. Där avslöjas alla klantigheter som görs. Mycket avslöjande! Det vore roligt om fler från vår klubb kunde svara upp mot grannklubbarnas massiva deltagande. Jag lovar att ni kommer att bli bättre på att hantera era båtar och får massor av trevliga seglingsminnen att ta med er in i det än så länge avlägsna vintermörkret. Det gör det lättare att vänta ut kommande säsong.

Kom därför med och se gla' ut! Onsdagsseglingarna kommer åter 13 augusti. Start som vanligt kl 19.00 vid St: Vasholmen, utanför sundet.

*Text: Mikael Lindb
Foto: Carolin Platzek*

JOLLEVÄLTNING 1 MAJ



Det var länge sedan vi var så många samlade för den årliga jollevältningen, vilket vi förstas tyckte var jättekul! Klockan tio sågs vi vid Torvalla Simhall som vaktmästaren öppnade bara för oss denna röda dag. Vi hade hela hallen för oss själva och vi utnyttjade simbassängen väl. Vi delade upp oss i två grupper varav hälften utförde klädsimmet i ena halvan av bassängen, samtidigt som den andra halvan en i taget välte en fullt riggad Optimistjolle. Efteråt fanns det som vanligt tid över till lek, och efteråt var vi alla rätt så trötta. Även denna gång gjordes ett försök att sänka en Optimist, men det lyckades inte i år heller. Trots att vi var så många som kunde hjälpas åt! Ska vi dra slutsatsen att en Optimist är osänkbar?

Text o foto: Katrin Olausson



KOSLÄPP PÅ STEGSHOLM

Söndagen den 18 maj släpptes korna på Stegsholms gård ut på sommarbete. Det var ett synnerligen välbesökt och uppskattat arrangemang. Genom Arlas hemsida hade enligt uppgift över 2000 personer anmält sig men antalet besökare var trots det bistra värvädret betydligt fler, uppskattningsvis mellan tre och fyratusen med påtagligt många barnfamiljer bland de besökande. Arla har ju bland annat marknadsfört denna företeelse på mjölkpaketen som "Releaseparty i kohagen". Arrangemanget skulle äga rum klockan 11.00 på förmiddagen och jag hade när jag kontaktade gården blivit uppmanad att vara ute i god tid. God tid var i min värld ca 1 timme i förväg men efter att ha kommit iväg en kvart försenad fann vi (undertecknad och hustru) oss klockan 10.15 sitta fast i en bilkö som började ca 1 km hitom affären och Gälögrillen. Eftersom vi var osäkra på hur det skulle fungera med bilparkeringen beslöt vi oss för att lämna bilen på parkeringen vid Gälögrillen och promenerade därifrån till Stegsholm, något som gick betydligt fortare än att åka bil. Parkeringsplatser hade dock ordnats föredömligt på ången öster om vägen mitt emot Stegsholm. Väl framme

hade folk redan börjat samlas runt den hage där korna skulle släppas. Arla bjöd på mjölk och bullar, Stegsholms gårdskafé var förstås öppet och dessutom grillades både korv och hamburgare. När sedan korna väl släpptes ut gick det inte att ta fel på glädjen hos både kor och människor och det är svårt att säga om det var korna eller barnen som var gladast. Som avslutning smakade det gott med varmt kaffe och hembakta bullar på kafeét. Anders och Åse Borg som driver Stegsholms gård tillsammans med en av sönerna är driftiga och har förutom jordbruket kafé, arrangerar rid- och körskola med häst, tändkuleafton mm. Om man till detta lägger att det numera är familjen Borg som även driver Askviks gård invid båtklubben så förstår jag att det är som Anders uttryckte det "fullt upp". Familjen arrenderar gårdarna av skärgårdsstiftelsen och vi kommer eventuellt att återkomma med ett utförligare reportage om Stegsholm och Askvik och villkoren för en skärgårdsarrendator.

Text o foto: Lennart Edlund



Tänk er filmfestivalen i Cannes, stjärnor på röda mattan, smållande fotoblixtar och snubblande fotografer som klättrar på varandra i hopp om att få den bästa bilden. Byt ut stjärnorna mot fyrbenta kossor och röda mattan mot en sommargrönskande hage på Gälö. Lägg till 2000 jublande åskådare så kommer ni ganska nära hur ett kosläpp på Stegsholm går till. Skrikande barn, med tappade glassar samt glada, ystra och lyckliga kossor som skuttade ut på sommarbete skapade förväntningar om en varm och solig sommar. Det var bara psalmen "Den blomstertid som kommer" som saknades för att fullända spektaklet. Vi hoppas att alla förväntningar på årets sommar kommer att uppfyllas.

Redaktionen



Romerskt palats!? Icke! Det är bara duscharvidelningen på en genomsnittlig tysk marina.



Här är gänget som vågade sig ut på stora vida havet! Från vänster till höger; Janne och Gurli på Lambada samt Yvonne och Lasse på Flashdance.



