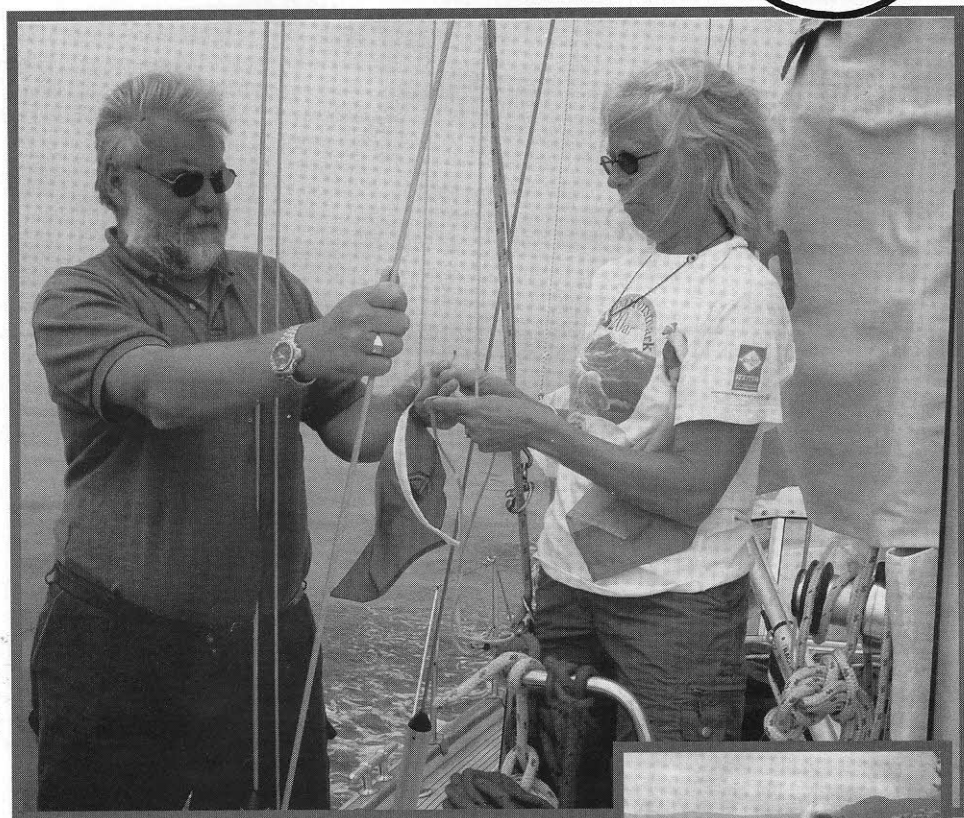


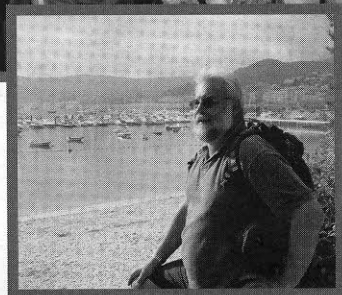
ÖBK VENTILEN

ÖREGRUNDS BÅTKLUBBS
MEDLEMSTIDNING

Nr 2
2002



Följ familjen Fäldt Lagerros på resan
med AnnaFive från
Öregrund till Västindien!



STYRELSEN:

Ordförande:

Sune Fagerberg

Sekreterare:

Lars-Erik Falk

Kassör:

Göran Egemalm

Övr ledamöter:

Hans Söderblom

Jonny Gustavsson

Lars-Olof Ilar

Catharina Alm

Suppleanter:

Monica Fäldt Lagerros

Staffan Karlsson

Segelsektionen:

Jonny Gustavsson

sammankallande

Tävlingsledare nav tävl:

Vakant

Kontaktperson Klubbholmen:

Lars Lindström

Ansvarig för bryggbasar:

Hans Söderblom

Varvsmästare:

Hans Söderblom

EXPEDITIONEN:

Kanslist:

Ann Mari Andersson

Exp tider:

Fredagar kl 8.00 - 16.00

Måndagar 1/3 - 15/10

kl 18.00 - 20.00

Besöksadress:

Strandgatan 2

Postadress:

Box 33

740 71 ÖREGRUND

Tel:

0173/311 60

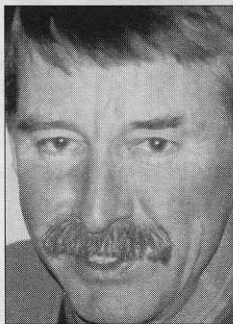
Hemsida:<http://home.swipnet.se/obk>

Mail adress: obk@swipnet.se

Ordföranden har ordet

Sommaren började med en vådlig färd till Klubbholmen.

En ny brygga ska ankras fast vid Klubbholmen. Dagen före görs bojekan i ordning och lastas med två stora stenar (ca 500 kg/st + kätting) som ligger på balkar tvärs midskepps. En ännu större sten hänger bak i spelet under vattenytan. Bojekan måste



ligga på grund över natten med läns-pumpen igång. Tommy Andersson med sin stora fiskebåt drar ekan.

Jonny Gustavsson och undertecknad åker i ekan och Göran Lodin är med på fiskebåten. Det är lugnt väder, men ekan måste pumpas en gång på vägen ut. Vattnet stänker över vid minsta våg. När första stenen baxas i, vickar ekan så kraftigt att den andra stenen åker över bord och går till botten med kätting och lina. Blöta, men kvar i ekan var Jonny och jag utan att ha

fastnat i någon kätting. Den tredje stenen kom på plats utan problem. Landgång från bryggan kommer att byggas i vår.

Vi har vid ett flertal tillfällen i sommar besökt Klubbholmen och förtöjt vid den nya flytbryggan. Varje gång har det varit gästbåtar på besök. Vid ett tillfälle så många som 12 gästbåtar från samma båtklubb. Trevligt med gäster, men jag undrar om inte det är dags för en liten avgift av dessa.

Ärliga båtägare räddade en lördag åt oss. Min fru glömde en väska kvar i kärnan, när den ställdes tillbaka i "carporten". I väskan fanns körkort, nycklar, kontokort, kontanter och glasögon. Efter 3 timmar anlände vi till Vässarön och glasögonen skulle användas. Då upptäcktes fadäsen. Vi ringde en vän som var ner till Katrinörarna för att söka efter väskan men den fanns ej kvar. Vi kastade loss och styrde omedelbart hem med humöret i botten. Det är enda gången vi behövt en snabb motorbåt i stället. "Tänk om någon tagit sig hem. - Vi måste byta lås... nya glasögon o s v". När vi kom till KAT fanns en lapp på anslagstavlan ang tillvaratagen väska. TACK Harriet och Björn från Alunda.

Inför vintern

- Har vi tillsammans med ÖSS diskuterat planer på en gemensam föredragshållare.

- Vi har också diskuterat att ha "Öppet Hus" på klubbexpeditionen 1:a dagen på det nya båtåret (nyårsdagen).

Jag vill rikta ett Stort Tack till alla medarbetare i klubben som ställer upp och jobbar för att underhålla, förbättra och förnya våra hamnar, varv och klubbholme.

Efter denna historiskt väderfantastiska sommar måste vi ha en fest att fira med. Den 16 november träffas vi i Sven Persson hallen.

SUNE

Kallelse till årsmöte

Lördagen den 16 november 2002
kl 11.00 i Sven Perssonhallen, Öregrund.

Sedvanliga årsmötesförhandlingar.

Prisutdelning. Kaffe och kaka.



Inbjudan till årsfest

Årsfest lördagen den 16 november
kl 19.00 i Sven Persson hallen,
Öregrund.

Meny:

Sillsmörgås

Köttgryta med ris & sallad

Bordsdryck

Kaffe & kaka

Dansmusik med "RockBjörns Trio"

Pris: 160 kr/person

Senaste anmälningsdag fredag 8 november.

