

# ÖBK VENTILEN

ÖREGRUNDS BÅTKLUBBS  
MEDLEMSTIDNING

Nr 2  
2001



Läs om...

...Göran Lodins kanalfärd och

Christian Wass segling mot Lissabon!

## Ordföranden har ordet

### STYRELSEN:

#### Ordförande:

Solfrid Aagedal-  
Sundberg

#### Sekreterare:

Lars-Erik Falk

#### Kassör:

Göran Egemalm

#### Övr ledamöter:

Hans Söderblom  
Jonny Gustavsson  
Catharina Alm  
Lars-Olof Ilar

#### Suppleanter:

Monica Fäldt Lagerros  
Staffan Karlsson

#### Segelsektionen:

Jonny Gustavsson  
sammankallande

#### Tävlingsledare nav tävl:

Vakant

#### Klubbholmskommitté:

Mauno Nyman  
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 - 1/11  
kl 18.00 - 20.00

#### Besöksadress:

Strandgatan 2  
Postadress:  
Box 33  
740 71 ÖREGRUND  
Telefon: 0173-311 60  
home.swipnet.se/obk

Åter har vi avverkat en båtsäsong. Den har varit bra tycker jag. Det har märkts för det har varit mycket båtar ute i vår vackra skärgård.

Familjen var ute på kräftsdivan vid Klubbholmen. Det är



roligt att några vill anordna, ett stort tack, jag tycker vi hade jättekul. Hoppas att ni alla har passat på att ladda batterierna inför den höst och vinter vi har framför oss. I skrivande stund är upptagningarna vid Katrinörarna i full gång, det är dags att "konservera" båten för vintern.

Tyvärr blev det ingen seglarskola på försommaren. Vad detta beror på måste vi nog ta en fundering på. Jag vet att fler klubbar har svårt att få igång ungdomarna. Vi får se om båtklubben kommer att försöka igen nästa år.

Svenska Båtunionen har beslutat att införa familjemedlemskap. Varje båtklubb är dock unik att bestämma huruvida man ska införa detta inom klubben. Varför? Jo, det visar sig att det som regel bara är en familjemedlem som har medlemskap i någon båtklubb, men som regel är hela familjen med i båten. Det gör att man får en sned statistik över hur många som njuter av sjölivet. Bra eller dåligt? Styrelsen har beslutat att inte ordna någon årsfest i år eftersom vi har fått inställa två år i rad. Det känns inte bra att boka och beställa och sedan avboka. Är ni inte sugna på fest eller vill ni ha någon annan form av årsfest?

Jag vill passa på att tacka för mig som ordförande, och önskar min efterträdare lycka till i det fortsatta arbetet inom båtklubben.

SOLFRID

# Kallelse till årsmöte

Lördagen den 17 november 2001  
kl 11.00 i Rådhusalen, Öregrund.

Sedvanliga årsmötesförhandlingar.

Prisutdelning. Kaffe och kaka.



## MOTION TILL ÖREGRUNDS BÅTKLUBBS ÅRSMÖTE 2001

FÖRSLAG TILL ÄNDRING AV § 4 OCH /ELLER § 12 I STADGARNA

**Andra stycket i § 4 -**

Ordförande samt minst 4 styrelseledamöter skall vara mantalsskrivna i Öregrund eller Gräsö församlingar.

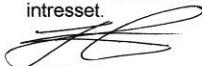
**-tas bort.**

Skälen är att jag anser att paragrafen diskriminerar vissa medlemmar och att jag vid kontakt med Riksidrottsförbundet fått reda på att det kan tänkas att klubben utesluts ur Svenska Seglarförbundet, på grund av nuvarande lydelse. Detta skulle innebära att klubbens medlemmar skulle vara tvingade att vara med i en annan förening, som är ansluten till Svenska Seglarförbundet, för att segla exempelvis Gräsö Runt!!

**Första stycket i § 12 ändras:**

Det ordinarie mötet betraktas som årsmöte och skall hållas under **augusti** eller **september** månad.