"Jawohl! Das ist eine deutsche duck!" En liten fripassagerare som bosatt sig på badplattformen och som pockade på mat och uppmärksamhet.

Sommaren 2007, blåsigt och regnigt men tillräckligt bra för långsegling

Två ÖBK båtar vågade trotsa vädret och gav sig iväg på långsegling bl a till den östra lite mer okända delen av Tyskland. Atmosfären där är lite mer avslappnad jämfört med det mer hektiska väst. Janne och Gurli Lövgren i Lambada samt Lasse och Yvonne Schelander fick uppleva utländsk gästfrihet, pittoreska byar samt fina hamnar på sin resa utmed den låglänta tyska kusten. Här kommer några utdrag ur Jannes och Gurlis dagbok som ger några korta ögonblicksskildringar på vad de upplevde.

Lördag 07 07 14

Vi vaknade kl 4,00 för att konstatera att det var ganska molnigt varför Gurli sa att vi skulle gå och lägga oss en stund till. Strax efteråt fick hon se att Janne kapten började göra sig klar för att segla över till Glowe. När hon påpekade att det var molnigt så tyckte han att det inte var så farligt, man ser ju himlen, sa han. När vi hade åkt motor ca 20 distans så hissade vi storen. Autopiloten jobbade medan jag kunde skriva lite i loggen. Solen tittar fram och dimman som vi haft börjar försvinna. När vi närmar oss Glowe så ligger en tullbåt vid infarten. Jag får se att dom lägger i en båt och efter en

stund så är dom bakom oss och frågar om dom får komma ombord. Det var svårt att neka. Två tullare klev ombord för att kolla vår identitet och vad vi hade för anrops nr på Vhf.en. Dom var mycket trevliga och vi fick ta lite kort där jag och tullarna blev som gamla kompisar. Det är kul att få kompisar innan man ens har kommit fram! Väl framme så blev det lite bubbelvatten och tilltugg i vår båt. Därefter så blev det en liten Janne. Någon timme senare åt vi middag. När den var avklarad blev Gurli och jag nerbjuden till Lasse och Yvones båt på kaffe. Eftersom det började att regna och blåsa så tog vi ett parti kort. När regnet upphörde så gick Lasse och jag upp och tittade efter stranden vid Glowe.

Alla hus och trädgårdar var imponerande fina. Vid den här strandpromenaden hade man lagt tegel och knacksten på ett föredömligt sett. Mycket snyggt! I morgon klurar vi på att förflytta oss till ett ställe som heter Vitte som ligger på Hidinge innan Stralsund.

Söndag 07 07 15

Kl 09.15 gick vi ifrån Glowe. Det blev en kanonbra segling igen, till att börja med. Men efter sex distans blev det kryss.

Vi kom till Vitte vid tretiden. Det var väldigt dåligt med plats, men vänliga tyskar viftade och menade att vi kunde ligga utanpå dom och ändå nå bryggan. Sagt och gjort efter mycket dividerande med andrekaptenen om hur nära hon skulle ha till bryggan så gav jag upp och tog hand om fören och övrig tilläggning. Hur som helst. Gamlingar går ner tidigare och tidigare för att sova. Men på morgonen vaknar dom så där mellan 3,00 och 4,00 och vad det ska vara bra för vet jag ej. Tack för i dag.

Torsdag 07 07 19

På morgonen cyklade jag upp till bagaren för att handla bröd till Yvonne, Lasse och oss själva. När vi hade intagit frukosten lade vi loss. Vi åkte motor till nästa hamn som heter Barhöft. Gurli och jag cyklade till ett ställe som hette Klausdorf som låg ca tre kilometer från Barhöft för att kolla om det fanns någon affär att handla i. Men icke. Vi fick i varje fall lite konditionsträning som ju alltid är behövt. Gurli trampade på överraskande snabbt, så jag fick ta i lite grand för att hänga med. Men sänt talar man ej om för då kan det bli en massa eftersnack och det bör man inte bjuda på för mycket.

Fredag 07 07 20

Kl 09.00 lämnade vi Barhöft för att åka motor ca 6 distans. Sedan satte vi segel. Därefter seglade vi 42 distans innan vi kom till Wardemunde. Det började med en halv vind som ökade på lite skonsamt. Efter Darsserort blev det läns. Vinden ökade hela tiden och mot slutet av etappen blåste det enligt mätaren 11,8m/s som mest. Vi surfade hela 11,1 knop så jag var tvungen att hålla i hatten. Det blev tufft att ta ner seglen men det grejade sig på ett bra sätt. Vi tog ett parti kort innan det var läggdags.

