

Vår

april 2008 nr 1

LOGGEN

Fyrbesök på Bengtskär

Självsläende fockar tar över

Midsommarstrul



Innehåll

Fyrbesök på Bengtskär	4
Nyheter från Mässan	6
Nyheter från Ungdomssektionen	10
De självsläende fockarna tar över	16
Boktips	18
Midsommarstrul	19
Funktionärer 2008	20
Österhaninge Båtklubbs styrelse 2008	22
Viktiga datum 2008	23



BÅTKLUBBARNAS EGEN FÖRSÄKRING I 40 ÅR

Tel 08-541 717 50 www.svenskasjo.se

Ordförandens funderingar

Det är de sista dagarna i februari med strålade sol och +8o C och vårblommorna på väg upp, vårlåt från småfåglaerna. Är det här början på en lång solig varm sommar? Det är fullt av folk nere i hamnen som har börjat vårrusta och utnyttjar vårvärmen.

Under vintern har vi haft många dagar med mycket hårda vindar. Några få båtar har fått sin press sönderbläst, ÖBK har klarat sig bra mot stormskador i år. Med den här vinterns tjäle som tinar på ytan och åter fryser liknar marken i Askvik en trakt med permafrost, löst i ytan men hårt under. Detta gör att vaggorna behöver ses över och kanske justeras, särskilt efter en storm.

På årsmötet blev det en livlig diskussion om förbud eller inte förbud mot de kraftigt blödande bottenfärgerna. Mötet enade sig om att be de som har dessa blödande bottenfärger att byta till en färg som inte kladdar av sig på traktorns lyftstroppar och därmed färgar av sig på andra båtars skrovsidor. Färgen är svår att få bort, särskilt när man ligger i sjön.

Önskan om att bygga en flytande bastu angagerade många på årsmötet där en stor majoritet var positiva till projektet. Nu väntar vi på kostnadsförslag och utformning av bastun. Beslut måste tas på ett extra möte under våren om något byggande skall bli av.

Soppluncherna 3:de måndagen i månaden fortsätter och är livligt besökta, kom ner om du har möjlighet. Vem du skall anmäla dig till finner du på Hemsidan. På Hemsidan har vi också fliken Forum, en diskussionsplats som önskades vid 2007 års årsmöte. Använd dig av den och tyck till. Nu stundar Båtmässan som för oss vuxna är som Julskyltningen med leksaker för de minsta och kanske hittar vi något nytt att förhöja glädjestunderna till sjöss med.

Första sjösättningskvällen är den 21 april i vecka 17 som vanligt. Dessförinnan har vi planeringsmöte den 3 april med valda funktionärer där även alla är välkommen och tycka till. Information för nya medlemmar och de som har fått sommarplats för första gången i hamnen är den 7 april. Särskild kallelse kommer. Som vanligt är två arbetskvällar inplanerade på våren och en på hösten, 12/5 och 29/5 samt 25/10. Det är obligatoriskt att delta i en kväll per år och glöm inte att anteckna på deltagarlistan att du har varit närvarande.

Plocka nu fram vårrustningsattiraljerna och packa matsäcken så ses vi i hamnen.



*Med seglarbälsningar
Margaretha*

LOGGEN

Ansvarig utgivare

Margaretha Björklund
087762300@telia.com

Redaktion

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

Layout

Carolin Platzek

Omslagbild

Hans Nilsson

Tryck

Responstryck/Armbåga Grafiska AB, Borås



Österhaninge Båtklubb, Box 3030, 136 03 Haninge, Tfn hamnen 08-500 330 44, Bankgiro 5391-3034, www.obk.se

Sommarbesök på nordens högsta fyr Bengtskär

När vi i somras besökte Sirkka och Kajus Ulmanen på deras ö som ligger mellan Högsåra och Rosala var vädret inte det bästa. En av dagarna tog vi turbåten från Kasnäs ut till fyren Bengtskär utanför Hangö. Sirkka stannade hemma och vaktade ön och förberedde middagen.

Bengtskär har lockat med sitt avlägsna läge och svår angöring på sin ensliga klippa med ständig havsdyning, samt historien om finländarnas framgångsrika försvar av fyren under andra världskriget. Bengtskär har endast en "hamn" mellan ett litet skär och själva Bengtskär. Turbåten kör in emellan skäret och Bengtskär förtöjer långsides, passagerarna stiger i land, båten lossar sina förtöjningar och fortsätter rakt ut mot havet.

Den 15 december 1905 fick Lotsöverstyrelsen i uppdrag av Kejsarliga Senaten att omedelbart vidtaga med arbetet för uppförandet av en fyr på Bengtskär. Den 2 januari 1906 förordnades ingenjören vid Lotsöverstyrelsen Ernst Fredrik Andersin att utföra arbetet. Med uthus och tekniska konstruktioner byggdes fyren under ett år och tio månader. Man häpnar över att man på så kort tid kunde uppföra en så enorm byggnad på en så svårtillgänglig plats. Med tanke på de tekniska hjälpmedel, som stod till buds i början av 1900-talet, är prestationen nästan som ett underverk. All granit till fyren bröts på Bengtskär ett åtta meter högt berg sprängdes ner till en fem meter hög plåtå när fyren byggdes.

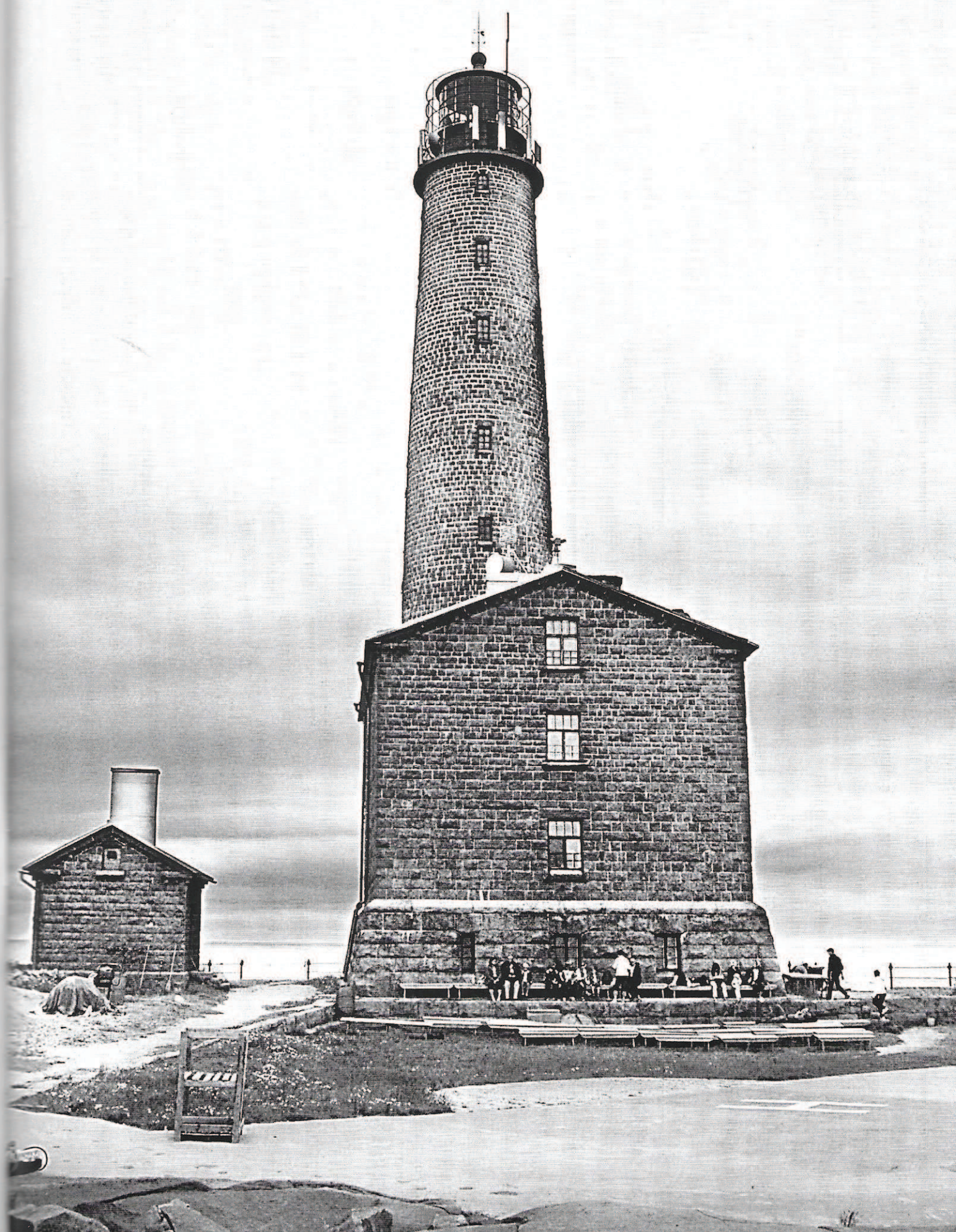
Ljuset i fyren på Bengtskär tändes den 19 december 1906. Fyren är Nordens högsta med sina 48 meter. Avsikten var att den stora byggnaden i granit skulle bli i det närmaste evig, den skulle med sitt ljus vägleda sjöfarande i hundratals år framåt. Föga anade man då, att sjöfarten redan innan seklets slut skulle ha helt andra navigationshjälpmedel än fyrar. Bengtskär var inte bara en trygg vakt vid farleden till Hangö, den låg också på en strategiskt viktig punkt. När vinterkriget bröt ut den 30 november 1939 släcktes fyrljuset och fyrpersonalen med sina familjer evakuerades. Fyren blev ett spanings- och eldledningstorn med en vaktstyrka på 5-10 man som under hela kriget höll ett vakande öga på Hangö och inloppet till Finska viken.