Välkomna!

Motioner

Motion ang klubbhus på Katrinörarna

Ett klubbhus skulle stärka klubbkänslan och skapa en livaktigare kubb.

- Vi har "Ostkustens naturskönaste klubbhamn" men inte en naturlig samlingsplats för klubbmedlemmarnas aktiviteter, mötesverksamhet, föreläsningar, kurser, ungdomsverksamhet/seglarläger, segeltävlingar, prat- och fikaplats vid vårustningen osv osv.
- Med ett klubbhus skulle det gå att på sikt gå att skapa trevliga klubbtraditioner, midvinterblot, glögg på julaftonsmorgon, fika på nyårsdagen, kanske en och annan fest.
- Klubben och Katrinörarna skulle bli mycket mer attraktiv för hela familjen om det fanns ordentlig toa, dusch och kök speciellt för barnfamiljer och just unga behöver klubben.
- En lämplig plats vore uppe på berget bortom parkeringen på vägen till den nya småbåtshamnen, brygga 6. Gärna lite i samma stil som grillhuset som smälter in i naturen. **Tänk vilken utmärkt vaktlokal.**
- Inte heller fy skam för övriga Öregrundsföreningar eller för medlemmar att kunna hyra för något privat jippo.

Sveriges naturskönaste klubbhamn bör ha ett riktigt klubbhus.

Vi hemställer att årsmötet fattar beslut om

att starta projektering av ett klubbhus enligt ovanstående förslag och förelägga nästa årsmöte ett underlag för beslut om genomförande samt

att erforderliga medel reserveras i kommande budget.

Öregrund 020912

Lars Eriksson

Börje Melin

Leif Henriksson

Lars Eriksson (Lars Eriksson)

Börje Melin

Leif Henriksson

Motioner

Öregrund 2002 09 22

Motion från Micael Jansson, Jörgen Olsson och Stefan Hjortshagen angående bastu på Klubbholmen.

Vi hemställer härmed till årsmötet att åter ge styrelsen i uppdrag att samordna och färdigställa en sk flytbastu på Klubbholmen helt enligt tidigare förslag där samordning skulle ha skett tillsammans med markägaren av Klubbholmen.

Micael Jansson Jörgen Olsson Stefan Hjortshagen

TILL ÖREGRUNDS BÅTKLUBB

MOTION

I tidningen Båtliv nr 2002 nr 5 sidan 11 så finns en artikel om avfall från fritidsbåtar och att fritidsbåtshamnar skall anordna toatömning till år 2005.

Frågan är också hur länge vi får spola ner vår giftfärg direkt ner i vattnet från våra båtbottnar.

Med anledning av det här så föreslår jag:

Att styrelsen får i uppdrag att utreda vilka miljökrav som kan komma att ställas på klubben.

Att styrelsen får i uppdrag att med anledning av det göra en investeringsplan, förslagsvis, fram till 2005.

Att arbetet redovisas på ett medlemsmöte förslagsvis första helgen i september 2003.

MOTION

Jag föreslår att klubben lägger en flytbrygga från nuvarande utrustningsbryggan så att den ger lä vid mastkranen för svall från passerande båtar.

MOTION

Om – Att Klubbmästerskapet skall omfatta minst två seglingar.

1. En bankappsegling väster om Dummelgrund.
2. En distansappsegling öster om Dummelgrund och att banan har en punkt öster om Bromsen.

Att båda seglingarna omfattar ungefär lika många M väster som öster om Dummelgrund.

MOTION

Jag föreslår att ett medlemskap i Öregrunds Sjöscoutkår även ger medlemskap i Öregrunds Båtklubb för scouter under 25 år eller annan åldersgräns.

MOTION

Jag föreslår att det byggs ett bryggdäck mellan de båda östra bryggorna på Klubbholmen. Det skall då vara avsett för att dra upp segeljollar och släpbåtar på. Det finns stenar i strandkanten som med fördel kan användas som plintar.

Kaj Furälv

Föredragningslista

Öregrunds Båtklubb - Årsmötet 2002

1. Årsmötets öppnande.
2. Val av ordförande för årsmötet.
3. Val av sekreterare för årsmötet.
4. Val av två justeringsmän för årsmötesprotokollet (tillika rösträknare).
5. Sektionernas verksamhetsberättelser och övriga rapporter.
6. Föredragning av styrelsens berättelse.
7. Ekonomisk redogörelse.
8. Föredragning av revisorernas berättelse.
9. Beslut om ansvarsfrihet för det gångna verksamhetsåret.
10. Budgetförslag och avgifter.

11. Val av sekreterare/2 år

12. Val av 3 övriga styrelseledamöter/2 år
Val av 2 suppleanter/1 år

13. Val av funktionärer/1 år
Val av varvmästare
Val av vaktansvarig
Val av hamnansvarig
Val av kontaktpersoner för ungdomsverksamhet
Val av segelsektion
Val av kontaktperson för Klubbholmen
Val av redaktionskommitté
Val av valberedning
Val av 5 ombud till RBF årsstämma
Val av två suppleanter till RBF årsstämma
Val av representant till RBF

14. Val av revisorer/1 år
Val av revisorssuppleant/1 år

15. Bevakning i hamnarna
16. Motioner
17. Övriga frågor
18. Avslutning

ÖBK:s verksamhetsberättelse

1/10 2001 - 30/9 2002

Styrelsen har under året haft följande sammansättning:

Ordförande:	Sune Fagerberg
Vice ordförande:	Jonny Gustavsson
Kassör:	Göran Egemalm
Sekreterare:	Lars-Erik Falk
Övriga ledamöter:	Hans Söderblom Lars-Olof Ilar Catharina Alm Monica Fäldt Lagerros Staffan Karlsson

Ann Mari Andersson är deltidanställd på kansliet enligt upprättad arbetsbeskrivning. Vi har under året haft 11 protokollförda styrelsemöten samt ett antal möten inom de olika sektionerna.

Lite statistik

Den 30/9 var medlemsantalet 797 personer. Antalet registrerade båtar 838 st (658 motor-, 176 segelbåtar och 4 motorsegl). 460 båtplatser finns inom ÖBK's förvaltning. Ca 110 personer körar för båtplats.

Ett utdrag ur årets verksamhet:

- Deltagit i RBF/SBU arrangemang Båt dagen i Norrtälje.
- Ordnat bussresa till Älvsjömassan.
- Båtprylbytdagen "Ruffluckan" genomförd.
- Varit medarrangörer i segeltävlingen Roslagen Sea Race
- Klubben har startat samråd med länsstyrelsen och kommunen angående hastighetsnedsättning längs marinorna.

Klubbholmen:

- Installation av 3:e bryggan (färdigställs in sin helhet våren 2003).
- Klubbholmen har blivit alltmer populär för gästande båtar. Vid ett och samma tillfälle gästades holmen av 12 st icke medlemsbåtar.

Varvet:

- Balkar under bryggdäcket vid mastkranen har bytts ut.
- Uppställningsplatsen vid krändäcket har förstärkts med ytterligare fyllning.

Hamnar:

- Parkeringsplatsen har avgrusats och jämnats till.

Sektioner:

Inom klubbens olika sektioner har ett bra arbete bedrivits, mera detaljerat beskrivet av respektive ansvarig i denna tidning.

Styrelsen tackar samtliga medlemmar för det gångna året och hoppas på en aktiv båtsommar även nästa år.

Styrelsen

Svensk fyrhistoria fram till slutet av 1800-talet

Den som tar sig för att segla Sverige runt, från Svinesund till Haparanda, och gör det utomskärs, kommer att tillryggalägga 1046 nautiska mil.