Skäl: De senaste åren har årsmötet besökts av, i huvudsak, av medlemmar som bor i Öregrundstrakten. Jag tror att flera långväga medlemmar kommer att besöka årsmötet under augusti eller september. Man kan bo på båten och eventuellt kombinera upptagning med ett besök på mötet. Om man också anordnar klubbmästerskapet samma helg så tror jag att det hjälper till att öka intresset.



Kaj Furålv

Ytterligare två motioner inlämnade som vidarebefordras till segelsektionen resp Gräsö Runt kommittén.

## Föredragningslista

**Öregrunds Båtklubb - Årsmötet 2001**

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 ordförande/ 2 år  
Val av kassör/ 2 år
12. Val av 1 styrelseledamot/2 år  
Val av 2 suppleanter/1 år
13. Val av funktionärer/1 år  
Val av varvsmästare  
Val av vaktansvarig  
Val av hamnansvarig  
Val av kontaktpersoner för ungdomsverksamhet  
Val av segelsektion  
Val av Klubbholms kommitté  
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. Hallar
17. Övriga frågor
18. Avslutning

# På hav och kanal till Amsterdam

## En annorlunda båtsemester

Av Göran Lodin

Min hustru Bitte och jag fick i somras tillfälle att följa med min bror Håkan och hans hustru Jane med deras två perserkatter på en motorbåtsfärd från Danmark till Amsterdam. Jag tänkte här berätta lite om våra upplevelser under båtturen som bjöd på mycket som man inte får uppleva här i vår Svenska och Finska skärgård. Jag vill dock börja med att ge lite bakgrund till vår färd.

Min bror Håkan har liksom jag varit inbiten seglare sen barnsben och under många år aktiv som sådan i ÖBK. För tre år sedan bestämde han sig tillsammans med sin fru Jane för att nu var det slutseglat på egen båt och nu skulle det bli motor. Drömmen om båt som permanent hem fanns säkert i bakhuvudet när dom hösten -98 köpte en 36 fot "Grand Bank" med namnet SHIVA. En halvplanande båt som har drag av en amerikansk fiskebåt med stor överbyggnad, flybridge, låg bred akterspegel och kort hög för. Två dieslar på ca 250 hkr med raka propelleraxlar ger en behaglig marchfart på ca 10 knop. Propellrar och roder sitter väl skyddade av en köl. Båten är också utrustad med en mast för litet stödsegel och radar. För ca två år sedan bestämde de sig för att utrusta båten för permanent boende och segla ner den till Medelhavet. Efter två års jobb med snickerier för att skaffa extra utrymmen, installation av dieselgenerator och tvättmaskin, för att bara nämna något, blev SHIVA klar för avfärd i början av maj i år. En tur till Öregrund och Klubbholmen vid Kristi Himmelfärd utgjorde starten för resan till Medelhavet.

Den ursprungliga planen var att Bitte och jag lördagen innan midsommar skulle åka till Brunnsbyttel vid Kielkanalens utlopp i Elbe och följa med ner till Belgien. SHIVA blev dock förse-nad av blåsig väder på vägen ner från Öland och runt Skånska kusten och vi mönstrade istället på i Rödbby i Danmark.

### **Freitag 15 juni. Tåg till Danmark.**

Lördag 16 juni. Rödbby 09.30. Vi mönstrar på och får disponera den fina förpiken med egen toalett. Katterna protesterar, det är deras plats, men de vänjer sig snart. Avgång 10.30 mot Kiel. Svag vind och regn som lättar. Gamla segelskepp dyker upp vid horisonten. Vi är helt oplanerat på väg mot årliga Kielerwoche, en fest som lockar 2.5



millioner besökare. Vi kommer mitt i samlingen av kanske 100 segelskepp från hela Europa som skall delta i "Windjamer Parade". Framme ca 15.30. Fin hamn nära Kielkanalen. Solen kommer. Vilken otrolig seglarfest och vilka fantastiska skepp av alla de slag. En upplevelse som ger en mycket lyckad första dag.

Söndag 17 juni. Kielkanalen till Rendsburg. En tredjedel in i kanalen som är ca 90 km eller 50 nm (nautiska mil) lång.