Striden om Bengtskär var den största enskilda striden i sydvästra Finland under andra världskriget. Ingen vet exakt hur många man som deltog i striden som utkämpades både till lands till sjöss och i luften. Uppskattningarna varierar från 1000 till 1 500 man. På själva Bengtskär stred över 200 man, finländarna huvudsakligen inne i fyren, c:a 40 man, och ryssarna runt om på klipporna. När striden stod som hetast under morgontimmarna lördagen den 26 juli, besköts Bengtskär samtidigt av både finskt och ryskt kustartilleri och av finska och ryska krigsfartyg och flygplan. Fartygen och flygplanen besköt dessutom varandra och kustartillerierna motståndarsidans fartyg. Fyrens försvarare höll ut i åtta timmar innan de fick förstärkning, striden fördes även inne i fyren. Fortfarande syns i fyrtrappan märken efter briserade handgranater som de finska soldaterna slängde ner på instormande ryssar. Striden slutade sent på eftermiddagen när det inte fanns en enda stridsduglig rysk soldat kvar på ön. Ryssarna kämpade in i det sista utan att ge sig. Under söndagen den 27 juli försökte ryssarna att bomba ut Bengtskär men lyckades endast orsaka mindre skador. De flesta bomberna missade och föll i havet runt omkring.

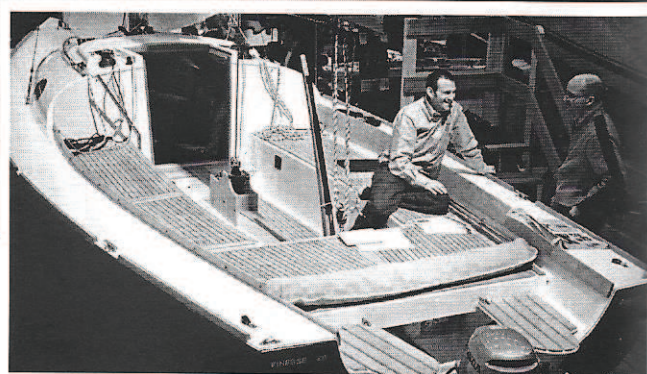
När man idag går runt på Bengtskär ser man talrika ristningar som huggits in i berget av både fyrvaktare och deras barn som av soldater som hållit vakt. Den äldsta ristningen är från 1896. Den mest konstfulla bilden är gjord under fortsättningskriget och föreställer en soldathemssystem.

Under vår utflykt till Bengtskär sken solen från klarblå himmel och svalorna kvittrade glatt. Flockar av ådor med sina små simmade vid stränderna. Vid drack kaffe och åt kanelbulle och fick oss en god lektion i nutidshistoria på köpet. En idyll i dag men så har det inte alltid varit. I dag är Bengtskär en konferensanläggning samt utflyktsmål. Efter en heldags utflykt möter oss Sirkka med härliga dofter från köket, det vankades Sirkkas underbara abborrefiléer.

Text och foto Margaretha Björkkund



Nyheter från båtmässan



Loggens spanare slog en lov på båtmässan för att spana in nya trender. Förutom att alla båtar blir dyrare var det svårt att hitta någon dominerande trend. En iakttagelse i dessa miljötider är att motorbåtarna förvånande nog blir allt motorstarkare och därmed mer energislukande. Årets mässa bestod till ca 80 procent av snabbgående motorbåtar. Långsamtgående snipor går knappt inte längre att hitta om man får döma efter båtutbudet.

Miljötänkandet verkar vara tämligen lågt hos båtproducenter. Visserligen förklarade många säljare glatt att deras moderna fyrtaktsmotorer och dieslar drar mindre bränsle än förut men vad hjälper det när de i nästa andetag förklarar att motoreffekterna i snitt har ökat med 20 procent. Utvecklingen går mot allt snabbare dagtursbåtar med kraftfullare motorer. Flertalet kunder vill, enligt säljare, att båtarna skall klara kortare övernattningar. Sen vill man hem igen! En säljare påstod att det bara är högre bränslepriser och nya miljölagar som hotar utvecklingen. Det är synd om människan som är så stressad och måste betala så mycket för att uppleva skärgården!

Loggen hittade bara ett företag som hade siktet inställt på framtiden och som presenterade nya miljövänliga lösningar på hur man åker snabbt och miljövänligt på sjön. Båten, en trimaran drevs av en elmotor vars nykonstruerade batterier laddades av två stora sjok av solceller. Inga utsläpp från den båten inte, och fort gick den också!

På segelbåtssidan är lätthanterlighet nyckelordet. Stora sittbrunnar med integrerade kapellösningar ger flexibilitet och bättre utnyttjande av utrymmet. Att hindras av stort djupgående för att komma in i favoritviken går att lösa med vikbara kölar. Att man inte heller behöver bygga höga täckställningar och kan vaxa friborden utan att använda stege får också ses som ett plus vid värrustningen.

På bottenfärgssidan höll tillverkarna en låg profil. Endast två nya giftfria märken presenterades i år. Ett var danskt och ett var svenskt. Båda sades fungera på ostkusten. De verksamma beståndsdelarna var bakterier istället för gift. Kanske de ger havstulpanerna en rejäl snuva? Vi får se? Det skall bli intressant att följa fortsättningen. 2008 kommer att bli ett mycket intressant "bottenmålarår".

Text och foto: Mikael Lindb

Ack, vad aningslösa vi äro

Vad tydligt sammanhangen framträder och vad naiva vi varit som inte tagit till oss alla varningar! Hur blind har jag själv inte varit som tyckt att just min lilla båt inte bidrar till föroreningarna! Förnekelse kallas det visst?

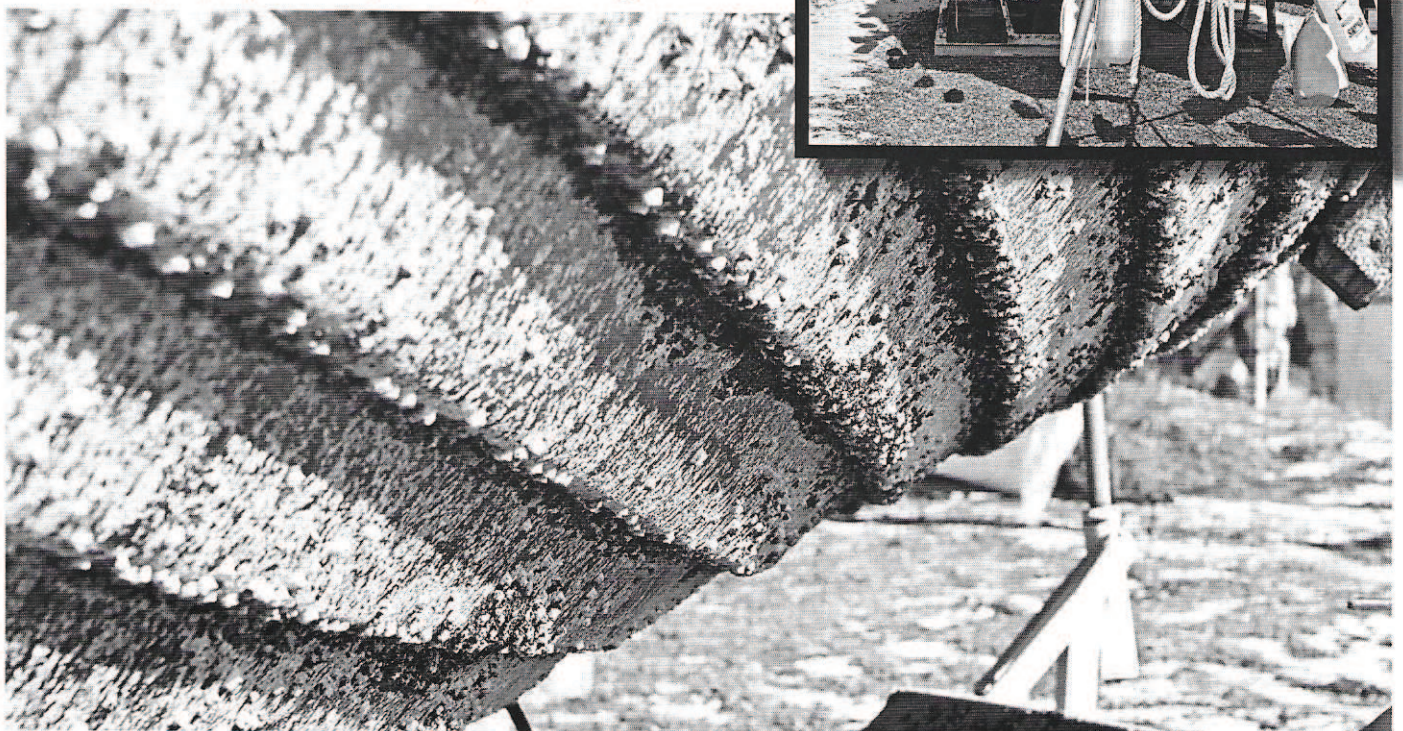
Jag bytte i alla fall till en modernare motor brukade jag döva mitt dåliga samvete med. Det var så lätt att peka på andra större förorenare än jag själv, yrkessjöfart, jordbruk och dåliga reningsverk på andra sidan Östersjön. I min argumentation var det alltid någon annan större förorenare som jag kunde ursäkt mitt eget handlande med. Men nu börjar jag inse att ska vi alls skapa förändring måste alla, vare sig vi räknar oss som stora eller små förorenare, inse att förbättring inte sker om alla har samma defensiva hållning. Tänk om alla resonerade som jag?

Jag börjar förstå att bättre miljö måste utgå från varje enskild båtägare vilja att vistas i en frisk skärgård. Det är först när alla individer drar åt samma håll som verklig förändring sker.

När jag skrev dessa rader basunerade radionyheterorna ut att Sverige var det enda landet i Norden där tennhalterna i bottenarna fortfarande ökar trots att de förbjöds i slutet av 80-talet. Slutsatsen som den intervjuade forskaren torrt konstaterade, var att svenska båtägare var duktiga på att hamstra olagliga bottenfärger.