För att få en jämförelse kan vi sätta oss i bilen och åka söderöver. Motsvarande sträcka på det europeiska vägnätet för oss från Hamburg och till en plats belägen lite söder om Barcelona. Vi har då färdats 194 mil genom Europa.

Om vi mäter Sveriges totala kuststräcka, med alla vikar och fjordar, kan vi summera sträckan till 3200 km.

Sjöfarten löpte i tidig medeltid, liksom under vikingatiden, främst längs kusterna. Ofta fanns dock både en utomskärs- och inom-skärsled längs vissa kuststräckor. Våra nordiska farvatten hade väl utvecklade segel- leder redan under sen vikingatid. Kasar, kummel och båkar måste ha förekommit under hela medeltiden. Andra tillverkade sjö- märken som t ex master, remmare, tunnor omnämns dock först efter medeltiden.

En detaljerad farledsbeskrivning av nordiskt ursprung, itinerarium, daterad från tidig medeltid för en del av Östersjön finns bevarad i Köpenhamn. Den ingår som en del av kung Valdemars jordabok från 1231 och innehåller över 100 ortnamn och beskrivningar över farleden från Utlängan i Blekinge upp till Stockholms skärgård och därifrån via Åland över till Finland. Denna gamla inomskärsled krävde sannolikt lotshjälp genom vissa svårnavigerade farvatten.

Med den kännedom vi har idag om att nordens folk tidigt var sjöfarare och därmed kom i kontakt med andra kulturer kring kusterna i Sydeuropa, är det sannolikt att vi tidigt införde bruket av eldar och ljus för att underlätta navigering även runt våra egna kuster.



Örskärs fyr byggdes redan 1687

Falsterbo fyrbåk är belagd i ett kungligt brev från 1202. Fyrningen bedrevs av dominikanermunkar och brevet gav dem tillstånd att hämta bränsle till fyren i de omkring liggande skogarna.

Öresundstullen

Från början var det så att fyrplatserna var i funktion enbart under sommarmånaderna. I slutet av 1500-talet framfördes emellertid önskemål från sjöfararna att fyrarna skulle hållas tända även under vintern. För att finansera året runt drift införde danskarna den s k Öresundstullen. En del av denna tullavgift skulle utgöras av en fyr- och båkavgift för att täcka driftskostnaderna för samtliga fyrar från Skagen till Falsterbo. Tullavgiften samlade danskarna in från alla fartyg som passerade Helsingör. Från 1660 användes tullinkomsten för att finansiera driften av samtliga fyrar i Kattegatt och Skagerack. Av de pengar som danskarna fick in via tullen i Helsingör fick således Sverige en årlig del av avgiften. 5300 Hamburger Banco överfördes från Danmark för att täcka kostnaderna för Nidingen, Kullen och Falsterbo fyrar på den svenska sidan. De skulle emellertid dröja innan de svenska fyrarna var i bruk året runt på samma sätt som de danska. Sverige erhöll sin del av Öresundstullen fram till år 1808, men danskarna slopade inte inkasseringen förrän 1857.

Svenskt lots- eller fyrväsende

Kring mitten av 1600-talet förekom inte något organiserat svenskt lots- eller fyrväsende. Det var riksrådet som gav instruktioner om hur fyrningen skulle ske.

Amiralitetskollegium tillkom först 1634 och administrerade alla frågor beträffande flottan och sjöförsvaret. Från 1652 ingick också det övergripande ansvaret för fyrar och sjömärken och Amiralitetskollegium blev den myndighet som ansvarade för att anskaffa lämpliga entreprenörer för driften av de olika fyrarna.

Entreprenaderna fördelades genom auktioner där det lägsta budet antogs. (En regel som följt allt statligt upphandlingsarbete allt sedan

dess.) Kontraktstiden var vanligen 10 år och ny auktion skulle hållas på ett bestämt datum två år före kontraktstidens utgång.

Det var de valda entreprenörerna som avlönade fyrmännen. Men det var Amiralitetskollegium som tillsatte dom för att på så sätt kunna bibehålla en viss kontroll över hanteringen. I kontrakten bestämdes även att det var ordsbefolkningen kring fyrarna som för "skälig ersättning" som det heter skulle delta i lossningen av kolet vid fyrplatsen. En bestämmelse som inte sågs med blida ögon i stugorna. En annan klausul i kontraktet var att entreprenadsumman skulle räknas i Riksdaler banco "efter gångbar kurs" och utbetalades i silvermynt i juni månad varje år. Med gångbar kurs menades Hamburger Banco och staten kunde här göra vissa besparingar. Valutaspekulation förekom alltså redan på 1700-talet.

När Amiralitetskollegium antagit de olika entreprenörernas anbud på fyrarna visade det sig att inkomsterna från Öresundstullen täckte alla kostnader för driften. Fyrningen var på den tiden alltså ingen utgift för den svenska staten.

Det var entreprenörens uppgift att se till att fyrarna hölls tända under dygnets mörka timmar från 1 augusti till 1 maj. Detta gällde fram till 1821 då lystiden förlängdes till 15 maj på Carlstens, Nidingens, Kullens och Falsterbo fyrar. Så sent som 1826 förordnades sedan att fyrning skulle ske hela året, så länge inte isläget omöjliggjorde sjöfart i farvattnen nära fyren. I de äldsta entreprenaderna ingick även Örskärs fyr. I kontraktet men mellan 1732 och 1785 gällde fyrningen endast Kullen, Nidingen och Falsterbo.

Det svenska entreprenadsystemet fortsatte ett tiotal år in på 1800-talet för att sedan dö ut av sig själv i samband med att Sverige förlorade sin del av inkomsterna från Öresundstullen år 1808. Att tullavgiften var så viktig bottnade i statens hantering av anbuden på de olika entreprenaderna. Fördelarna för staten hade varit den att man för varje tioårsperiod exakt visste var fyrväsendet skulle kosta. Staten slapp hålla med egen personal som, då de var statsanställda, vanligen hade större

krav än när de var anställda av entreprenören. För entreprenörerna innebar systemet i realiteten att de fått så dåligt betalt för sitt arbete att hela inkomsten åts upp av löner och kostnad för stenkol. Det fanns sällan eller aldrig pengar över för det allmänna underhållet av varken fyrarna eller bostäderna, varför många fyrplatser fick förfalla.

Utan inkomsterna från Öresundstullen var följaktligen ingen längre villig att ta på sig den ekonomiska risken för fyrningen och det svenska fyrväsendet var i mitten av 1800-talet rejält eftersatt.

Vi hade fortfarande inte lämnat principen med kolfyrarna och hundratals mil av svensk kust saknade helt och hållet fyrlys. Ett ökat behov av nya fyrar och ständiga förbättringar av de gamla tvingade till sist staten att helt överta den direkta driften av fyrarna.

Amiralitetskollegium upphörde 1791 och ersattes 1803 av Förvaltningen för sjöärenden, som dock bara ansvarade för den ekonomiska sidan av sjöförsvaret. Härunder hamnade även Lotsverket och Fyr- och Båkinrättningen under större delen av 1800-talet.

1872 övergick Lotsverket till självständig myndighet och fick namnen Lotsstyrelsen. Sett med sjöfarandes ögon var Bohuskusten under lång tid en mörk kust. 1840 fanns inga fyrlys mellan Marstrand och norska kusten. Seglare i Kattegatt höll sig företrädesvis längs den danska kusten, där det fanns fyrar vid Skagen och Anholt.

I Sveriges riksdag förde representanter för handel och sjöfart, både inhemsk och utrikes, fram sina klagomål över de förhållanden som rådde, eller rättare sagt inte rådde. Resultatet blev att regeringen tvingades ta fram en utbyggnadsplan för fyrsystemet. Det förslag som presenterades av Gustav von Heidenstam 1857 ("Projekt till ett fullständigare fyrsystem") innehöll 10 nya kustfyrplatser och 1 fyrskepp och innebar att Sverige skulle få totalt 36 fyrplatser. Det stod också klart att en sådan utbyggnad skulle ta åtskilliga år att genomföra.