Lördag 07 07 21

I dag, på morgonen, tittade vi ut mot havet och det blåste bara 8-10 meter väst. På radion sa man att det skulle bli 6-10 m/s ost varför vi tog en färja över till fastlandet. Innan dess gick vi till duscharna och tittade på den fina anläggning dom hade byggt för 800 båtar. Jag har aldrig sett en mera påkostad anläggning. Helt otroligt! Ändå kostade inte båtplatsen mer än 160 svenska kronor. Elen ingår. Vattnet på bryggan kostar en Euro. Över huvud taget är båtplatserna i Tyskland billigare än i Sverige.

När vi kom över till fastlandet blev vi imponerade av att man hade bevarat alla gamla hus och övrig kultur. Lasse och jag gick bort till en badstrand för att se om man kunde bada. Det kunde man! Lasse funderade om det var ett nudistbad, för han hade inte sett något liknande men jag lugnade honom med att det var en vanlig strand men att badkulturen var annorlunda mot vad vi var vana vid. På hemvägen gick vi in på en restaurang. Jag föreslog att skulle vi äta där. Lasse tittade på mig och funderade förmodligen om jag var lika tokig som vanligt. Alla väggar var klädda med exklusiv mahogny. När han fick reda på priserna så lugnade han sig. När vi sedan gick upp till receptionen så träffade vi en svensk båt som vi tog kontakt med. Det visade sig att dom hade köpt en båt på en båtmässa och transporterade hem den från Frankrike. På kvällen så fick vi se ett fyrverkeri som inte gick av för hackor. Vi fick också mobilrapporter ifrån Sjögren som sa att det skulle bli lite tuffare motvind i morgon. Det meddelade vi också våra nya bekantskaper via mobiltelefon.

Söndag 07 07 22

Det var en båt på utsidan som hade fest med jättehög

uppskruvad dålig musik. De festade till kl tre på morgonen. På kvällen fick vi se ett fyrverkeri som jag tror höll på ca 15 minuter. Det blev många raketer, och var mycket påkostat. Vi vaknade strax före kl sex för att lyssna på vädret. Det var inte så uppiggande när dom medelade att det skulle blåsa upp till 20 meter. Så vi blev kvar! Jag tog och tvättade av båten utvändigt när jag fick hjälp med sköljningen uppifrån. Det var svårt att få båten riktigt ren. Klockan tolv har det inte börjat att blåsa så mycket. Men det har kommit in rätt många båtar. En del kommer nog från hamnen på fastlandet. Här ligger man bättre. Gurli har fått tandvärk så hon gick bort till receptionen för att höra om hon kunde få hjälp. Hon hade lite feber. Dom i receptionen var vänliga och beställde en taxi som tog oss till Rostock och en tandläkare. Febern har ökat lite och nu har hon gått och lagt sig. Kvart över fyra gick vi till receptionen för att höra om Taxin hade kommit men då sade den sura karringen som då var där att vi skulle gå till hotellet för att kolla. Taxichauffören visade sig att det var en jättetrevlig kille som transporterade oss till Rostock och tandläkaren. Han väntade utanför i en timma och en kvart utan att ta extra betalt för detta. Efter besöket så skulle vi tillbaka till Werdemunde men Torbjörn som chauffören hette kollade med bossen om det fanns något apotek öppet. Det fanns det. Så det blev en liten omväg för detta ändamål. Han såg även till att Gurli fick ut sin medicin för man fick inte gå in på apoteket. Han var duktig på att hålla låda och han berättade att han kunde lite svenska för hans syster var lärarinna i Helsingborg i tyska. Han var också bra på engelska. Torbjörn berättade att han skulle komma till Sverige en vecka i september.

Han frågade vad det kostade att hyra en liten bil i Sverige. Jag kom på att några av våra bekanta hyr ut bilar, ringde upp och lät Torbjörn snacka med chefen själv. Han fick mailadressen för att kunna beställa bilen på plats. När vi kom till båten så var jag hungrig. Det slutade med att jag gick ner och fixade lite mat till mig. Gurli fick inte intaga något mer än flytande föda. Det blev också ett parti kort hos Yvonne och Lasse.

Tack och god natt!

Text: Jan Löwgren
Foto: Yvonne Schelander



Här lämnar vi våra Öbk,are för denna gången. Redaktionen kan dock meddela att alla kom hem och är vid god vigör, redo för nya äventyr.

Att sälja båt



Under våren bestämde vi oss för att sälja vår lilla Flippa 510 HT. I slutet av april satte jag ut annons med bild på Blocket, och några andra sajter för begagnade båtar. Vi befarade att det skulle bli en utdragen affär men den första som hörde av sig, köpte båten. En god affär innebär för min del en nöjd köpare och en nöjd säljare. I detta fall blev jag lite missnöjd eftersom köparen, i samband med visningen, ville pruta på de 80 000 vi ville ha för båt och trailer. Han bjöd 75 000 men jag nekade. Något kan du väl pruta sa han. Ok då, 500 kan du väl få pruta och med detta var han nöjd!