Måndag 18 juni. Sol och hyfsat varmt och vi kan sitta på bridgedäck och sola medan vi går. Vilken otrolig trafik av lastfartyg. De största är så stora att alla båtar måste stanna och lägga till i kanalen på speciella mötesplatser när dessa skall passera. Stora signalmaster är utplacerade med jämna mellanrum och man måste ha en speciell signalkarta för att få gå i kanalen. Vi lägger till i Brunnsbyttel vid slussarna där Kielkanalen går ut i Elbe. Första parkett för att titta på all slussning.

Tisdag 19 juni. Vi blir kvar en dag till i Brunnsbyttel. Nästa mål var enligt planerna Norderney en av de Ostfrisiska öarna och därifrån skulle vi sedan gå in till Holland och staden Delfzijl. Färden till Norderney är ca 70 nm och går via Elbes mynning och ut på Nordsjön. Rapporten lovar 5 Beaufort (8-11 m/s) NV-vind och det är för mycket. Elbes mynning är en "skräck" vid friska till hårda vindar kring Väst. För att undvika den mycket intensiva nyttotrafiken måste man helst gå utanför den bojade leden.



Där är grunt och tillsammans med tidvattenströmmar blir det en fruktansvärd sjö. Seglare som vi pratade med berättade att det redan vid måttliga V-vindar kan vara mycket svårt att ta sig ut. Man måste gå ut med strömmen och när vågor och ström möts blir det en svår sjö att kryssa emot. Motor är normalt inte att tänka på de är oftast för klena. Vi har inget problem med motorkraften, däremot så tar SHIVA all motsjö över sig och det blir ingen behaglig resa. Som seglare har dessutom Håkan och jag en inneboende skepsis mot att vara ute på oskyddade vatten med motorbåt. Samtal med flera motorbåtsägare på långfärd, varav en del har mycket större båtar än SHIVA, stärker vår skepsis. Motorbåtar går normalt i fint väder kustnära på dagtid mellan hamnar och därför kan det också ta månader att avverka sträckor som segelbåtar går på några veckor.

Onsdag 20 juni. Kvällsrapporten igår lät hyfsad och vi gör en rivstart och slussar ut i Elbe i halvmörker vid 4-tiden på morgonen. Kurs Nordsjön. Glädjen varar inte så länge för rapporten vid 6-tiden lovar SV-vind 5 Beaufort. Vi går till Cuxhafen en bit ut i Elbes myning. Håkan och jag har varit där tidigare för kort mellanlandning när vi seglade upp en båt från Holland 1992 och vårt minne av hamnen i Cuxhafen var inte positivt. Hamnen är dock mycket fin. Pontonbryggor som glider på rör gör att man kan förtoja utan att bry sig om tidvattnet som här är ca. 3 meter. Nu är goda råd dyra för enligt 5-dygns rapporten skall vinden vrida till NV och öka upp mot 6 Beaufort i slutet av perioden. Kommer vi att bli fast här? Vi sätter oss ner med sjökort och alla kanalböcker. Finns det något alternativ? Inga kanaler från Elbe och söderöver har den segelfria höjd vi behöver. Vi hittar dock en tänkbar möjlighet, Ems-Jade kanalen som går mellan Wilhelmshafen som ligger i Jadebukten på Östra "Ostfriesland" och till Emden som ligger endast några nm från Delfzijl där vi skall gå in i Holland. Visserligen innebär det att vi måste gå ur Elbes mynning och göra en krok på Nordsjön innan vi kan svänga in och få medsjö men klarar vi detta så kommer vi sedan inte att kunna bli inblåsta.

Två problem återstår dock innan vi kan ta beslut. Den segelfria höjden i kanalen anges till 3.75 m. Med masten uppe behöver vi ca 7 m, men masten går att fälla och frågan är om det räcker. Vi mäter och mäter och kommer till en båthöjd på 3.65 m, det bör alltså gå bra om siffran 3.75 stämmer. Det andra problemet är att vi inte har

något sjökort som täcker den ca 20 nm långa infarten till Wilhelmshafen. Håkan har köpt ett världsomspännande sjökort på CD till sin PC, kan man navigera efter detta? Vi tar fram PC:n och undersöker. Kan nog fungera i hyfsat väder med bra sikt, det är en bojad led in, och specialen över hamnen är riktigt bra. Vi beslutar att lyssna på rapporten kl. 6 på morgonen och sedan försöka om det låter bra.