Trots båtfolkets försvar för båtlivet, hur ser det egentligen ut med miljöengagemanget? Är det en läpparnas bekännelse? På årets båtmässa fanns det ca 80 procent snabbgående motorbåtar. Att åka fort verkar vara tidens melodi. Värst var en Rib-båt med 1000 hästkrafter fördelat på fyra 250 hästars utombordare. Vilken omsorg om skärgården känner ägare av sådana båtar när dom bullrande brakar fram i 50-60 knop och släpper ut

Visst behövs bra färg som håller havstulpanerna stängna. Men de värsta kemikalierna gör sig nog bättre som förankring till pressningar.



mängder av emulsioner och kolväten? Tror dom att skärgården är något slags Disneyland? Vart tog det goda omdömet vägen? Vad säger det om båtfolkets vilja till att ta miljöansvar?

Det sägs att man skall sopa framför egen dörr! Nu börjar förslag komma som syfta till att göra Gälö till ett marint reservat. Vilka klubbar kommer då att få ligga kvar när arrenden skall förhandlas om? Antagligen de som kan påvisa att de tar verkligt miljöansvar.

Vi har funnits i nuvarande hamn sedan 1973. Askvik är en grund och varm vik som enligt biologer fungerar som barnkammare åt många arter. Vad har vi som klubb gjort för att minska tillförseln av gifter? Vi vet inte hur illa ställt det är med miljön i "vår" vik. Nu håller rekommendationer för fritidsbåthamnars miljö på att utarbetas av ett nyskapat miljøråd som består av 19 olika myndigheter och båtintresseorganisationer. Att bevaka vad som sker där kan vara en god framtida miljöinvestering för klubben. Självklart vill vi vara med och påverka inriktningen. Det kanske är dags att sätta miljöfrågan högre upp på agendan? Miljöfrågan är mer än stänkproblem från mjuka bottenfärger.

*Text: Mikael Lindb
Foto: Carolin Platzek*



Inbjudan till ÖBK:s klubbmästerskap

Tävlingskommittén hälsar alla ÖBK-are, såväl kappseglare, motorgångare som publik välkomna till KM, 2008. ÖBK klubbmästerskap för seglare, genomförs i tre seglingar varav den sämsta räknas bort. Vi tävlar i LYS och LYST.

Klubbmästerskap för motorgångare avgörs med Bronspropellern, som genomförs i samband med Kräftköret och avslutas med kräftkalas på klubbholmen.

För dig som saknar gästare finns det pigga och villiga ungdomar från ÖBK-U (ungdomssektionen). Ta kontakt med Anders Åhman, 08-776 32 84, om du behöver hjälp.

För dig som inte vill/kan segla med egen båt. Kom till skepparmötet så finns det säkert någon som behöver "extra händer". Prisutdelning för klubbmästerskapet hålls i klubbhuset under Höstruskfesten i september.

Datum	Tävlingar
2008-06-14	Skoja Cup Start vid klubbholmen. Seglingen avgörs som en skärgårdssegling med en kortare kryss- länsbana vid start och/eller målgång. Efteråt grillar vi det vi själva har med oss upp på klubbholmen.
2008-08-30	Kräftköret Start vid klubbholmen. Seglingen avgörs på en kortare skärgårdsbana som seglas minst två varv. Efteråt äts det medtagna kräftor på "klubbis".
2008-08-30	Bronspropellern Start vid klubbholmen. Klubbmästerskap för motorgångare. Mest en frågesport. Inga långa båtturer krävs.
2008-09-20	Höstrusket - med fest i klubbstugan Start vid "onsdagsseglingstarten" vid Ljushagen. Seglingen avgörs som en lång skärgårdssegling med start i omvänd LYS-ordning. Först i mål vinner! På festen sker prisutdelning och årets klubbmästare i segling och motorgång koras.
Anmälan	Se separat inbjudan till respektive segling och Bronspropeller. De sätts upp på bryggorna och på webben c:a tre veckor före respektive evenemang.

Alla är välkomna!

Vi välkomnar inte bara seglare och motorgångare utan vill också ha massor av publik och vi behöver alltid funktionärer till själva evenemanget.
/Tävlingskommittén



Foto: Björn Björning

Vad gör jag om olyckan är framme

Tanken på hur jag skulle reagera och handla om jag råkade komma bland de första till en olycksplats har jag och säkert många med mig funderat på under årens lopp. Det kan röra sig om allt från trafikolyckor till olyckstillbud vid arbete i hamnen eller långt ute i skärgården på någon ö där det är svårt att snabbt få hjälp.

Vi var några stycken som samlades i klubbhuset en trist och regnig söndag i mars, för att bli utbildade av Röda Korset i Första hjälpen på sår- och brännskador samt i hjärt-lungräddning.

Vi höll på hela dagen med praktiska övningar varvat med teori och diskussioner. Det var nog en av de mest angelägnaste

och mest intressanta kurser som jag någonsin deltagit i. Vi hade en trevlig och engagerad kursledare, som trots de allvarliga ämnena fick oss att trivas. Många kafferaster och en god sopplunch lättade också upp stämningen.

Vi som har gått kursen rekommenderar varmt alla andra klubbmedlemmar att gå denna kurs om nytt tillfälle ges. De som tidigare har gått liknande kurser skall veta att nya instruktioner har utvecklats om hur du skall göra när olyckan är framme. Det är aldrig för sent att lära sig något nytt!

Margareta Zetterström

Kurser i förarbevis

Det är ganska många klubbmedlemmar som under vintern gått förarbeviskursen som hölls i klubbhuset. Det är nog klokt för nu är statsmakten på gång att införa körkort för båt. Exakt vad som kommer att krävas för att "köra upp" är ännu oklart. Olika förslag har presenterats och skickats ut på remissrundor. Helt klart är dock att förarbeviset skall

gälla som körkort för de som framför något sånär vanliga fritidsbåtar. Exakt hur sådana skall definieras funderar beredningen just nu på. Vi väntar med spänning.

Hitta rätt!

Intresset för att hitta rätt på sjön blev en klar succé. Kursen i GPS-navigering som hölls vid två tillfällen den 12:e o 26:e februari blev bara på en kväll fullanmäld av vetgiriga Öbk:are med problem att knappa rätt i menyerna. Hur utfallet av kursen blev kommer vi att rapportera om i

höstnumret av Loggen när vi räknat in våra förlorade fär, om nu någon vågar berätta, vill säga. Annars får vi väl kolla med Sjöräddningen, som vanligt.

Red



Foto: Katrin Olausson

Ungdomssektionen mot nya mål

När jag fick förfrågan om att bli ordförande i Ungdomssektionen funderade jag länge innan jag kunde bestämma mig. Jag övervägde mitt beslut noggrant och funderade på om jag inte redan gjort mitt för Ungdomssektionen så här efter sju år som medlem. Efter att ha funderat noga, och varit ledig någon månad eller två från arbetet i seglarskolan, var jag övertygad och bestämde mig för att anta utmaningen. Mycket var detta tack vare de andra personer som bestämt sig för att ställa upp som medlemmar i styrelsen.

Med höga förväntningar och laddad med ny energi har jag nu påbörjat arbetet med vår nya, fräscha seglarskola. Styrelsen består numera till stor del av äldre ungdomar från seglarskolan, vilket jag ser som ett lyft. Vår forne kassör samt materialare har vi kvar i förtroende hos oss, och tillsammans arbetar vi nu för en bättre seglarskola.

Första steget är att värva fler nya medlemmar, därefter behöver vi införskaffa en ny och bra ledarbåt som går att lita på. Detta är en nödvändighet för att vi ska få ha kvar våra kära ledare som jobbar och sliter. När vi har tillräckligt med

barn och ungdomar i seglarskolan och verksamheten flyter (liksom vår nya ledarbåt) vill jag påbörja ett lite större projekt utsträckt på lite längre tid som går ut på att förbättra vår båtskara. På sikt vill jag ha fler likvärdiga större båtar som går att tävla med sinsemellan. Detta som komplement till alla de optimister vi idag har att kappsegla med.

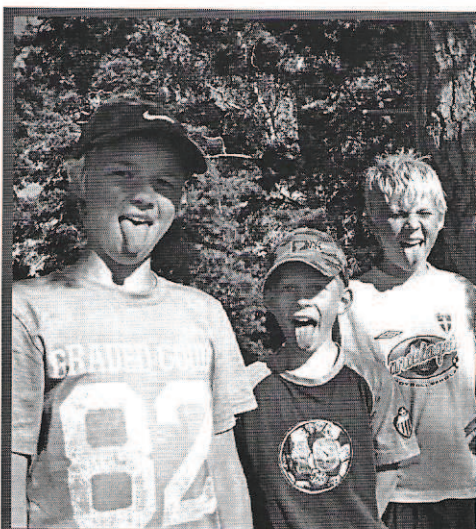
Jag känner mig förväntansfull inför den kommande säsongen med seglarskolan och den nya styrelsen. Det finns eldsjälar och medlemmar med erfarenhet i klubben som är nyttig för oss ungdomar. Vi är alla överens om att vi vill förbättra seglarskolan, och vi är även enade om vad som behöver göras närmast framöver.

Lite förändringar i seglarskolan kommer att märkas av våra elever redan i vår. Bland annat har vi bokat in ett studiebesök på ett segelmakeri. Men mycket kommer ändå att vara som förut till exempel blir det jollevältning i Torvalla i början av terminen, och korvförsäljning likaså!