När han dagen därpå kom för att erlægga handpenning, hade jag gjort i ordning ett förslag till köpeavtal som även var en kvittering av handpengen. Vi gick igenom förslaget där jag

noterat allt han sett vid visningen samt det jag ställt fram som han inte sett på visningen. Alla nöjda och glada. Så särskilt svårsåld var den inte. Vi hade 7 st som var angelägna och som låg på lur i fall den inte skulle bli såld.

När han en vecka senare kom till Askvik för att hämta båten, hade jag, med förslaget som underlag, ett köpeavtal färdigt och som han bytte mot överenskommen postväxel. Jag undrade då om han gjorde en bra affär? Jag blev ju ändå nöjd till slut. Eftersom en del av det jag tänkt lämna med i köpet, erbjöd jag honom i stället att få köpa när han skulle hämta båten! Så det blev inte så mycket av med den prutningen.

Text och foto: Lasse Generyd



Våra ängsblommor i Askvik



1



2



3



4



5



6

Förra året gjorde vi i ordning slänterna bakom klubbhuset och bland annat såddes en del ängsblommor.

Nu skulle vi vilja veta hur du har det med kunskaperna om blommor. Svaret presenteras i slutet av tidningen på sidan 22.

Text o foto: Lasse Generyd



Från seglarunge till RIB-förare

Nästa. Nästa kom. Nästa styrbord. Girpunkt tvärs bortre udden ön klockan två. Kurs två nio fyra. Styrmarke sundet klockan ett, femma. Farligheter bränning sundet nolla trea samt tremeterskurva sundet nia tia.

Att navigera och dessutom meddela föraren den bild man har av sjökortet när man kör i 50 knop kräver koncentration. På högfartsutbildningen hos MCA, Maritime Concept Academy, i Viggbyholms marina började vi i tio knop, och det var jobbigt nog.

Efter att under våren tagit ut en Fartygsbefälsexamen klass VIII, med allt vad det innebär i teori och praktik inom bland annat lagstiftning till sjöss, radar, VHF och brandsäkerhet, gick jag i slutet av maj påbyggnadskursen Handhavande av snabba fartyg. Dessa två utbildningar krävs nämligen för att få framföra upp till 12 betalande passagerare i över 35 knop. Om man därtill har en båt som kan framdrivas över 45 knop krävs två personer med denna kompetens. Om propelleraxeleffekten på motorn överstiger 405 kW måste dessutom minst en av dessa ha behörigheten Maskinbefäl klass VIII.

Anledningen till att jag tagit mig igenom alla dessa utbildningar är att jag satsat på ett nytt sommarjobb i år, nämligen att köra RIB-båt med betalande passagerare. Trots att jag i grund och botten är en genuin seglare och inte alls särskilt förtjust i motorbåtar så har jag nu börjat ta mig fram i skärgården på ett nytt och fartfyllt sätt som jag aldrig trodde att jag skulle göra. Vi är nog många som tycker om höga hastigheter, och detta i kombination med den vackraste platsen på jorden är inte helt fel. Även om jag inte gärna väljer att semestra i motorbåt vill jag ändå påstå att skärgården är värd att upplevas även från detta perspektiv. Jag har ett jobb där jag får vara utomhus och där jag varje dag får visa nya människor vår otroligt vackra skärgård. På köpet har navigationen blivit en sport och inte bara en semestersysselsättning, vilket jag ser som pricken över i.

Navigationsmetoden man använder i dessa höga hastigheter bygger på marinens GKSF som står för Girpunkt, Kurs, Styrmarke, Farligheter. Första dagen under utbildningen bestod i princip enbart av teori och förberedelser inför den praktik som skulle fylla hela dag två och dag tre. Vi genomgick sjökortsarbete och diskuterade olika skrovtyper och framförallt RIBens utformning, för- och nackdelar. RIBen är en otroligt

säker båt och togs fram för engelska sjöräddningen.

Dag två ägnade vi oss enbart åt optisk navigering ombord på MCAs utbildningsbåt - en Rupert 40 med tre navigationskonsoler. Det var soligt och vi njöt av att få ta del av skärgården innan högsäsongen dragit igång med turister och semesterseglare. Eftersom utbildningsbåtens maxfart låg strax över 50 knop gick det snabbt och lätt för oss att ta oss till Sandhamn för att äta lunch. Precis så visade sig även både Kustbevakningen och Sjöpolisen resonera eftersom även de åt lunch på Sandhamns värdshus. Efter en lång dag med massor av tragglande av navigation och GKSF och nya intryck somnade man som en sten.

Dag tre blev ytterligare en intensiv och solig dag. Det kändes lyxigt att få vara i skärgården under tiden alla andra jobbade. Navigationsnacket hade faktiskt släppt lite över natten, och tungan kändes betydligt smidigare i munnen. Då blev det dags att bli introducerad för radarn. Några av kursdeltagarna hade aldrig tidigare varken sett eller använt radar, så dessa fick sig en extra utmaning. Själv hade jag en heldags radarpraktik när jag gick min utbildning i Fartygsbefälsexamen klass VIII under våren, så jag kunde åtminstone känna mig trygg med grunderna. Denna dag kom radarn däremot att få en helt ny plats i mitt hjärta. Jag fick uppleva en aha-upplevelse som alla som vistas på sjön borde få uppleva.