Under större delen av 1850-talet och bör-

jan av 1860-talet genomfördes sjömätningar längs Bohuskusten. Härigenom kartlades var sjöfarten skulle vara bäst betjänt av nya fyrar.

I slutet av 1863 presenterades ett detaljerat program för Bohuslans nya fyrar. Förslaget omfattade Guleskär (Väderöarna), Hällö, Måseskär, Hamneskär (Pater Noster) och Marstrand. Det enda som inte realiserades var förändringen av Hällö. Fyrplatsen hade då bara 20 år på nacken (byggd 1842) och man ansåg att det var för tidigt att bygga nytt på denna plats.

Det svenska fyrväsendets senare historia har helt och hållet präglats av ett riksdagsbeslut från 1963. Det var då det bestämdes att alla statliga verk och företag skulle vara självbärande så långt som det var möjligt. Sjöfartsverkets inkomster kommer huvudsakligen från lotsningar och täcker inte på långa vägar de utgifter som verket hade. Redan på 1960-talet var de flesta fyrarna automatiska och en plan gjordes med målsättning att avbemannas de svenska fyrplatserna.

Tillväxten av det svenska fyrväsendet

Tillväxten av det svenska fyrväsendet kan illustreras av nedanstående tabell som visar i vilken ordning fyrarna tillkommit, eller överlämnats till Sverige fram till 1700-talets slut.

Danskt byggår År då Sverige övertog eller byggde fyrarna

Nidingen	1624	1645
Falsterbo	1202-20	1658
Kullen	1230	1658
Landsort		1669
Örskär		1687
Korsö		1748
Holmö-Gadd		1764
Djursten		1766
Grönskär		1774
Carlsten		1781

Sammanställt Lars-Erik Falk

Segeltävlingarna 2002

Årets segeltävlingar som ingått i ÖBK:s regi har under lyckade omständigheter genomförts i vind trots det vindfattiga sommar rekordet.

Premiären av Roslagen sea Race

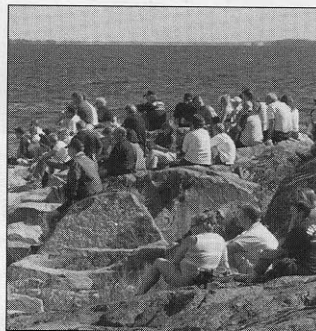
Dom som satsade på att köra transporten till start området under fredagen hade nog svårt att tro att detta skulle bli en fin segling mot Öregrund efter dagens regn, detta drog undan lagom till skepparmötet och starten vid Lidingö.

Starten bar iväg med spinnaker och bort mot Oxdjupet för vidare färd över Kanholmsfjärden, Möja, Fejan, Kapellskår för att bli ren kryss ut mot Ålandshav vid Arholma, Dom stora snabba gjorde en längre sväng på havet. Nu hade fältet börjat gå mot svagare vindar upp mot Öregrund vilket framförallt flerskovsbåtarna fick känna av under förmiddagens bleken.

46 Båtar hade startat och endast ett fåtal bröt seglingen, så med detta resultat får premiären av Roslagen sea Race ses som mkt positiv. Tävlings resultaten talar för att förhållandena som rätt gynnat långsammare båtar.

Resultat: Lys Total

Plac	Namn	Båttyp	Klubb
1	Nils Virving	NF	SSK
2	Christer Sjöström	Comfort 30	NSS
3	Olle Hult	Express	KäBS
10	Sune Fagerberg	H 35	ÖBK
14	Göran Egemalm	Netta 30	ÖBK
23	Jan Berglund	Linjett 32	ÖBK



Spännande väntan på målgången för första båt i Kvällsseglingen...

Resultat: IMS

Plac	Namn	Båttyp	Klubb
1	Rolf Mattsson	X 332	NSS
2	Eva-Lotta Sundblad	Linjett 33	KSSS
3	Weinestål/Alm	IMX 38	ÖBK

Resultaten är utdrag för ÖBK:s deltagare

Klubbmästerskap

Årets KM genomfördes i friska till hårda vindar med uppemot kulingstyrka under Race 2.

Suveräne Leif Åhrman spikade bägge delseglingarna med sin H-båt och kan därmed titulera sig som klubbmästare.

Resultat:

Plac	Namn	Båttyp	Poäng
1	Leif Åhrman	H-båt	1+1
2	Sune Fagerberg	H 35	3+2
3	Mikael Eng	Scampi	2+3
4	Svante Fagerudd	Finnflyer 31	4+4

Kvällseglingar

Av 5 tillfällena har endast 2 gått till resultat, resterande har haft för få deltagare. Inget egentligt resultat och vinnare har därmed kunnat koras då samtliga har deltagit vid endast 1 delsegling. Spikarna sattes av Leif Åhrman och Göran Egemalm som båda har gjort flera startförsök men då har det rätt båtbrist. Vi hurrar dessa bägge som segrare i årets kvällseglingsskupp. Det är förövrigt 2 st 2:or osv.

Hälsn Segelsektionen

Rapport från Öregrunds Sjöscouters verksamhet 2002

ÄNTLIGEN

har vi fått vår F 18, som numera heter "Lion Eagle" i sjön. Vi slet i hettan i slutet av maj och början av juni. Där stog vi i ett båthus och slipade, plastade och målade medan solen "vräkte" ner. Hon blev klar till första veckan på sommarlov. Vi kom iväg till ÖBK's klubbholme i den veckan och vad händer då? Jo, solen försvinner och regnet öser ner. Trots det blev dagarna på Apelholmen rätt lyckade.

Vi har haft kurs i vinter för skärgårdsskepparexamen och en helg i somras seglade vi ut till Vässarön och träffade "Knochen". Grabbarna Ambjörn, Christopher och Max skulle avlägga examen. Det var en något nervös scoutledare men helt kalla scouter som gick upp till matsalen. Resultaten var helt strålande, allt enligt "Knochen". Nu har vi tre grabbar, som kan vara skeppare på våra båtar!

Veckan efter var vi fem scouter som seglade ut till Vässarön igen och var med på Östhammarsscouterernas läger. Vädret var helt i vår smak och vi badade ett par gånger!

En av de första helgerna i september kompletterade vi utbildningen av skepparna med mörkernavigering med hjälp av fyror. Natten avslutades med ett fantastiskt norrsken. Det var första gången i mitt liv som jag kunnat stå i T-shirt och titta på ett sådant skådespel.

Det har blivit en del andra seglingar också. Då har de yngre scouterna kunnat segla med optimistjollar så vi har varit en liten eskader. På klubbholmen har vi ibland träffat barn från andra båtar som visat visst intresse för vad vi håller på med.

Vi saknar ledare i kåren och har svårt att utvidga verksamheten. Nu skall grabbarna trots sin ringa ålder försöka att ta hand om yngre scouter till våren.

SEXTIMMARS

På ryktesvägen fick jag reda på att ÖSS skulle ha kappsegling vid sin klubbholme. Ingen av scouterna hade möjlighet att vara med men jag tog Julia och seglade dit. Det visade sig att vi skulle segla en variant av Kryssarklubbens 24 timmars. Starten gick vid enlinjen på Bergskär och man fick starta åt vilket håll man ville. Rundningsmärken var öar och sjömärken som fanns angivna på ett sjökort. Det gällde att samla på sig så lång distans som möjligt under sex timmar. Man fick använda varje rundningsmärke två gånger. Vid varje rundning antecknade man tiden och de båtar som fanns i närheten. Det gällde att planera seglingen så man slapp motvind så mycket som möjligt. För mig var seglingen en rolig upplevelse som gav mersmak. Om det blir en ny sådan segling skall i alla fall jag försöka att vara med.