Katrin Olausson

Schema vårterminen 2008

Datum	Veckodag	Aktivitet
2 april	Ons	Uppstartsmöte
9 april	Ons	Teori 1
12-13 april	Lör-Sön	Korvförsäljning
16 april	Ons	Teori 2
19-20 april	Lör-Sön	Korvförsäljning
23 april	Ons	Teori 3
26-27 april	Lör-Sön	Korvförsäljning
28 april	Mån	Studiebesök på Tyresö Segel
1 maj	Tors	Jollevältning Torvalla
7 maj	Ons	Båtvård
14 maj	Ons	Segling 1
21 maj	Ons	Segling 2
28 maj	Ons	Segling 3
4 juni	Ons	Segling 4
11 juni	Ons	Segling storbåt



Korvförsäljning

Stöd ungdomssektionen genom att köpa korb under vårrustningen i hamnen!

Vi säljer korb, läsk, kaffe och kakor till toppenpriser den 12, 13, 19, 20, 26 och 27 april

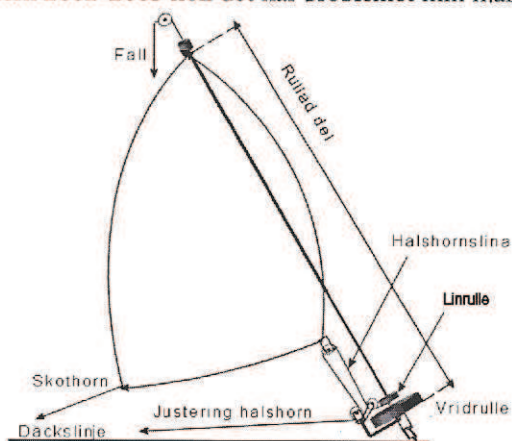
Välkomna!

Förbättra din båt

Det skall vara lätt och lustfyllt att segla. Att bärga tunga spinnakers och slita ont på fördäck blir alltmer ointressant för dagens gaster. Det är synd då en rätt hanterad spinnaker eller gennaker ger så mycket mer fart och roligare segling. Olika hjälpmedel att hantera dessa stora segel har sett dagens ljus. Spinnakerstrumpor var länge populära. Numera skapas olika lösningar som bygger på rullning. Problemet med spinnakers och gennakers är att det till skillnad mot rullfockar inte finns något förstag att rulla seglet runt. Många konstruktörer har brottats med detta problem utan att ha lyckats fullt ut. En vanlig lösning är att sy in en styv latta i gennakerns förlik eller använda sig av två wires som när de sträcks går att rulla upp seglet kring. Nackdelen i båda fallen blir att spinnakerns förlik då blir stumt och man förlorar lättvindsegenskaperna vilket är synd då det är just lättvindsfart som en gennaker/spinnaker i första hand skall skapa.

Men varför gå över ån efter vatten? En alternativ lösning på rullning av spinn/gennaker finns på mycket närmare håll än vad vi anat. Öbk:aren Hasse Svedberg har nu funderat ut en variant som efter omfattande tester visat sig mycket lovande. Så här berättar Hasse själv:

-Vintern 2002-2003 höll det här problemet min hiärna



Då rullningen inte är insydd i gennakerns förlik kan linskivan om så önskas, flyttas in på däck. Den fristående rullningen hålls spänd med hjälp av gennakerfallet.

sysselsatt. Prov gjordes med gennakern uppspänd i den 12.5 meter långa källaren med egentillverkad rullutrustning. Jag hade satt upp en kravlista för rullning av stora friflygande försegel med punkter som ingen annan hitintills hade klarat. De krav jag satte upp var.

*Inga förändringar skulle behöva göras på seglet, vare sig på formen eller förliket.

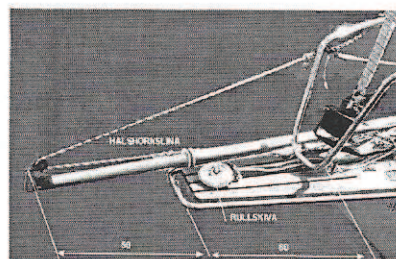
* Vid tävling skall seglet kunna användas på konventionellt sätt. Det skall inte finnas behov av att ha med ett speciellt racingsegel.

* Seglet skall kunna behållas i inrullat läge utan risk för oavsiktlig utrullning.

* Seglet skall kunna sitta kvar uppe i rullat skick.

* Seglet skall med extrautrustningen få rum i segelsäcken, dvs vara stuvbart.

- Som alla alla andra som provat att rulla in ett försegel utan stadigt förlik att rulla kring försökte jag först att styva upp förliket genom att laborera med olika hårt ansatt fallspänning.



Det jag upptäckte var att förliket trots det vreds runt och att fallhornet alltid kom flera varv efter halshornet som ju var fäst i rullskivan. Rullningen blev därför inte jämn och tight.

Då kom jag på att rullanordningen istället borde sitta uppe vid fallhornet. Men hur skulle det kunna lösas på ett praktiskt sätt? Hur för man vridmomentet från rullskivan upp till den lagrade fallsviveln? Ganska snabbt insåg jag att det förutsatte en vridstyv lina som seglet kan rullas upp kring. En annan fördel är att rullskivan inte nödvändigtvis behöver sitta framför förstaget för att börja rulla in från mitten. Då behöver det bara rullas halva vägen jämfört med ett segel som rullas från förliket vilket naturligtvis går dubbelt så snabbt. Själva upprullningslinan behöver då inte sys in i förliket utan kan vara friflygande.

Lagom till vårens båtmässa 2004 presenterade det italienska företaget Bamar en ny anordning som de kallade RollGen. De använde sig av samma princip som jag fast med en lina med skumplast för att få en tjockare lindiameter så att inte så många varv för inrullning behövs. I övrigt är det samma anordning som min.

Hur har det fungerat?

Jag som ofta seglar ensam brukar rulla in gennakern en bit för att försäkra mig om att den går fri från förstaget i själva gippögonblicket. Att sätta och ta ned gennakern är nu ett lätt arbete.

Det jag har märkt är att det är viktigt att ha en torisionstyv lina. Annars kan den inrullade "korven" som jag tar ned ha en tendens att vilja rulla ut sig på däck. Men nu finns det linor på marknaden att köpa som är mer vridstyva än den dynamalina jag använder.

Nu funderar jag på att ta ytterligare ett steg och utrusta vridskivan med en 12 volts elmotor. En prototyp har byggts och lyckade prov har gjorts. Förbättringar och finslipningar av konstruktionen genomförs löpande. Det känns nu som att jag har kommit en rejäl bit på vägen till lätthanterlig undanvindsegling. Om ni är intresserade av hur jag löst mina hanteringsproblem med gennakern/spinnakern är ni välkomna att ta en titt på min båt. Fast ni får förstås vänta tills jag har fått upp masten innan jag kan demonstrera hur min uppfinning fungerar.

Hälsningar Hasse Svedberg

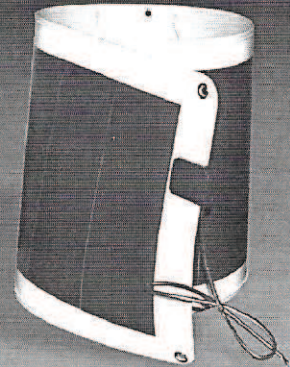
Har du båt har vi resten.

Det är lätt att vara smart. Tänk dig att hitta allt du behöver under ett tak... Att kunna lämna in din motor eller trallerbåt 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.

Rätt pris på rätt produkt.

32W flexibel panel, för däck- eller hängande montering. Tål att gå på. Inte lika känslig för skugga som många andra paneler. Flyter.

4290:- (4950:-)



Annonsen gäller tom 30 april 2008



BR2 Offshore jacka

Musto. En ny väv som är en 2-skiktad väv. Tillåter varm fuktig luft att ventileras ut genom de mikroskopiska hålen.

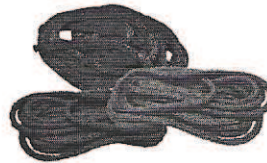
3590:- (3995:-)



Säkerhetslina 2000kg

Säkerhetslina elastisk, 2000kg. Försedd med två omagnetiska brandkärshakar i rostfritt stål. Min-maxilängd: 1-2 meter.

229:- (318:-)



Förtöjning 8m

10, 14 alt. 18mm diam. Splitsat öga i ena änden och tagling i den andra, en kinkfri lina som sjunker. Lev. med förvaringspåse.

från **159:-** (175:-)



IQ linor

Dyneema fall från Polypropes. Linorna är färdiga med Wichard fallhake. Finns i tre längder, tre dimensioner och tre färger.

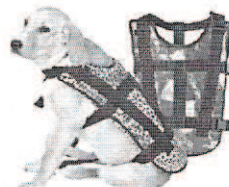
från **798:-** (990:-)



Landgång

Landgång med svirvelfäste i ena änden och hjul i den andra. Aluminium och teak. L:215cm B:37cm.

7990:- (8490:-)



Hundflytväst

Ge din hund/katt ett bättre självförtroende. En hipp väst med jeansstryck eller leopardmönster. Två stl. upp till 25kg.

från **549:-** (590:-)



Fashion räddningsväst

Modern helautomatisk uppblåsbar väst med fyra olika mönster, kevlar, leopard, zebra eller jeans. Sv. manual plus demo CD.

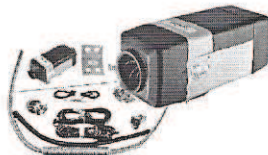
1998:- (2190:-)



Kylskåp

Köp ett kylskåp av oss och ni får med en akustisk kylskåpsvaiky som larmar när dörren glömts på glänt i mer än 30 sek.

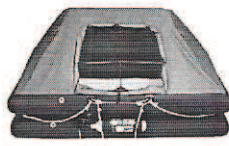
Inkl. Coolbeeper värde 168:-



Webasto AirTop 2000

Dieselvärmare komplett paket med slangar och reglage mm. Strömsnål och tystgående med helautomatiskt aggregat.