Plotter i all ära, men ingenting slår optisk navigation med radar som extra hjälpmedel. Vad jag hörde flera gånger under kursen från våra lärare var just att navigationsbiten i sig inte var något problem. Vi hittar rätt med hjälp av sjökortet, men det svåra är just att förmedla det man ser till den som kör. Även där hade man stor nytta av radarn. Under radarpraktiken satt navigatören med igensatta rutor så att endast föraren såg ut. Lokaliserar man som navigatör då en udde på radarn och man vet att det ligger en bränning utanför den, placerar man markören där och säger: Bränning vid markören nu, vilket är mycket enklare än att beskriva vilken udde på vilken ö, och sedan hur långt ut bränningen ligger.

När jag precis började få kläm på navigationen och framförallt kommunikationen kände jag ett styng av besvikelse då det var dags att åka hem för dagen. Kursen var slut, och morgonen efter väntade teoriprov samt uppkörning. På vägen hem från kursen den dagen funderade jag över hur jag kunde förbereda mig inför framförallt det praktiska provet. Jag ville träna mer, men det

fanns det förstås ingen möjlighet till. Jag kom hem vid åtta och kom fram till att det enda jag kunde göra var att sova på saken. Morgonen därpå kom jag trött och nervös till Viggbyholms marina. Vi skrev teoriprov efter en stunds repetitionsgenomgång, därefter förberedde vi uppkörningen genom att planera vår färdväg i sjökortet. Uppkörningen gick till så att var och en fick två punkter i sjökortet att ta sig mellan i minst 35 knop. Steg ett blev att rita ut kurser och girpunkter i sjökortet. Självt fick jag ingen särskilt svårnavigerad bit, men jag oroade mig ändå lite över mina girpunkter. Skulle jag lyckas se uddarna och gira på rätt punkt? Steg två i uppkörningen var att få föraren att föra fram båten den sträckan man planerat, på ett säkert sätt. Kommunikationen gick bra, trots att jag fått en ny förare mot vad jag var van vid. Jag tackade gudarna för radarns hjälp.

Med den var det nämligen inga problem alls att gira när jag var exakt på girpunkten, och dessutom sparade jag tid vid beskrivningen av farligheter.

Jag förvånar nog inte om jag säger att jag var ensam tjej under kursen. Vi var sex deltagare totalt, men bara jag var tjej. När jag läste Klass VIII var vi dubbla antalet på kursen, men även då var jag ensam tjej. Jag ser sällan några problem i att vara ensam tjej vid sådana tillfällen utan blir tagen på allvar. Från passagerarna får man däremot vänja sig med att höra saker som Bra navigerat när man navigerat en tur till Sandhamn men faktiskt kört båten hem, eller... Har du förarbevis? Det har jag med.. Tjejer kan!

RIB står för Rigid Inflatable Boat.

Text o foto: Katrin Olausson



Bilden är från förra året då Jonna hälsade på och seglade i Västindien

Nu är det semester, varmt och skönt men om fem månader viner höststormarna här hemma runt stugknuten och vi oroar oss åter för våra båttäckningar. Men det finns klubbmedlemmar som vet hur man förlänger säsongen. Ett av de bättre sätten att göra detta är att helt enkelt söka upp varmare breddgrader.

Det är just vad ÖBk medlemmen Jonna Isacson gör. I Normala fall seglar hon en mintgrön Hurley 22, a som, ligger på Pricken. Nu får den vila längre än vanligt till förmån för segling på stoor betongbåt med limträmaster. Båten som Jonna skall mönstra på heter Charlaïne och är byggd på 70-talet i Örnsköldsvik.