Kaj Furålv



Med ANNAFIVE – från Öregrund till Västindien

Här följer ett utdrag ur loggboken på sträckan Öregrund – Lagos i Portugal. Vad som hände på resten av resan fram till Västindien kan vi förhoppningsvis rapportera i vårnumret av Ventilen. Den kompletta loggboken med foton och färdbeskrivning hittar du på hemsidan, www.annafive.se

Resan startade ifrån Öregrund den 4 maj i hållregn och 5 deletapper är nu avverkade. Annafive ligger nu i hamnen i Lagos och väntar på nästa etapp.

Öregrund – Cruxhafen, Cruxhafen – Cherburg, Cherburg – Port Haliguen, Port Haliguen – La Corona
La Corona - Lagos

La Coruna – Lagos

9/8 Ankomst La Coruna klockan 8:40 och taxi till båten som låg välbevarad (skönt) vid bryggan och längtade efter oss. Lite allmän uppackning och återställning av båten till brukskick. Efterlyste våra segel som vi lämnat in för översyn – de hade inte börjat med dem än men skulle komma klockan 12.00 dagen efter och det mesta av de begärda reparationerna skulle göras. Detta efter diverse telefonkontakter och diskuterande. Bunkring av mat på eftermiddagen. Mat i båten och tidig sänggång.

10/8 Upp och nya förhandlingar om seglen – den nya tiden var nu 14.00 eller alla reparationerna utförda till på tisdag. Order – seglen skall vara här senast 14.00 reparerade eller ej. Ut på staden för att komplettera lite grejor till båten. Bl a gas.då de svenska flaskorna började ta slut. Vi hade tagit en överfyllnadsnippel med oss från Sverige, men det visade sig att det ej gick att återfylla de svenska flaskorna i Spanien. Kanske i Portugal. Vi beslutade oss för att köpa en flaskka ”camping gaz” och en spansk reduceringsventil som reserv, så får vi se om det går att fylla våra andra flaskor senare. Tillbaka till båten och kors i taket seglen hade kommit och allt var åtgärdat. Vi satte upp alla seglen och konstaterade att man klistrat lite extra tyg på mesanen som skydd för spridaren, lagat hålet i bomkapell och förslitningen på genuan, Storen verkade man ej ha gjort något åt. När jag gick tillbaka för att konstatera detta fick jag reda på att reparationen kostade överkliga 230 Euro. Jag konstaterade att jag beräknade arbetet till max ca 3 timmar. Efter diverse diskussioner kom vi överens om 100 €. Går det så går det.

Monica tog en springtur medan förhandlingen pågick och kom tillbaka och konstaterade att det var en väldigt vacker strandpromenad till akvariet som vi skulle besöka innan middagen. Vi tog en taxi till ”acuarium finisterrae” som var väldigt vackert och intressant. Avslutade med en god middag på en italiensk restaurang på det stora torget vid stadshuset. Tidig sänggång för att bege oss tidigt till Camarinas.

13/8 Vinden avtog mot morgonen men till frukost hade vi ändå mellan 8 och 10 meter. Vi tog upp ankaret och seglade iväg halv nio. Ännu en dag med härlig segling och under dagen blev himlen blå och solen väldigt stark. Dagens mål var en vik i Ria Vigo ”Ensenada de Bara” som vi fått tipset om genom att läsa en reseskildring ”Brighton to Med”. Som de uttryckte det i boken ”So have we found Paradise?” och vi måste nog hålla med dem när vi svajade i denna underbara vik. Höga berg som skyddar mot W och N och härliga sandstränder. Stranden visade sig vara en spansk naturiststrand så vi tog ”seden dit man kommer” även ute på båten. När kvällen kom hade våra vita rumpor antaget en chockrosa färg och på natten blev vi liggande på mage. Vi kom fram redan halv två och fick således en härlig eftermiddag och kväll i denna härliga vik. God middag i sittbrunnen och lite svårt att komma i säng då det var så vackert med ankarlanternerna från de två övriga båtarna som låg i viken, vågornas rullande in mot sandstranden och doften av pinjeskog. Innan vi somnade konstaterade Monica - ”så här ska vi ha det”. Dagens distans 23,2

14/8 Upp med soluppgången och en simtur runt båten innan frukost. Idag var målet Vigo ca 5

distans från vår vik för att hämta upp Maria och Rolf som flugit till Lissabon och åkt nattåg upp till Vigo. Vi var i Vigo ca 12:00 och då kom Maria & Rolf precis i en taxi från järnvägsstationen – tala om timing. Efter bunkring av mat, diesel och vatten återvände vi till vår underbara vik. På väg ut slog något till i båten och vi fick kraftiga vibrationer i båten. Vi konstaterade att de minskade om vi gick saktare så vi antog att vi fått en tamp i propellern. Vi gick sakta in i vår vik, då det var omöjligt att göra något åt detta ute i farleden. Väl framme dök Rolf i och kom upp med en handduk som var vårt problem. Skönt att det inte var något allvarigare. Tyvärr hade en tät dimma lagt sig över Ria de Vigo så våra nya besättningsmän tyckte nog inte att det var så märkvärdigt. Under kvällen äts en god middag och sittbrunnen fylldes av skvaller från Öregrund. Dagens distans 10.

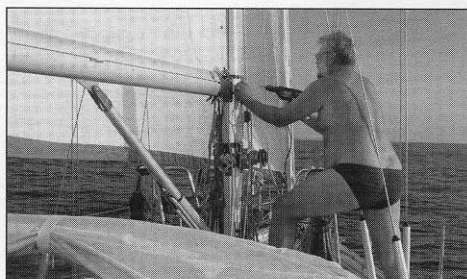
15/8 SOL. Nu fick vi visa upp vår fina vik och de förstod genast vad vi menade. Sol och bad och allmän slappning – skönt. Rolf och Peter simmade in till stranden och tog en uppfriskande promenad samt en öl. När de kom tillbaka sa de att det var mycket vackert både i naturen och på stranden. Nu började lite bätvärd med polering av knapar och annat rostfritt. Peter dök och satte på en ny offeranod på propelleraxeln. Den gamla var borta, men hade ändå räckt från sjösättningen i mitten av april. Klockan halv tre lätade vi ankar och seglade mot Bayonna som var dagens natthamn. I början god vind och lite spänning då vi hamnade mitt i ett kappseglingsfält. Allteftersom dog vinden och motorn fick ta oss sista biten in till hamn. Här var allt reservrat för en kappsegling från Cowes (Isle of Wight) som skulle komma in under natten och morgondagen. Efter lite förhandlande fick vi ligga till klockan 12 dagen efter. En härlig hamn och en härlig stad. Fina duschanläggningar och väldigt bra ordning.

Vakt vid ingången till marinan och på kvällen åkte en båt runt med strålkastare och lös på båtarna för att se att allt stod rätt till. Dagens avslutades i staden som visade sig vara väldigt mysig (lite Visby). Restaurang med massor av skaldjur på borden. Efter en avslutande drink i sittbrunnen blev det "lite sen" sänggång. Dagens distans 15,8.