10700:-



Livflotte XM ORC

Livflotte för 4 pers. i väska. Isolergoiv och 3st ballastfickor för att förhindra kapsejsning. Vikt 22,5kg. Mått väska 70x44x25cm.

9900:- (10900:-)



Autopilot S1

Ultimata båtlängden 11m, max depl. fullastad båt 8,5ton. Styr efter kompass, waypoint el. rutt. Alarm för bla. urkurs, vind o djup.

11490:-



Skyllight TM

Tillverkad i aluminium och hårdat glas. Totalmått 565x565mm. Öppningsmått 500x500mm. Dubblastag vid öppen lucka.

2298:- (3128:-)

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

Svararvägen 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



Klubbibliotek

Semester och soliga lata dagar är som balsam för sönderstressade Skroppar. Men varför inte också låta själen få lite kulturell massage? Alla bokälskare som vill ha något tyngre än Loggen att läsa på semestern kan låna böcker från vårt lilla klubbibliotek som finns i glasskåpet i klubbhuset.

Ni behöver inget lånekort. Det är bara att låna de böcker ni tycker om men glöm inte att lägga tillbaka dom i skåpet efter semestern. Om ni har böcker som ni själva läst ut och tycker är bra får ni gärna donera dom till glasskåpet. De behöver inte alltid handla om sjöliv eller vatten bara de som sagt är bra. Med tiden kanske vi får ett klubbibliotek av hög rang. Vem vet med tiden kanske vi rent av blir riktigt bildade?

Redaktionen

Det kom ett vykort med en fråga



En läsare, Peter Särnstedt har läst vår jubileumsskrift från 2005 och har skickat ett underbart vackert gammalt vykort föreställande Stegsholms gård dvs det stora gula huset som passerar på vägen mot hamnen.

Så här skriver han:

-Har ett oskrivet vykort (från ca 1910) föreställande Prins Carls inrättning på Gålö. Vad jag förstår så var denna "inrättning" anlagd av prins Carl sedermera kung Karl XV någon gång ca 1830 på Stegsholm och fungerade bl a som hem för barn till mindre bemedlade föräldrar.

Emellertid förekommer i ÖBKs jubileumsskrift en uppgift om att Stockholms stad inköpte Stegsholms egendom av prins Carl. Min fråga är då: Vilken prins Carl? Prins Carls stiftelse?

Härmed passar vi frågan vidare till våra Läsare. Finns det någon historiskt bevandrad klubbmedlem som kan svara på Peters fråga?

Redaktionen

... och ett svar

Den prins Carl som nämns är blivande kungen Karl XIV Johan. Stegsholm drevs som lantbruksskola från 1940 till 1948 huvudman var Stockholms läns hushållningssällskap. Större delen av Gålö med Stegsholm såldes till Stockholms stad som rekreationsområde för Stockholmarna 1948. Gälöstiftelsen finns kvar och utdelar stipendier för teoretisk eller praktisk utbildning till behövande ungdom med framstående begåvning eller stor praktisk fallenhet från Stockholm.

Margaretha Björklund

De självslående fockarna tar över genuans jobb ...nästan

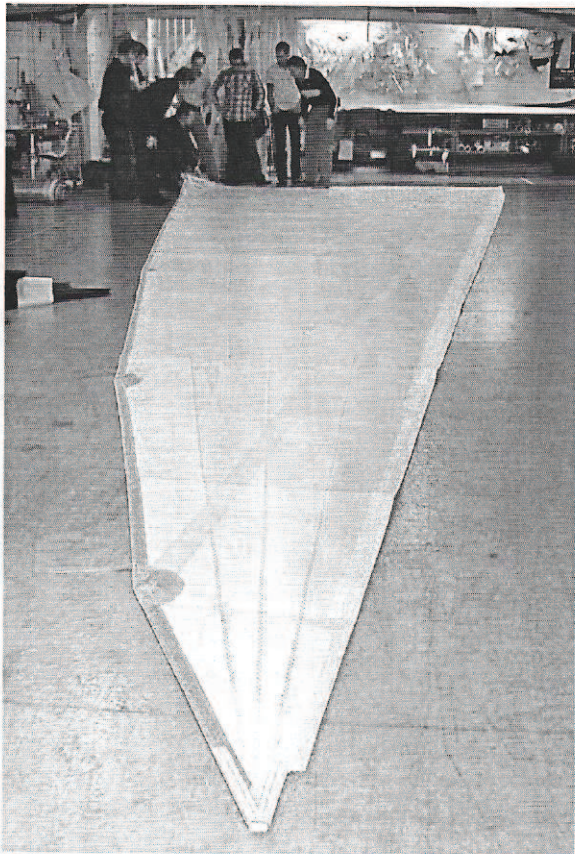
Fockarna blir alltmer effektiva och många seglare blir lättade över att slippa baxa runt enorma genuas i slagen. Att segla bekvämt med god sikt framåt blir alltmer populärt. De flesta nya båtar som släpps på marknaden är därför ämnade att seglas med enbart självslående fock. Dessa är dock inte lika effektiva som lite större manuellt skotade överlappande fockar. Nu börjar den självslående focken att prestandamässigt närma sig sin överlappande kollega i effektivitet. Detta har fått många att börja fundera på att byta ut sina gamla stora genuas mot självslående fockar. Men fungerar det på alla båtar? Svaret på den frågan är komplext och de som funderar på detta alternativ bör nog samråda med sin segelmakare.

Men först lite teori light

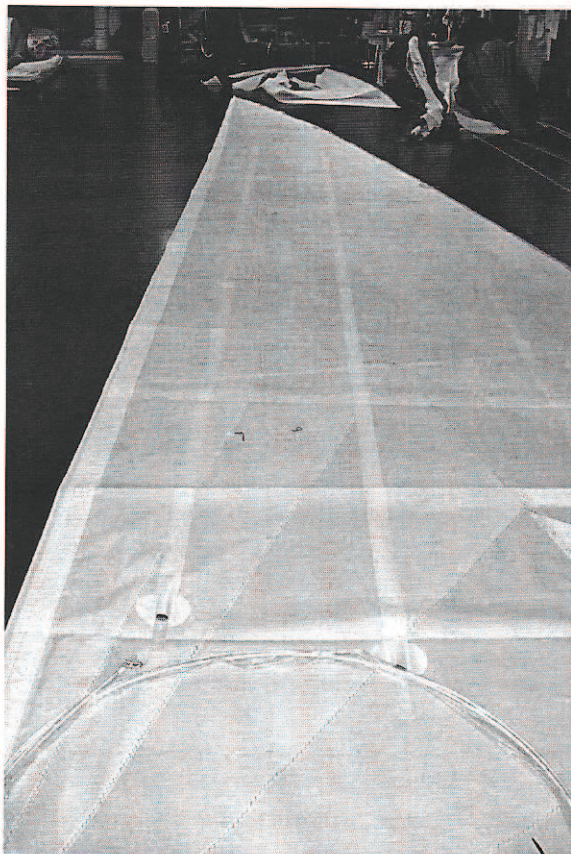
De flesta seglare känner till att överlappande försegel är mer effektiva än sk självslående fockar vars akterlik slutar framför masten. Varför? Jo ett överlapp skapar en kontakt mellan fock och stor och lurar vinden att betrakta hindret som en sammanhängande enhet. En mindre del av vinden går in i den sk spalten medan den större delen luft svänger runt förstagets läsida vilket ökar farten och skapar ett större undertryck (sug). När luften från spalten möter den snabbare vinden på baksidan av storen uppstår en smörjningseffekt som minskar bildningen av turbulenta bromsande virvlar.

Om istället focken inte vore överlappande skulle mindre luft runda förstagets läsida för att skapa sug. Mer luft skulle också passera genom spalten och minska skillnaden mellan segelplanets tryck och sugside. De bromsande virvlarna bakom storen skulle uppstå nästan direkt bakom förliket och skapa turbulens på sin väg mot akterliket. Utan överlappande fock ser vinden helt enkelt två separata segel istället för ett sammanhållet segelplan som skall passeras. Alla som har försökt segla sin båt på bara storseglet vet vilken fartförbättring det blir när focken hissas. Focken får helt enkelt storen att fungera bättre.

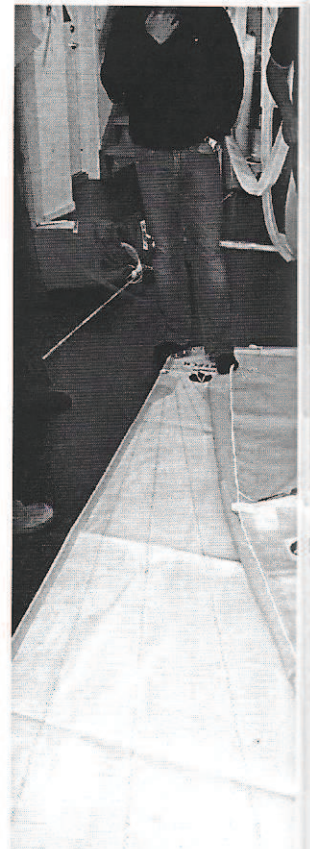
Det är först nu som teknik har skapats som möjliggör en utbyggnad av den självslående fockens akterlik och därmed en förbättring av prestandan. I en jämförelse med en underskuren genua som har sin största yta långt nere vid däck där vinden är störd av pulpits och mantåg får en självslående fock med sin utbyggda akterrunda yta högt upp i segelplanet där vinden blåser hårdare och är mindre störd och uppbromsad av skrov och däck. Jämfört yta för yta så är effektuttaget per ytenhet större på en självslående fock. Prestandan för dessa nya självslående fockar är därför förvånansvärt hög. Det är bara i de lättaste vindarna som de redan frälsta seglarna säger sig ha fartproblem. På de flesta någorlunda lättdrivna båtar är de klart ett alternativ till konventionellt skotade genuafockar.



En självslående fock med utbyggt akterlik! En tänkt linje från fallhorn till skothorn visar hur mycket extra yta som tillförs segelplanet högt upp i riggen där vinden är som starkast.