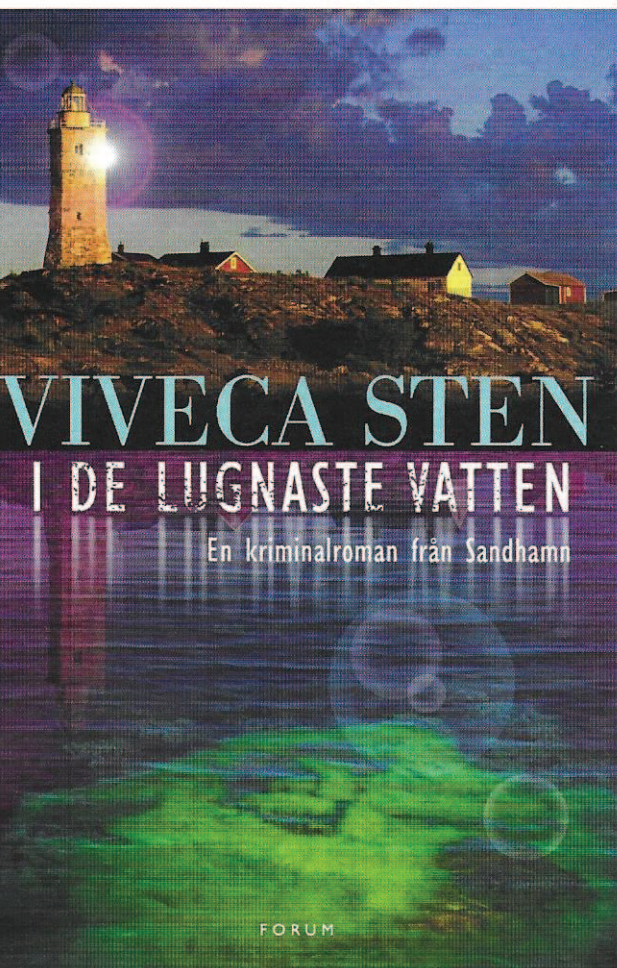
Jonna kommer att långsegla som gast med sin kollega Helena Nyhlén och hennes vuxne son Pontus. Helena och Pontus har just lämnat St: Vincent där båten varit stationerad i ett drygt år. Nu befinner sig båten vid Panamakanalen där de väntar

på tillstånd att få passera. Helenas make och två döttrar har just rest hem varför Jonna kommer att ersätta dom som besättning.

Målet för nästa etapp är Tahiti där Jonna kommer att ansluta den sjätte september. Slutmålet på etappen, Australien beräknas vara nått senast den andra december då Jonna skall återvända till vintermörkret. De läsare som är intresserade av att följa Jonnas öden och äventyr kan besöka klubbens hemsida www.obk.se. Där kommer vi att lägga ut hennes resebrev. När hon längre fram kommer tillbaka ser vi fram mot att få läsa ett mer djuplodande resereportage i Loggen. Vi kan knappt bärga oss till dess!



Redaktionen önskar Jonna en god resa och många, många fina upplevelser!



Titel: I de lugnaste vatten
 ISBN: 9789137131900
 Författare: Viveca Sten
 Förlag: Forum



Titel: Navigering och sjömanskap
 ISBN: 9157477000
 Författare: Jonas Ekblad och Börje Wallin
 Förlag: Bilda Förlag

I de lugnaste vatten

Viveca Sten har givit ut ett flertal juridiska fackböcker, men nu debuterat med denna skönlitterära deckare I de lugnaste vatten. Hon har spenderat många somrar ute på Sandhamn, och det märks från första början i boken. Redan efter att ha läst bokens första sida har man kastats in i en mystisk händelse där en man drunknar efter att han trott sig få hjälp upp ur vattnet av någon person ombord på en båt. Vad han trodde var en hjälpende lina var i själva verket en tamp fäst i ett ankare som han fick efter sig i vattnet. Boken fortsätter med en rad händelser där bokens huvudpersoner och miljöer beskrivs. Skildringarna är noggranna och språkligt vackra, men inte ett ord för utsvävande. Flera händelser beskrivs parallellt, och för en gångs skull är det lätt att hänga med i svängarna. De flesta av oss båtägare känner till Sandön och dess miljö, vilket gör det lätt att få en känsla av verklighet då man läser boken. Vårdshuset har pytt i panna på menyn till lunch och vid ångbåtsbryggan kommer Waxholmsbåtarna från Stavsnäs och lassar av turister. Allt är precis som i verkligheten. Det känns att boken är nyskriven och aktuell.

Bokens ena huvudperson Thomas Andreasson är polis på Nackapolisen och har själv levt i skärgården runt Sandhamn under många år. Han kopplas in då ett lik påträffas vid Sandhamns nordvästra strand, men eftersom man misstänker att en olycka inträffat så tidigt som för flera månader sedan riskerar utredningen att läggas ned. Thomas förbereder för semester i sitt sommarhus på Harö bara en bit ifrån Sandhamn. Men det är just då som ytterligare ett lik påträffas på ön. En kvinna som visar sig vara kusin till den man som för bara någon vecka sedan flutit iland på samma ö. Denna gång är det uppenbart inte bara för läsaren att ett mord begåtts, och under tiden ön fylls av nyfikna turister och spekulationerna blir allt vildare dras en mordutredning igång.

Det är lätt att halka in i miljön och livet på Sandhamn och bara njuta av vad författaren beskriver, men man hinner inte slöa till mer än en mycket kort stund förrän man väcks till liv igen. Gång på gång inträffar nämligen händelser som får det att kittla till i maggropen, och så vill man inte lägga ifrån sig boken än på ett bra tag till.

Jag skulle vilja säga att denna bok är sommarens deckare på alla sätt. Rätt miljö för oss skärgårdsälskare, och en ny författare med en ny skrivstil. Det vill säga nytt språk, nytt upplägg och ny miljö. Helt klart nytt och fräscht och bra, vare sig du ligger i hängmattan eller guppar på Mysingen. Eller både och.