16/8 Upp klockan 8 och konstaterade att det blir nog en mulen och regning dag. Monica tog en springtur och övriga gick ut på staden för att bunkra mat och sjökort. Just innan vi skulle

lämna hamnen kom en engelsk båt in som hade brutit kappseglingen. Dimma och ingen vind. Det visade sig att de skulle vara med och segla ARC till S.t Lucia senare i höst och berättade att det var väldigt vanligt att man startade med denna kappsegling från England till Spanien. Vi konstaterade att vi kommer nog att ses igen. Klockan 12:00 gick vi ut från hamnen i dimma och motvind så idag blir det motorgång och radar. Klockan 15:30 blev det flaggbyte till den Portugisiska och vi vann även en timme i tid. Dagens hamn är Viana Do Castelo. På väg in i hamnen hade vi sikt på cirka 50 meter så det blev precisionsnavigering för att hitta lysbojarna som ledde oss in i hamn. Väl inne i hamnen visade det sig att den var överfylld då det var fiesta i staden (helgen närmast 15/8). Fiesta Romaria de Nossa Senhora Dágonia. Staden var full med besökare och vi gick in i de gamla kvarteren och åt en god middag. Precis när vi skulle gå small ett par kraftiga knallskott av som förkunnade att den stora paraden började. Det var trumslagare, musikkåre, dansare och lokala folkdräkter. Kvällen fortsatte med sång och dans från ett antal platser. Som avslutning brakade ett fantastiskt fyrverkeri av under 20 minuter. Vi konstaterade att vår planering var superb. Hamnen var i övrigt fin, mysig och välordnad. Dagens distans 36,5.

17/8 Efter frukost som bl a bestod av saffransbröd, inköpt kvällen innan på karnevalen, kasta de vi loss klockan 10:00 mot Portvinets stad Oporto eller dess yttre hamn Leixoes. Vi hade fått tips att det var bättre att ligga här ute och ta bussen in till staden. Vi kom till hamnen halv fyra efter en motordag till sjöss. Havet som en spegel inte ens någon Atlantdyning. Hamnen var fin med el, dusch och vatten. Solen kom samtidigt som vi gick in i hamnen. Efter dusch och bunkring av lite mat tog vi bussen in till staden. Bussresan tog ca 35 minuter och vi kom in till stadens centrum och vandrade ned mot floden. Vi var på den norra stranden och på den södra visade det sig att alla portvinshusen låg. Suck. Sandeman, Camel, Crowns, Graahams mm mm. Troligen kunde man på dagen åka över med speciella turbåtar – färggranna, spetsiga och en båg upp i både för och akter. Staden var väldigt vacker. Det låg en båt förtöjd efter stenkajen men det verkade ej så bekvämt. Vi åt på en trevlig restaurang vid kanten av floden med utsikt över till Portvinssidan. Naturligtvis startade vi med porto branco (som man dricker som aperitif) och slutade med porto tinto till kaffet.



Däremellan var det allt från sjötunga, bläckfisk, cowe till mandeltårta. En underbar middag. På tillbakavägen till bussen passerades med en otrolig karaktär olika portvinsprovsningsbarer. Bussen hem gick i ett rasande tempo. På vägen hem började skeppare Peter att känna av magen och tillbaka till båten stöp han i säng. Matförgiftning. Så förblev han under de närmsta 24 timmarna så det som nu följer är hörsågen. Lite uppspelat efter den goda middagen och Portos intryck avslutades dagen med en flaska vin i sittbrunnen. Dagens distans 37,2.

18/8 Tidig uppgång då dagens distans var lång. Avgång klockan 07:30. Skepparen fortfarande dålig – hinken hade kommit till användning under natten. Dock kunde han inte låta bli att kravla sig upp och styra ut ur hamnen. Till att börja med var det regn och dimma och dåliga vindar. Sedan kom solen och ALLA seglen åkte upp och vi loggade upp till åtta på en fin halv-vind. Under dagen visade besättningen färdighet i man-över-bord manöver då Rolf tappade sin hatt överbord. Skepparen kom fram emot eftermiddagen upp och burkade naturligtvis på lovart sidan, men var fortfarande oerhört passiv. Angjorde dagens hamn Figueira da Fox där vi först lade till vid bensinbryggan för att skriva in hos immigrations myndigheten för att sedan bli anvisade en plats vid den yttre pontonen. Angjorde hamnen 19:30 En tre-rättersmiddag serverades i sittbrunnen – skepparen avstod. Kvällen blev ej så sen då dagens distans blev hela 72,1.

19/8 Uppgång till sol och en härlig dag då skepparens mage sakta började bli bättre. Dusch och sedan upp till staden för att bunkra mat och leta sjökort. Det hade visat sig att vi saknade sjökort från Peniche och söderut till Lagos. Mat gick jättebra då vi hittade en stor marknad där allt fanns som vi ville ha. Sjökort blev det dock värre med. Till slut hittade vi en vänlig dam vid en av

servicebutikerna nere vid marinan som var vänlig att låna ut sina kort så att vi kunde rita av inseglingen till Peniche och Lissabon. Avgång 11:30 och ut på ett underbart hav med en jättesol och 5-6 meter väst – upp med alla segel och en härlig dag. Efter ett par timmar såg vi de första delfinerna på denna resa. Det är alltid lika underbart att se dessa trevliga djur leka runt fören. Den förtsa flocken var på ca 10-12 djur. Lika snabbt som de kommer lika snabbt försvinner de. Under dagen hade vi besök av tre flockar – härligt nu känns det att man inte seglar i Östersjön som Monica utbrast. Inseglingen till Peniche blev i mörker. Vi angjorde hamnen 21:30 och trängde oss in till kajen efter att flyttat två båtar framåt. Kändes bra att ligga närmast bryggan då hamnen enligt Piloten var ganska skvalpig.

Det visade sig vara rätt. Fiskebåtar ut och in – en fabrik som väsnades. Middag i sittbrunn och sänggång. Dagens distans 59,7

20/8 Uppgång tidigt – upp på kajen för att betala hamnavgift och försöka köpa lite bröd. På barerna brukade det gå bra men trots att Rolf o Peter tvingades beställa en porto lyckades de ej charma bartanten. Lite fotograferande i denna ganska trista stad och sedan iväg klockan 8:00. Solen stod redan högt men vinden var noll. Peter kontaktade Navship i Göteborg och fick den sista instruktionen för att koppla in den nyreparerade autopiloten och när denna fantastiskt nog fungerade så vidtog loggboksskrivande, puts av rostfritt och skurning av teakdäck. Båten måste vara i fint skick när vi angör Portugals huvudstad framåt kvällen.

Fin vind och härlig segling efter kusten in mot Lisboa. På slutet fick vi ta till motorn då vi hade motström upp till 3,5 knop. När vi passerade under Ponte de 25 april slog vi dock av motorn för att kunna segla in sista biten till Lisboa. Jesusstatyn stod hela tiden och bevakade våran insegling. Hamnen var fin och det var gott om plats. Så fort vi lagt till kom en familj ifrån Mariestad och hälsade oss välkomna. Kvällen avslutades med en god middag på Docca 6 unde 25 april bron. När vi gick därifrån konstaterade vi att nu var vi riktigt Osvenska då vi lämnade en halv flaska vin när vi gick från restaurangen. Sänggång och lite dataarbete då Maria och Rolf skulle flyga till Sverige tidigt i morgon och då ta med sig material till hemsidan. Dagens distans 63,7.

24/8 Efter ett försök att prata med Pamina på

kortvågsradion (som ej lyckades) och en större utgift för hamnavgiften kastade vi loss och seglade iväg från Lissabon. Fin vind och hyggligt väder. Efter några timmar gick självlänsen ingång. SALTVATTEN. Febril aktivitet var är läckan. Det rann sakta till vatten hela tiden. Propelleraxel, kölbultar och alla genomföringar kontrollerades allt var tätt. ????. Efter Monicas detektivarbete visade det sig att en jordningsskruv hade vittrat sönder och vi hade ett hål M5 rakt in i båten. För första gången i vårt båtliv fick vi användning för träpluggar som visade sig vara förträffliga. Vi tryckte in den konformade träpluggen och det blev helt tätt. Nu visste vi vad felet var och det kändes skönt.

Telefonkontakt med experter i land som sade att en rostfri bult av A4 kvalitet, gängtape, maskinbrickor och lite sikaflex skulle göra susen. Vi fortsatte vidare mot vår ankarvik Portinho de Arrábida strax utanför Setubal och fick en underbar kväll och middag. Dagens distans 38,8.