Segel med stora akterrundor kräver styva dukar. För att hålla ut akterliket mot spridarna och behålla rullbarheten används i det här seglet långa stående lattor. Andra lösningar kan också förekomma.



Det är många olika faktorer som när ett nytt segel skall beställas. Inte bära självslående överlappande genua som skotas utanför sprida

Nackdelar då

Jo visst finns de! Focken blir mer högsmal än en genua. Därför ger mindre ändringar av skotet större effekter. Seglaren måste vara mer noggrann med trimmet då fockens tryckcentrum ligger längre fram än genuans. Därför minskar lovgirigheten något. Detta kan till och med vara önskvärt på överdrivet lovgiriga båtar. Men seglare med välbalanserade båtar kan tappa i höjd då de inte lika bra känner i rodet att båten vill äta sig mot lovert.

Det är först nu som det börjar komma styva och lätta dukar som håller formen på de utbyggda akterliken. Dessa dukar är lika starka i alla riktningar. Det innebär att den gamla crosscutskärningen åter har kommit till heders. Istället för att skära en massa småbitar som kan glida i hoptejpningen och förändra den tänkta designade formen används nu färre bitar som ger bättre kontroll över seglets tänkta form. Genom att komplettera med extra förstärkningar i seglets lastriktningar går det att bygga mycket stabila och lätta fockar.

Dessutom har latorna utvecklats. Idag är de under av böjlighet och styvhet på samma gång. E flesta är byggda i high-tech material som är som starkast på just de punkter som behövs. De skall tåla både hård segling och upprullning kring förstaget utan att skadas.

Loggen fick möjlighet att besöka Lundhs segelmakeri i Långedrag för att se den senaste utvecklingen på området.

Lundhs segelmakeri använder sig av långa stående lator för att skapa önskvärda akterrundor. Andra stora loft har uppfunnit andra lösningar. Allt från liggande rullbara horisontellt lator som är böjliga och följer med runt förstaget till lator svängda som hockeyklubbor från halshorn till överdelen av akterliket används. Vad som är bäst beror på vad den berörda seglaren själv tror är bra. En generell nackdel med horisontella lator fick vi veta är att de förr eller senare tappar stinginget när de rullas ofta och en generell nackdel med stående lator är att det blir jobbigt att byta försegel under gång. Satt försegel sitter så att säga! Men kombineras den självslående focken med en rulle så kompenseras nackdelen genom att det går att reva hjälpligt genom att rulla in en del av förseglet. Behovet av att köpa mindre stormsegel minskar då.

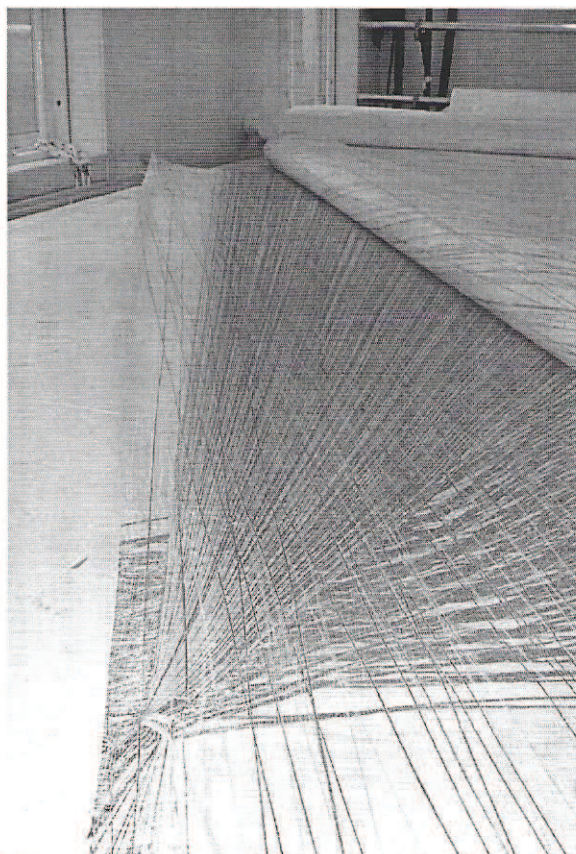
Definitiva råd

om vad som fungerar bra eller dåligt vill Loggen absolut inte ge. En varning för allt för entusiastiska fockälskare måste dock utfärdas innan ni skrotar er gamla genua. De som har breda 70-talsbåtar, speciellt med små storsegel och stor genua, klarar sig absolut inte med enbart en överlappande självslående fock som enda försegel. Det är därför viktigt att noga rådgöra med sin segelmakare vad som fungerar innan man slår till på en överlappande självslående fock.

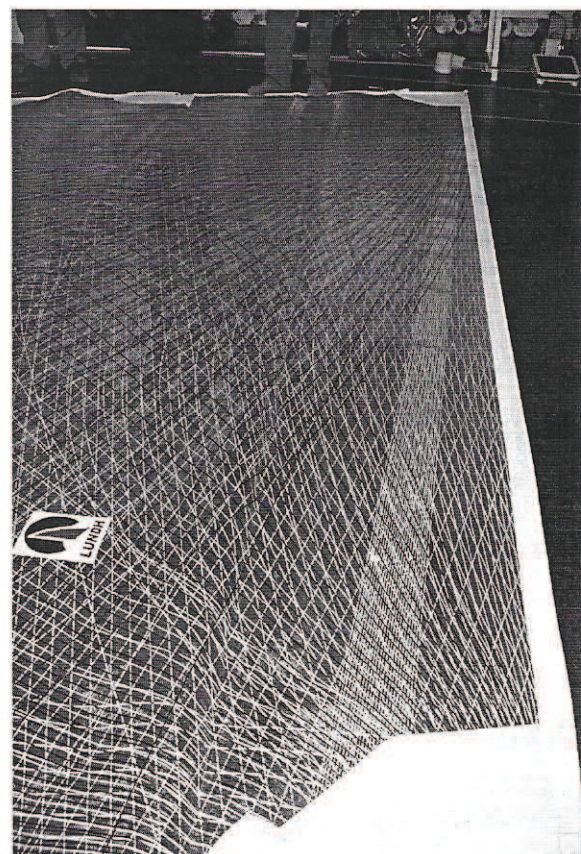
Text och foto: Mikael Lindh



... skall tas med i beräkningen
... Båtar med raka spridare kan
... ande fockar. De måste ha en
... vana.



Här syns duken till ett segel av förutbestämd storlek. Alla kolfibertrådar går samman i skothornet där kraften är som störst. Därefter skärs seglet i våder för att sy in en form in i duken. Extremt starkt och lätt!



Ett formsytt segel där förstärkningarna läggs i den ena laminatsidan. Den andra laminatsidan "klistras" på som ett lock och håller trådarna på plats. Starkt och lätt!

Sjöväder - praktisk meteorologi för båtfolk

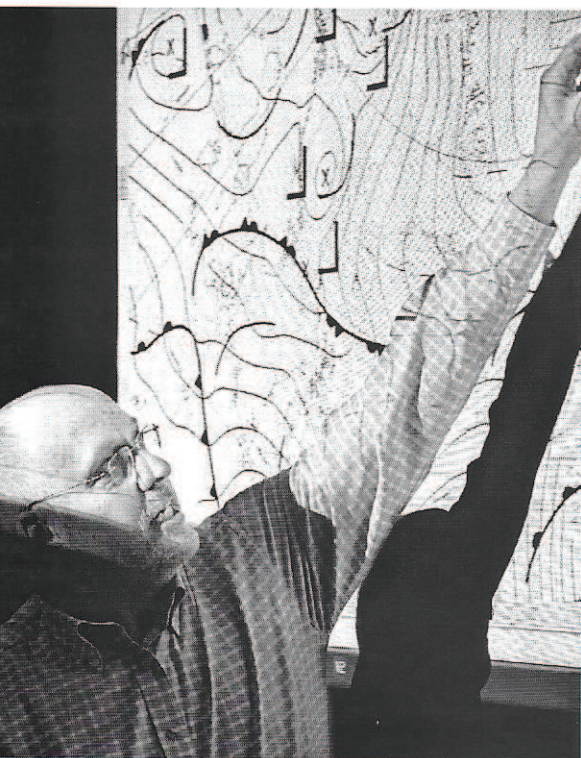


Titel: Sjöväder
 Artikelnr: 9789157479471
 Författare: Ljungkvist, Anders
 Förlag: Bilda Förlag

Meteorologerna när de presenterar sina prognoser har väldigt begränsat med tid på sig, vilket gör att det vi hör är väldigt kortfattat. När deras ord sedan inte stämmer med verkligheten är det lätt att tappa förtroendet. Den här boken hjälper dig att få ut så mycket som möjligt av väderprognoserna. Författaren Anders Ljungkvist är meteorolog och har lång erfarenhet inom både flyg och segling. Han tar på ett bra sätt upp hur man ska förstå sig på och tolka väderprognoserna på bästa sätt för att sedan kunna göra en egen tolkning av verkligheten när man är ute i skärgården. Molnen talar ett tydligt språk som är värt att lära sig lite om. Till en början kan boken uppfattas som talspråkigt skriven, men detta blir snabbt bättre och man kommer in i bokens upplägg och utformning. Många viktiga begrepp som fronter, låg- och högtryck samt fördjupningar förklaras och illustreras med text och bild. Avsnittet om vindar är särskilt bra. Där får vi nämligen bra förklaringar för hur vindarna betar sig lokalt i skärgården runt uddar, i sund och så vidare vilket är intressant eftersom vindarna i prognoserna bara är uppskattade medelvindar och ofta inte stämmer exakt.