Navigering och sjömanskap

Navigering och sjömanskap används ofta som kurslitteratur till Förarintyg och Kustskepparintyg, men till viss del ingår den även i utbildningen till Fartygsbefälsexamen klass VIII. Boken täcker en väldigt stor del av det man behöver veta när man vistas i skärgården, och därför förtjänar den en plats i alla båtar. Det finns avsnitt om manövrering och väder, liksom om knopar och säkerhet. Oavsett om man har förarintyget eller inte, skadar det inte att bläddra i denna bok.

Den är trevligt utformad med bilder i färg, och går alldeles utmärkt att nöjesläsa i solen. Vill man lära sig navigera från grunden kan man göra det på egen hand med hjälp av denna bok. Dessutom är det bra att förbereda sig för nödsituationer genom att läsa igenom (kanske rent av repetera) dessa avsnitt. Boken tar upp både sjövätt och regler såväl som praktiska saker som hur man navigerar med eller utan instrument. Man önskar att denna bok var standard och följde med inredningen när man köper en ny båt. Jag rekommenderar den varmt!

Text: Katrin Olausson

Vindkraft vänligt mot miljö och plånbok

Med stigande ålder har vårt miljömedvetande ökat. I medlemstidningen från Naturskyddsföreningen läste vi en artikel om andelsel i vindkraft. Det är en nybildad förening inom O2-gruppen som skulle bygga föreningens första snurra utanför Sveg. Efter diverse kontakter beslutade vi oss för att investera 75 000 i andelar (15 st). Det är dessutom så att efter några år kan andelarna säljas (med vinst!). Priset har gått upp 10 procent från september 2007 till mars 2008!

Minskat CO2-utsläpp?

Föreningens 1500 medlemmar minskar utsläppen med ca 10.000 ton per år! Bara vårt verk i Sveg, med 600 medlemmar, minskar utsläppen med ca 4 800 ton!

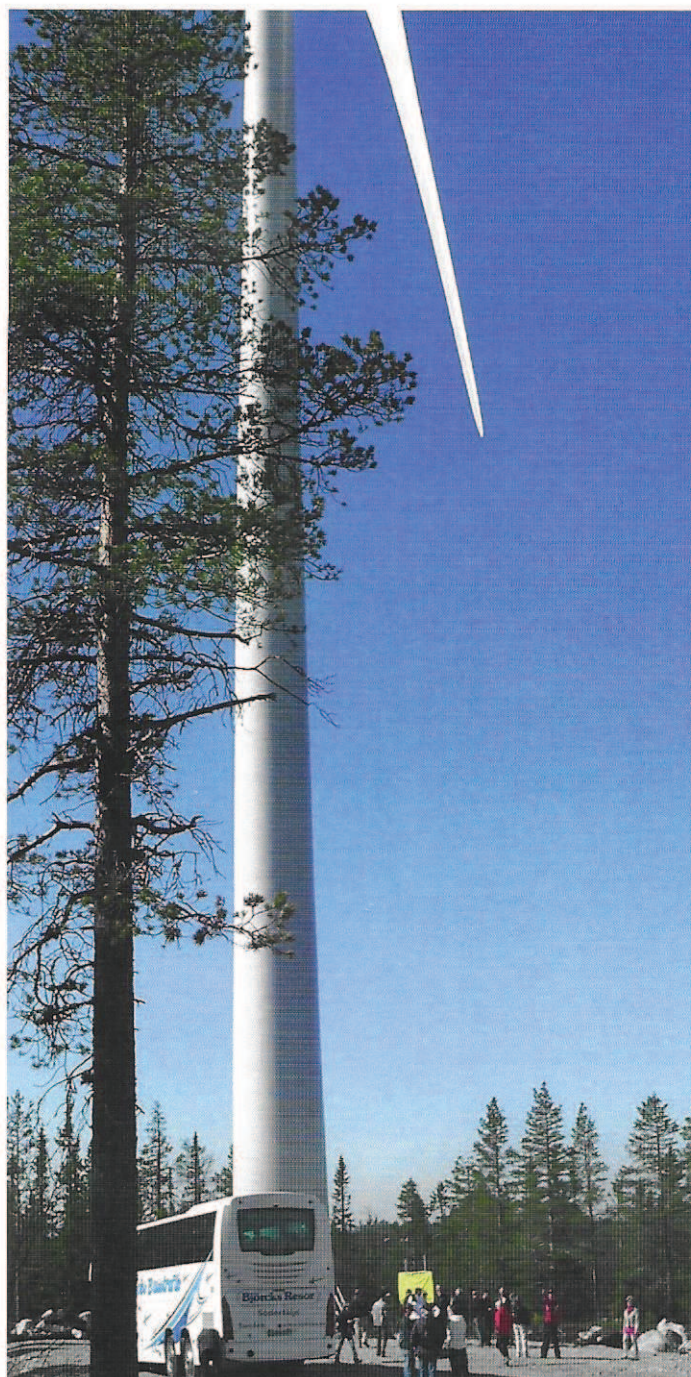
Ekonomi?