Torsdag 21 juni. Rapporten kl. 6 låter ganska bra, NV ca 4 Beaufort (ca. 6-8 m/s), visserligen ökande men vi behöver bara 4 timmar innan vi rundar in. God sikt vilket också är viktigt. Vi chansar och lägger loss direkt. Högvatten och medström, vi gör bra fart. Vid lågvatten finns en massa "land" som egentligen inte är land och man kan bli lurad när man tittar på sjökortet. Vi förstår nu vad seglarna pratade om, i ytterkant av bojrännan är det kort krabb sjö medan sjön är mycket lugnare inne i djuprännan. Där går dock ingen vettig fritidsbåt trots att rännan här är flera nm bred, det är en otrolig trafik i inloppet till Hamburg. Solen kommer fram när vi kommer ut på havet och trots en del stänksjöar över båten får vi en fin tur speciellt när vi vänder S-vart. Bitte och Jane räknar bojar, alla bojar har ett nummer som också står i sjökortet. Infarten till Wilhelmshafen går bra, det är dock svårt att avgöra var man är när man växlar bild på PC:n. Detta elektroniska sjökort är dock inte avsett att navigera efter och saknar koordinater på det glesa rutnätet. Vi lägger till i en yttre gästhamn i Wilhelmshafen kl 14.00. Första steget avklarar och det blir en stor whisky. På eftermiddagen faller vi masten och det går bra. Vi har nu ingen radar men den behöver vi ju inte på kanalen och VHF:n som är nödvändig klarar vi med en bärbar apparat. Middag på seglarrestaurant.





Midsommarafton 22 juni. Blåst, regn och 10-13 grader i luften, vi känner igen oss! Vi slussar in till den inre hamnen och kanalen kl 08.00. Helt ensamma i en stor sluss sånär som på en säl (!) som bestämt sig för att fira midsommar inne i staden. Vi anmäler på VHF att vi ämnar gå Ems-Jade kanalen till Emden och sen behöver vi inte göra något mer. Djungeltelegrafan fungerar perfekt i hela den ca 40 nm långa kanalen som har 27 öppningsbara broar, 15 fasta broar och 6 slussar. Det blir jobbigt för vakterna som är inelade i avsnitt så att när de har öppnat och stängt en bro så cyklar de eller i några fall åker bil fram till nästa bro osv. Trots att kanalen idag endast används för fritidsbåtar kostar det ingenting, det skulle vara Sverige det! Fartgränsen är max 5 knop och kanalen är så smal att vi blir nervösa när vi möter en lika stor båt som vår. Efter 30 nm lägger vi till i en mysig liten stad som heter Aurich. Vi har mött två båtar på hela vägen! Telegrafan har meddelat att det är en svensk båt på ingång och vi blir mötta av en snurrebåt och får lova att gå på en speciell pub på kvällen. Vi är två fritidsbåtar och några gamla pråmar i den lilla hamnen. Här är det nog inte många båtar även under högsäsong. Hur gick det då med brohöjden? I början såg vi inifrån styrhytten att det fanns gott om plats men ju längre in i kanalen vi kom ju lägre blev broarna. Jag fick ställa mig på fördäck och i krypfart närmade vi oss bron och sedan var det upp till mig att ge klartecken. Vid sista bron före Aurich blev det riktigt nervöst och marginalen var mindre än 10 cm. Vi får sedan höra att efter mycket regnande kan vattnet bli minst 10 cm högre. Vad hade vi gjort då? Flera förslag kommer fram på kvällen, bland annat att ta ombord en skolklass för att tynga ner båten.

Det blir midsommarmiddag på båten. Jane har tagit med sig sill, nubbe och en 20 cm hög midsommarstång att sätta på bordet. Efter middagen blir det promenad upp i staden. Vi ser massor av barn och vuxna i motionskläder och nummerlappar. På torget verkar det som om hela "stan har gått man ur huse". Det är stadslopp (!) precis som i Östhammar med proffs och amatörer, skrikande föräldrar och gråtande barn. Kvällen avslutas med ett trevligt besök på den "speciella puben".