Boken passar den som inser att man är väldigt väderberoende till sjöss, det kan vara såväl motor- som segelbåtsägare. Boken är lättläst och rikt illustrerad med både foton och skisser i färg. Längst bak i boken finns det kontrollfrågor att klura på och diskutera i båten. Att kunna förstå sig på grundläggande väderfenomen ute i skärgården är ett väldigt användbart verktyg!

Katrin Olausson



Anders Ljungkvist är meteorolog och fd utbildare av flygvapenpiloter. Hans nya bok Sjöväder släpptes under mässveckan. Loggens representanter tog på sig bästa lodenrockarna, stack presskortet i hattbrättet och gav sig ut på pressrelaese. Vi samlades i ett konferensrum där vi förfriskades med lättöl och fralla. Redan där blev vi positivt inställda till boken. Ännu mer positiva blev när Anders började föreläsa. Att en kille som är van att domptera tuffa topgun piloter måste vara en god pedagog förstod vi ganska snart.

Fokuset på föredraget låg på hur vi på bästa sätt skall tolka den information som vi får via sjörapporten. För att kunna göra det måste man veta en del om hur meteorologerna jobbar och under vilka förutsättningar. Vi fick helt enkelt lära oss "meteorologiska". Så nu vet vi att när meteorologen uttrycker sig på ett visst sätt vill han meddela oss att han inte är riktigt säker på hur vädret kommer att bli just där vi befinner oss. Det gäller för oss som är ute på plats att lägga till våra lokala observationer och korrigera hans prognos. Det är först då som vi slipper bli överraskade av nattliga plötsliga vindkantringar. Sammantaget var det intressant föredrag med inriktning på hur professionella meteorologer jobbar. Vi går gärna på fler pressrelaeser. Tack, för macka och öl.

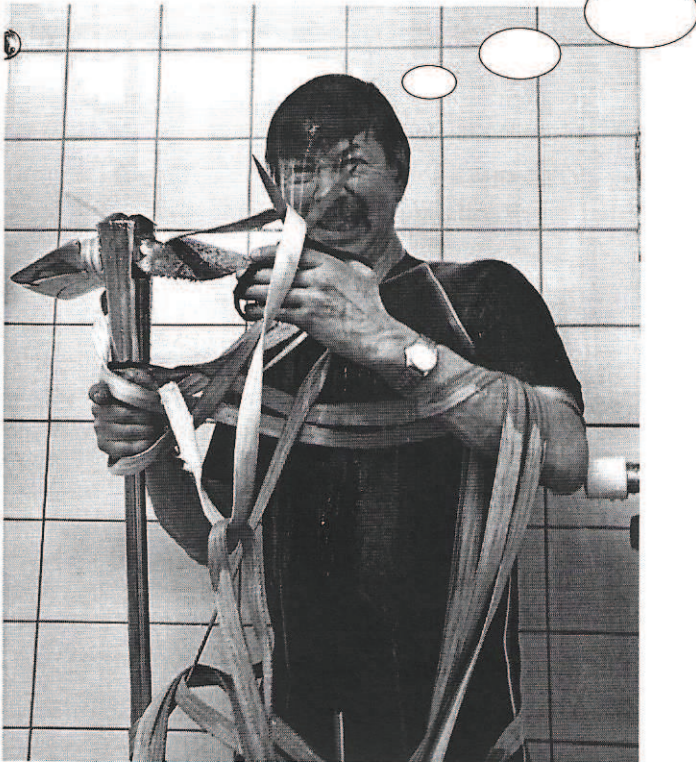
Text och foto: Mikael Lindh

Midsommarstrul

2006 i början av juni!

Landstället säljs, som varit vårt sommarparadis i 18 år!
Ja, om man bortser från gräsklippning, lövkattning, ommålning etc, etc. så!

Nu skulle det bara vara BÅTEN för hela slanten.
Midsommar närmar sig, men vad skulle vi göra? utan



Inte min tamp!! utan Olsson 22:ans!! Där rök sillunchen!!
Vi fick lägga fast i aktern på på båten om styrbord medan vi trasslade tamp. Runt om oss hade man börjat med sillen, Skål på er!

Våren hade varit varm och vattnet höll den ljuvliga temperaturen av 17 grader, på med badbrallorna och hopp i! Jädrar vad tampen satt fast! och 17 grader passar nog bäst för ett snabbdopp?? Snälla Öbekåare bistod med goda råd å vi drog å drog, 20 min senare började fingrar och fötter domna bort, får nog ta en paus från allt badande ett tag. Det börjar bli sent och ingen sill ännu? Snart var hela bryggan engagerade i ankartampen, till slut, när någon med våtdräkt förbarmat sig och med knivens hjälp befriat propellern från sina bojor, skulle väl ändå sillen få avnjutas, Nykokt potatis från en båt, gräddtårta från en annan skål å hej. Det kostade en ankartamp, men oj vad många nya vänner vi fick.

Så, mitt råd till alla som vill komma in rätt i en Båtklubb: Trassla in någons ankartamp i er propeller så löser det sig.

Tack alla som hjälpte !

Hasse och Inger

landet? Vi som firat alla somrarna där med vänner på områdets gemensamma festplats?

Men vi har ju fått en sommarplats i Askvik - vi åker till ÖBK:s klubbholme i midsommar så kanske vi träffar lite folk där, har hört att det brukar vara trevligt.

Sagt och gjort, lastning av båten för midsommar med färskpotatis matjesill gräslök och ...ja å ni vet vad! Blev väl lite sena, men lagom till en sillunch borde vi hinna fram.

Bara det finns några platser kvar?

Oj vad många båtar det låg vid bryggorna, här får vi tränga oss in, tur att Wingan inte sticker mer än 1,25 . Siktat på en liten glugg på södra bryggan, styrbord om en Olsson 22. I med ankaret, Inger på fördäck, de här går fint, men precis vid aktern på båten om styrbord dör motorn?? Va fals, den som alltid Neejj, ankartampen i propellern! ..

Foto: M.Lindh och Hans Nilsson

Medlemsenkäten hösten 2007

Medlemsenkäten hösten 2007 gällande ÖBK:s framtida verksamhet fick god genklang. Av ÖBK:s 260 medlemmar fick vi in 95 st svar (37%) vilket är en hög svarsfrekvens. Medlemmarna i ÖBK förefaller väl engagerade i klubben. 39 st personliga kommentarer har lämnats. Det är över 40% av de som svarat, och som dessutom har kommentarer eller förslag i enkäten.

Några siffror

På frågan hur länge har du varit medlem i ÖBK svarade 57%, 9 år eller mer, 30% mellan 2 och 8 år samt 10% mindre än 2 år.

Åldersfördelningen var

Upp till 30 år 4%, 31-55 år 43%, 56 och över 18%, pensionär 36%.

På frågan om båttyp

Ingen båt 9%, mindre öppen båt 4%, motorbåt 28% och segelbåt 59%.

87% tyckte att vi har lagom aktiviteter och 56% hade deltagit i någon aktivitet under 2007. På klubbholmen hade 58% av de svarande varit under året. Studiebesök och föreläsningar är det många som önskar.

Sammanställningen över inkomna så kallade fria svar tar styrelsen till sig och försöker ordna intressanta föredrag och studiebesök under kommande höst och vinter. Många svar vittnar om att ÖBK har en fin klubbkänsla och att vi tar hand om varandra.

Ett önskemål var dricksvatten till båt vid bryggor. Den önskan är redan uppfylld. Från och med sjösättningen har vi dricksvatten på bryggan vid både nya och gamla mastkranen. Att dra ut vatten till varje brygga har vi inte pumpkapacitet för och kostnaden skulle bli för stor.

Ett varmt tack till Lars Generyd som hjälpt till med utformning och sammanställning av enkäten!

Styrelsen

Avgifter 2008

Inträdesavgift för ny medlem	1000:-	Mastkransavgift uttas för båtar med mast	100:-
Inträdesavgift för permanent bryggplats	3000:-	Uppläggningsavgift per kvadratmeter Båtens yta = längd + 0,5 m x bredd + 0,5 m.	15:-
Avgifter vilka betalas årligen:		Sjösättnings- och upptagningsavgifter	
Medlemsavgift	500:-	Ordinarie sjösättnings-/upptagningsdagar	
Grundavgift för bryggplats	550:-	Sjösättning	200:-
Hamnavgift för bryggmeter	200:-	Upptagning	200:-
• 2,5 m plats x 200 kr	500:-	Vid annan tidpunkt än ordinarie sjösättnings-/upptagningsdagar	
• 3,0 m plats x 200 kr	600:-	tillkommer en avgift om	500:-
• 3,5 m plats x 200 kr	700:-	Upptagning/sjösättning på grund av exempelvis skada:	
• 4,0 m plats x 200 kr	800:-	Upptagning	500:-
Småbåtspat	400:-	Sjösättning	500:-
Permanent platshyra består av grundavgift och hamnavgift.			
Sommarplatsavgift	1000:-		
består av grundavgift, hamnavgift och sommarplatsavgift			

Funktionärer

Hamnkommitté

Samman kallande	Börje Pahlén	776 18 09
Klubbholmen	Stig Asplund	777 11 28
Klubbholmen suppleant	Nils Holst	745 35 23
Klubbhusansvarig	Stig Asplund	777 11 28

Traktorkommitté

Samman kallande	Lars Schelander	777 18 51
	Per-Olov Sandberg	520 383 12
	Anders Söderström	073 529 36 38

Redaktionskommitté

Samman kallande	Carolin Platzek	776 23 17
	Lennart Edlund	711 73 04
	Lars Generyd	86 41 18
	Lars Johansson	774 44 26
	Mikael Lindh	776 23 17
	Hans Nilsson	774 44 13
	Katrin Olausson	070 413 41 44
Webb- ansvarig	Ola Person	018-24 52 17

Tävlingskommitté

Samman kallande	Sten Hansson	777 77 37
	Jan Axell	746 86 78
	Jonas Edwinson	798 55 78
	Håkan Andersson	504 400 20