25/8 Vaknade till tät dimma. Vi stod fast vid gårdagens beslut att ta en arbetdag. Fixa hålet, titta på en ej fungerande däcksläns, olja teaklistan runt hela båten samt byta sötvattenspump. Först hålet som tätades efter gårdagens råd och det visade sig vara ett effektivt sätt att få tätt. Sedan fortsatte vårt arbete så framåt eftermiddagen åt vi en sen lunch och tidig middag. Det började blåsa upp från syd som var den enda vindriktningen som vi ej hade skydd mot och vi funderade på att byta natthamn. Lika tvärt som den kom svängde vinden 180 grader och viken blev skyddad igen. Kvällen ägnades åt bokläsning och dagboksskrivande.

27/8 Upp i mörker och avgång klockan 04:30. Först motor medan frukost avnjöts och solen gick upp. Vinden kom tidigt och vi satte segel och hade en underbar segling halvvind-slör. Mesan och genua räckte till ca 7 knop. Solen kom fram och det blev en så där härlig dag man bara kan önska sig. Under dagen hade vi även besök av tre flockar med delfiner som lekte med oss en stund och sedan bara plötsligt var borta. Vi passerade Cabo de Sao Vicente (Eurpos sydvästligaste udde) vinden vred med och fortsatte lika fint som tidigare mot Ponta de Sagres och Lagos som var slutmålet. På väg in till Lagos kom höjdaren – Vitval. En flock på avstånd men där en var ganska nära båten och som lyckades fastna på film. Vilken syn. Motor sista biten in i kanalen mot receptionsbryggan. Lite tjafsande i receptionen – hamnen var i stort sett full trots

avgifter på 44 Euro. Fantastisk hamn med ett sjö och vindskydd som nog är det bästa man kan få samt patrullerande vakter på bryggorna samt väldigt fräscha och fina dusch och toaletter. Många butiker och restauranger. Lite bit in till staden och ett stenkast till en stor supermercado. Tågstation alldeles bredvid hamnen. Med andra ord en SUPERHAMN. Kändes skönt att vi tagit beslutet att senare i veckan återvända och lämna båten för en och enhalv månad i Sverige, trots att det sved i plånboken. Efter en snabb promenad på staden mat i sittbrunnen och tidig sänggång. Dagens distans 78,6.

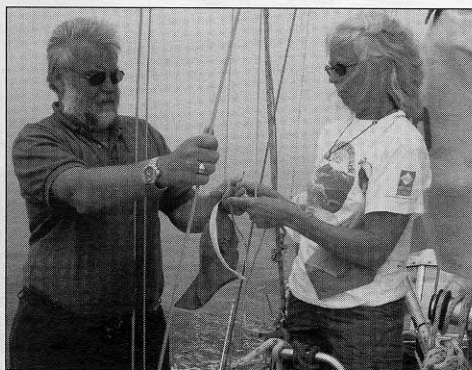
29/8 Fantastiskt väder. Lite arbete ombord riggen skulle slutligen justeras och låsas samt vantskydden passas in. I samband med detta arbete slant kniven och Petr fick ett djupt sår i fingret. Monica fick ta fram sjukvårdsväskan och agera sjuksyster. Efter denna händelse har Peter fått knivförbud. På kvällen gick vi in till Portimao en resa på hela 5,5 distans. Hamnen visade sig vara fin men ej helt färdigställd. Här sammanstrålade vi med goda vänner från Uppsala som var nere på semester.

31/8 Maggie Larsson 50 år – stort kalas med en avslutande underbar middag.

2/9 Städ dag och iordningställande av båten för en längre vila inför överfarten till Maderia i oktober. Kurs 235 grader avstånd 450 distans. Middag på staden och tidig sänggång.

3/9 Tåg från Lagos 8:20 ankomst Faro 10:07. Buss till flygplatsen avgång Bryssel 12:30. Ank Bryssel 16:30 Avg Stockholm 19:05 ank Arlanda 21:30 – Tänk så fort det kan gå.

Peter och Monica byter flagg...



Clippers första säsong med hemmahamn Öregrund

Först lite fakta om Clipper:

Clipper byggdes sent -79 med att satsa på Americas cup 1980. Den kända båten Independens skrov skrotades men man tog vara på vinchar, rigg, däck mm. Kölen monterades på det nya skrovet som konstruerats av David Pedrick.

Newport projektet

Clippers Namn är under byggnationen "Newport projektet" och det var en hel del ägarbyten på Clipper innan hon importerades till Sverige av Intrum justisia projektet 1986. Clipper var med och tävlade i WM-88 (Luleå).

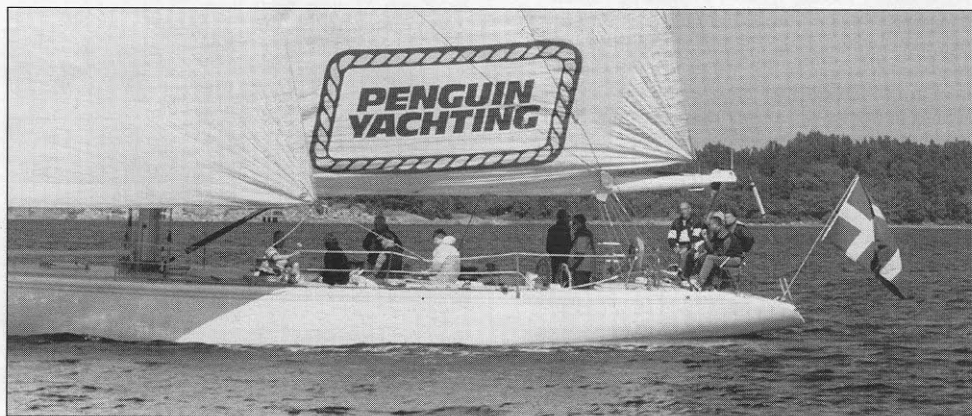
Clipper är en lättvinds båt och har en max fart runt 14- 16 knop. Den stora styrkan är när det blåser mellan 4-8 sek då är hon underbar att segla och gör 10-11 knop i dessa vindar. Förskeppet är inte byggt för havseglingar vilket gör att vid kryss så minskar farten 2-4 knop vid hög sjö samt vikten till detta gör att hon går rakt igenom vågorna. Vid Americas cup tävlingar så får det inte blåsa över 12 sek.

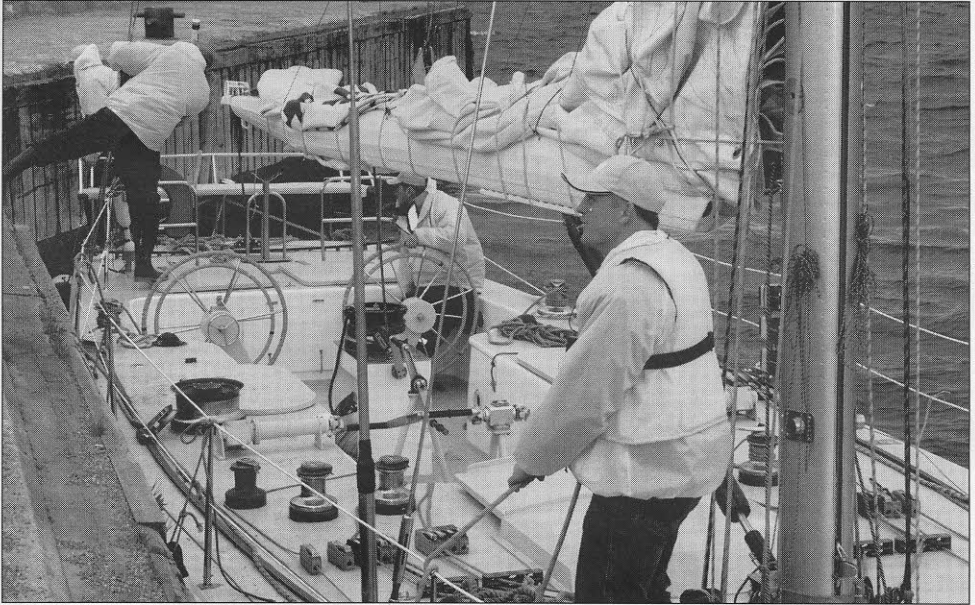
Fakta:

Längd	20 m
Bredd:	3.98 m
Djup:	3.10 m
Höjd Mast	27 m
Deplacement	31 ton
Kölvikt	20 ton
Storsegel	140 kvm
Genua	120 kvm
Spinnaker	325 kvm
Lys-tal	1.52
Motor	Volvo td Hydraul driven propeller
Roder:	1 Centerroder samt ett stickroder akter över

17 Maj -02 gjorde Clipper sitt första besök i sin nya hemmahamn Öregrund med en stor bevakning. Vi fick in stora reportages och det sändes live på radio och tv.