Enligt våra beräkningar minskar elkostnaden med ca 6 000 kr per år! Då förbrukar vi ändå bara ca 16.000 kWh per år! I vårt fall blir det ca 375 kr per 1 000 kWh och år!

Nyfiken?

Om du vill kan du gärna höra av dig till mig på 08-86 41 18, så berättar jag om mina erfarenheter och ska svara så gott jag kan på frågor. Annars kan du besöka O2 och deras webbsida på www.o2.se eller så sök på vindandelar eller andelsel på din dator.

Text o foto: Lasse Generyd





Välkommen
hälsar ÖBK
våra nya
medlemmar

Hannu Kuosmanen

Johan Lindgren

Staffan Klingvall

Tobias Olsson

Rune Nordh

Ann-Marie Schlyter

Hans Spångberg

Lena van Bruggen

Annika Hollsing

JOLLARNA VID KLUBBHUSET

Vid upptagningen i höstas lades övergivna jollar upp vid klubbhuset. Jollarna kommer att ligga kvar till hösten. Därefter kasseras obrukbara jollar och slängs. Resterande jollar avyttras inom klubben.

KVARGLÖMDA KLÄDER

I klubbhuset har vi nu en låda med kvarglömda kläder. Om kläderna inte är hämtade i höst skänks de till någon klädinsamling.

HÄNDER PÅ GÅLÖ NÄRA ASKVIK

Milan Ethel och aktiviteterna kring henne förra året blev en sådan succe att Gälö Gärsar (hembygdsföreningen på Gälö) har beslutat att bygga en ny mila i år. Vad den skall heta vet vi ännu inte men traditionen bjuder att den döps efter öns äldsta invånare. När Gälö Gärsar tagit reda på vem som är den lyckliga får vi reda på namnet. Det högtidliga dopet av milan kommer att ske vid tändningen den 13 augusti kl 12.00. Som vanligt kommer massor av aktiviteter äga rum de följande veckorna under kolningsperioden. Trubadurer kommer att underhålla. Det kommer att säljas kolarbullar samt göras visningar av milan när hon kolar samt mycket mera. Den nya milan kommer att byggas på samma ställe som gamla Ethel. Avfarten till kolarplatsen ligger längst ner till höger i första svackan där vi ser vattnet i Askvik. Skylt kommer att sättas upp! Mer information går att få från Caféeet vid Stegsholms gård.

TÄNDKULEAFTON FÖR ALLA NOSTALGIKER

Det var bättre förr eller hur? Att höra dunket från en feskebåt och se rökringarna från skorsten med lock kan få alla gamla råoljefreaks att bli lätt tårögda. Om ni råkar ha böjelser för gamla motorer, en gammal maskinistmössa hemma eller rent av en smörjkanna modell Å, går det bra att ta med attiraljerna till Stegsholms årliga tändkuleafton den 18:onde juli kl 18.00 för att minnas svunna tider. Då kommer den gamla tändkulemotorn i ladan att startas upp så att alla sörjande får lyssna till den extremt lågvarviga sången och leka lite grand. Glöm bara inte att ta med näsdukarna. Ack ja, det var nog bättre förr!

Rätt svar till ängsblommorna

- (1) Näva, (2) Sömntuta, (3) Ringblomma,
- (4) Vallmo, (5) Riddarsporre, (6) Jättevallmo.

Viktiga datum hösten 2008 i Askvik

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

24/9	kl. 18.00	Vaggkväll *
15 /10	kl. 19 .00	Planeringsdag inför 2009, alla är välkomna
4/10		Torrsättning Se upptagningslistorna
11/10		Torrsättning -"-
18/10		Torrsättning -"-
25/10	kl. 09.00	Obligatorisk städdag för de som ej deltog på någon städdag under våren
1/12		Sista dag för motioner till årsmötet 2009
2/9		Styrelsemöte
2/10		Styrelsemöte
12/11		Styrelsemöte
3/12		Styrelsemöte

OBS! OBS! OBS! OBS! OBS! OBS!

Gäller alla som står i hamnen under vintern

***Den 24/9-08 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.

Hamnmästaren

Margaretha Björklund
Lyckåsvägen 35
136 72 VENDELSÖ

Returadress:
Österhaninge Båtklubb
Box 3030
136 03 Haninge



Dags för service, ny reservdel eller plats för vinteruppläggning

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

Volvo Penta original reservdelar
Hempels båtvårdsprodukter
Vi samarbetar med alla försäkringsbolag



Lindströms 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

SJÖASSISTANS

Auktoriserad

MARINCENTER

**VOLVO
PENTA**