Festkommitté

	Fredrik Hägerstrand	500 279 51
	Mari Axell	746 86 78
	Stina Karlemyr	91 41 65
	Jan Löfgren	745 10 69

Ungdomssektion

Ordförande	Katrin Olausson	070 413 41 44
------------	-----------------	---------------

Valberedning

Samman kallande	Håkan Kvist	520 270 52
	Thomas Gidlof	500 230 53

Välkommen
hälsar ÖBK
våra nya
medlemmar

Fredrik Andersson
Eric Turesson
Thomas Norberg
Mats Berkler
Roman Szunko
Kaj Török
Kennet Lindgren

Haninge Båtklubb styrelse 2008

Ordförande



Margaretha Björklund
Lyckåsvägen 35,
136 72 Haninge
Tfn/fax 776 23 00
mobil 070 370 97 53
E-post: 087762300@telia.com

Kassör



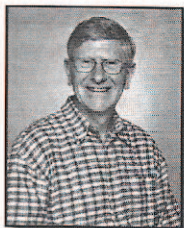
Magnus Hammarqvist
Alfabetsvägen 74,
136 69 Haninge
Tfn 776 49 09
mobil 070 812 90 28
E-post: Magnus.Hammarqvist@telia.com

2:e ordförande



Thomas Fredén
Ranunkelgränd 17
135 37 Tyresö
Tfn 742 77 08
mobil 070 547 26 49
E-post: thomas.freden@LO.se

Medlemsansvarig



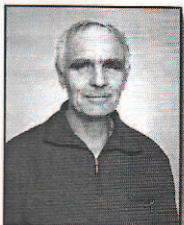
Bo Wigle
Ramsdalsvägen 79,
136 68 Haninge
Tfn 777 51 11
mobil 070 647 52
E-post: bo.wigle@telia.com

Revisorer



Margareta Zetterström
Storängsvägen 142
136 72 Haninge
Tfn 77620 04
mobil 0702 012 302
E-post: margareta.zetterstrom@sagdalen.a.se

Hamnmästare



Börje Pahlén
Mellanvägen 6A,
136 70 Haninge
Tfn 776 18 09
mobil 070 335 59 45
E-post: bi.pahlen@telia.com

Amot



Yvonne Schelander
Nynäsvägen 74
136 40 Handen
Tfn 777 18 51
mobil 070 520 60 04
E-post: lars-yvonne.schelander@hotmail.com

Revisorer

Sammanställande	Ulf Sjögren	777 63 18
	Björn Sandberg	777 64 30
Suppleant	Håkan Andersson	504 400 20

Styrelse 2008

Ordförande



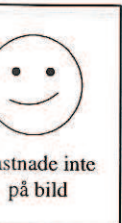
Lars Boström
Nynäsvägen 52, 6tr
136 40 Haninge
Tfn 776 37 19
mobil 070 582 15 44
E-post: b.bostrom@bredband.net

Pricken



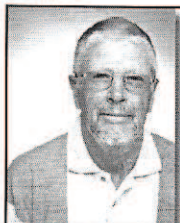
Bengt Fryxell
Polkavägen 4,
142 65 Trångsund
Tfn 015-732 046
mobil 070 601 39 45
E-post: bengt.fryxell@telia.com

Ordförande



Ingvar Persson
Bygdevägen 6,
136 49 Haninge
Tfn 745 38 76
mobil 070 968 17 22
E-post: invar.persson@apfastigher.se

Bojen



Anders (Putte) Lindén
Klenavägen 6,
136 69 Haninge
Tfn 776 07 76
mobil 070 372 05 37

Viktiga datum 2008

Informationskväll för nya medlemmar och nya båtplatsinnehavare

kl. 19.00 i klubbhuset

7 april

Planeringsmöte

hålls den 3 april kl. 19:00 i klubbhuset, Askvik

En representant från varje kommitté, bryggbasar samt styrelsen

Sjösättning startar kl. 18:00

21 april

22 april

23 april

28 april

29 april

Se anslag på informationstavlan i hamnen om ändrade dagar.

Upptagning/torrsättning följande lördagar

startar kl. 08:00 och kl. 12:00

4 oktober

11 oktober

18 oktober

Upptagningslistor anslås i hamnen, månadsskiftet augusti/september.

Vaggdag

Kontroll och flyttning av vaggorna kl. 18:00

24 september

Städdagar i Askvik för de medlemmar som har båt i hamnen

Anslås i hamnen

Det ingår i årsavgiften att delta i en av dagarna. Glöm ej att skriva upp dig på närvarolistan. Om du själv ej kan delta skicka då någon familjemedlem.

Du kan välja mellan följande kvällar, samling kl. 18.00 i Askvik,

måndagen den 12 maj,

torsdagen den 29 maj eller

lördagen den 25 oktober med samling kl. 09.00

Styrelsemöten våren -08

20 februari

19 mars

17 april

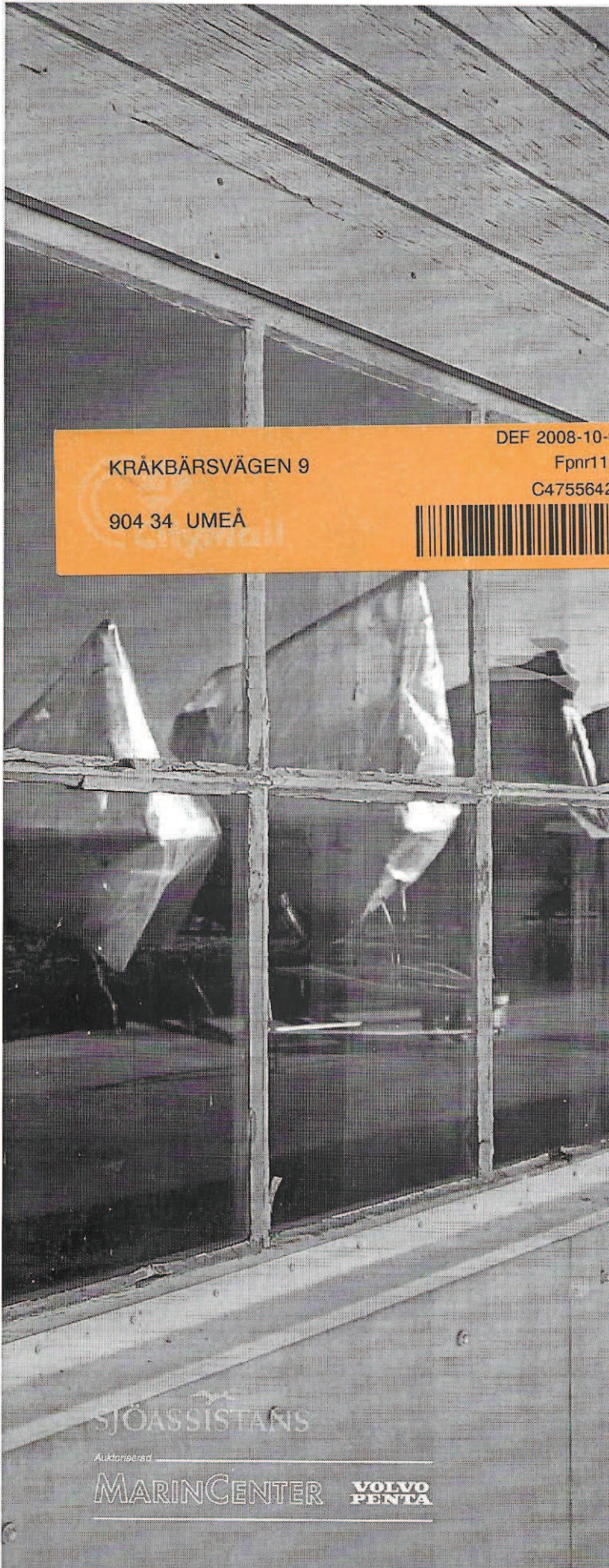
21 maj

11 juni

Tomas Lagerfelt
Ringvägen 157
116 31 STOCKHOLM

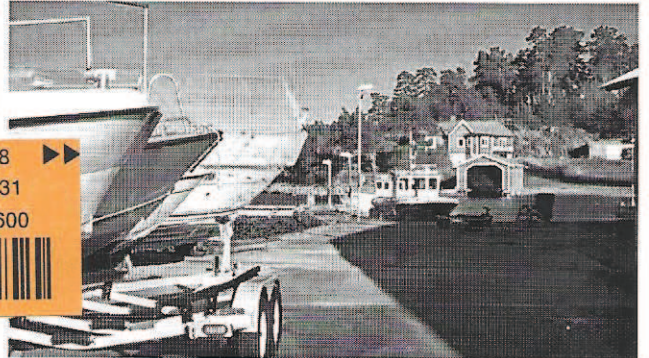
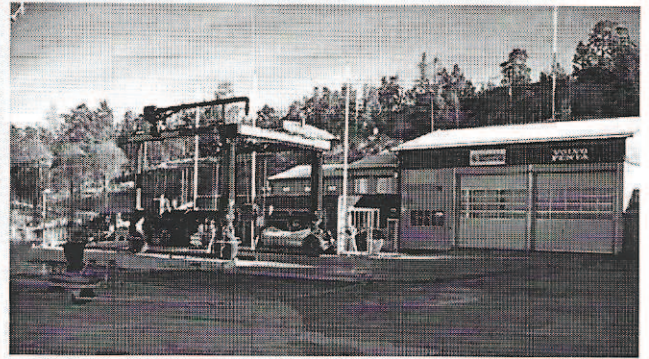

Returadress:
Österhaninge Båtklubb
Box 3030
136 03 Haninge

Handwritten mark resembling the letter 'E'.



DEF 2008-10-08 ▶▶
Fpnr11631
C4755642600

KRÅKBÄRSVÄGEN 9
904 34 UMEÅ



Dags för service, ny reservdel eller plats för vinterupplägning

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