Vi har i år haft flera seglingar än budgeterat så vi är väldigt nöjda med resultatet i år. Clipper har gått mestadels i närområdet med seglingar till Grisslehamn Eckerö samt Gräsö runt. Clipper är bokad att segla Gotland runt nästa år.





Vi har med denna goda prognos satt ett mål på 3 tolvor inom 5 år och arbetar nu med att inskaffa nästa båt. Vi hade en tolvor klar och det var båten Azora (tävlade för Italien) men efter noggrann kontroll och eftertanke är det inte den bästa typen. Vi vill ha en likvärdig båt till Clipper för att kunna segla Matchrace. Azora är fenkölad och tål inte att segla på något. Den är även mycket nyare i sitt utförande. Vi har några andra alternativ så det ser lovande ut.

Rejält byggd

Vi börjar nu få lite rutin när det gäller vart man kan segla. Clipper har ett djupgående på 3.10!

Vi har loggat en grundkänning i år som förlöpte väl utan båt/personskador. Clipper är rejält byggd och klarar av ganska hårda smällar.

Någon gång händer det alla att man tappar propellern så skedde också för oss i somras. Jag skulle vända Clipper för att lägga ut fören på boj men fick inget gen-svar när jag skulle backa och efter kontroll

fanns det ingen propeller. Vi måste tacka Dyckklubben Argos som kom och gjorde en hjälteinsats för oss genom att hitta propellern som låg i dyn utanför Brobänken. Utmattad krysskil var orsaken så nu blir det byte oftare.

Förbättringar

Clipper ligger nu upptagen vid Gerda varven där vi kommer att fortsätta vår renovering av henne med komplettering av 220V generator, ombyggnad av pentry samt lackering mm.

Jag vill också härmed tacka alla gästar som har hjälpt oss i sommar med våra seglingar samt påminna om att har någon intresse att följa med som gäst till sommaren så kontakta mig.

Sitter nu vid skrivande stund och njuter av framgångarna för Victory challenge.

Hans-Allan Eliasson

För

Americas cup 12 Clipper AB

Varv och hamn

Så har då ännu en båtsommar gått till ända. Denna fantastiska sommar har ju bl a medfört ett mycket stort tryck på våra sanitära anläggningar. Trots tömning två gånger i veckan av våra stora soptunnor har det inte räckt till. En del tycks inte förstå att man inte kan ställa soporna bredvid om tunnan redan är full. Detta är naturligtvis till glädje för måsar och kråkor men inte särskilt roligt för oss som ska ta hand om resterna.

Populär miljöstation

Vår miljöstation är populär. Så populär till och med att vi kanske måste ha den låst andra tider än när det är upptagnings- eller sjösättningstid. Kan det verkligen rymmas så många liter spillolja i båtarna vid varvet som det töms i oljefaten?

Det ligger fortfarande jollar kvar vid KAT som är mossgröna och inte användna på mycket länge. Du som har din jolle liggande kvar i onödan kan väl vara snäll och ta bort den och lämna plats för sådana som är i bruk.

Flera av de upprostade balkarna vid kranbryggan byttes ut i våras. Ett stort tack för hjälpen till er "tillfälliga hyresgäster" som hjälpte till.

Blomstervandaler

Inte var det väl du som bröt av blommor i rabatterna vid Katrinörarna? Förstod väl det, men vem kan det ha varit. Du kanske har sett nå't!

Nu ska vi skriva om något mycket positivt! Ingen enda har till dags dato glömt bort sin vakt natt. Tvärt om kom en vakt som inte ens skulle ha någon vakt natt.

Säsongen omfattade 111 vakt nätter detta år. Våra nya vaktvästar uppskattades av många. Under våren var nätterna kyliga men lugna. Gök och grävling hördes resp syntes. En del arbeten utfördes under nattliga timmar. Första sommarregnet kom 11/6.

Vakterna den 4/8 har vackert diktat om vad väl många upplevde under dessa ljumma juli- och augustinätter:

Under vakten vi har nu gått fram och tillbaka,
det känns som vi inget har fått försaka.
Augustimånen lyser upp träd och gren,
i vattnet syns ett vackert sken.
Tänk att få njuta av en sådan stund.
Inget behov av sömnens blund.
Nu har vi gått vakt i ljummen natt,
utan att se en enda katt.

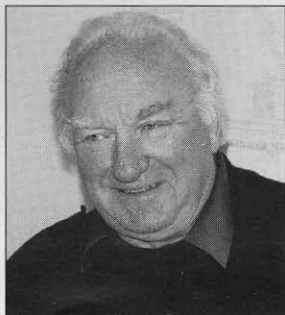
I slutet på september började frostnätterna (tidigt), nu är det slut på sommaren. Tack för i år alla nattvakter!

Höstupptagningarna har skett efter tidsbokning i år. Detta har mottagits mycket positivt av de flesta båtägarna.

Varvs- hamn och vaktansvariga.



Kommer det att bli krogdäck här också – det ryktas om det – huuuvaa...



Blandat från redaktionen...

Båtplatskön

I båtplatskön finns idag 27 st kommunboende och 73 st som inte är mantalsskrivna i Östhammars kommun.

I år har omsättningen varit lite lite större än vanligt, vi har fördelat ca 35 nya båtplatser.

Dessutom har cirka 20 st byten inom hamnarna gjorts. Viss omfördelning har gjort för att bättre utnyttja hamnen.

Årsmöte

Du varför kommer inte Du på årsmötet. Det får inte bli som på 2001-års möte där närvaron var 20 medlemmar av ca 800 (2.5%!) svagt eller hur.

Passa på och kom på årsmötet och diskutera klubbhus och bastu på klubbholmen (motioner inkomna).

Festtorkan skall väl utebli i år...

Du ställer väl upp med att delta på årets fest den 16 november.

Klubbbandan – känslan, var finns den?

Populär klubbholme

Våran (fortfarande namnlösa) klubbholme har blivit mycket populär för gästande båtar. Man förstår att rekommendationer

har gått genom många led – där nya gäster finner denna oas i Roslagsskärgården.

Detta har föranlett att styrelsen påbörjat diskussioner för hur vi ska bemöta denna situation. Ambitionen är att gäster skall känna sig välkomna efter fastställda regler. Exempel på trolig kommande åtgärd är någon slags hamnavgift (frivillig) för att täcka de ökade kostnaderna för sopor och underhåll.

Lokal utvecklingsgrupp

för Öregrund har bildats. En grupp på 7 personer skall bevaka allas intressen av seende Öregrund gentemot kommunen etc. Kontaktperson är Tage Sjölander tel 0173-312 95. Har du synpunkter som berör Öregrunds allmänna intressen hör av dig till Tage.