Midsommardagen 23 juni. Vi fortsätter i kanalen och kl. 16.00 lägger vi till i Emden på en fin kajplats mitt i stadens centrum. Vi reser masten och får bevittna ett "svensexejppo".

Söndag 24 juni. Nu kommer solen och värmen. Vi går ca 8 nm över till Delfzijl i Holland. Vi har inte kommit så långt som det var planerat och vi ser att vi kan vinna ett dygn genom att gå en annan kanalväg än den planerade som segelbåtar väljer. Det innebär dock att vi måste fälla masten igen. Sagt och gjort!

Måndag 25 juni. Högtryck och toppenväder. Vi slussar in i kanalen mot Ijsselmeer, den stora invallade sjön mitt i Holland. Även i Holland är de flesta av kanalerna avgiftsfria. Mindre broöppningsavgifter kan förekomma på de mindre kanalerna. I Groningen går vi in i Princess Margrite Kanal som efter en kort bit får fri segelhöjd till Ijsselmeer. Nu dyker fritidsbåtarna upp, fullt av seglare i hamnar efter kanalen. Hur kan man ha en segelbåt här, 50 nm från segelbart vatten? Svaret får vi snart. Utefter kanalen finns konstgjorda insjöar med banker som man kan lägga till vid. Här seglas det med alla typer av segelbåtar från stora moderna 35-fotare och segelskepp med svärdkölar till småjollar. Inte vad vi menar med skärgård men inresset verkar vara enormt.

Vi sitter hela dagen på flybridge och det börjar svida på axlarna. Efter ca 45 nm börjar vi leta hamn. Vi ser en "vägskylt" som talar om att det ligger en Marina en bit in på styrbordsidan. Vi ser master som sticker upp i grönskan, faller ut "körriktningvisaren" och svänger in på den lilla kanalen. Snart ligger vi förtöjda i marinan som snabbt hissar den svenska flaggan. Vi har kommit till Warten en helmysig liten by. Toppenrestaurant med namnet Brigantini på kvällen.

Tisdag 26 juni. Högtrycksvädet fortsätter men värmen är fuktig. Vi går för att handla lite innan

vi lägger loss bland annat så måste vi bunkra öl och whisky. I Holland finns öl och vin i alla livsmedelsaffärer men starksprit måste man köpa i speciella affärer. Någon sådan affär finns inte här. Katastrof, vad gör vi nu, whiskydrinken är ett måste. Vi försöker på restauranten som vi var på igår. Det är stängt men en dam håller på att packa upp varor. Jovisst kan vi få köpa whisky men hon måste ringa och ta reda på priset. Vi får köpa 2 flaskor whisky för inköpspris! Har någon försökt göra det i Sverige någon gång? Vi fortsätter kanalen ner till Lemmer och slussar ut på Ijselmeer. Vi blir helstekta på flybridge. Ijselmeer som är nästan lika stor som hela Ålands hav är mycket grund, på stora områden bara 3-4 m. Detta gör att sjön blir kort och krabb när det friskar i och det blir otrevligt även i lite större båtar. Vi har dock lugnt väder och tar kurs på Enkhuizen på östra sidan av sjön vid slussarna till den inre delen av sjön som heter Maarkmeer. Värmen i solen blir så tryckande att vi på överfarten sätter upp saltak på flybridge. Det är en otrolig trafik av lastfartyg och fritidsbåtar. Plötsligt är vi inne i en hel skog av små fiskeflaggor som ligger på 10-20 m avstånd från varandra. Vi törs inte vända utan kryper på tomgång och försöker hitta ett hål ut. Området med flaggor tycks dock inte ta slut men vi ser en annan båt som också är inne bland flaggorna. Ekolodet visar i området ca. 8 m mot tidigare 4 m och vi får senare veta att dessa djupområden är de enda som får användas för fiske med redskap och det är ingen fara att passera. Efter ett par nm är vi ute och kan fortsätta vår färd. Enkhuizen har en jättestor marina med minst 1000 båtar. Stora tavlor visar vart man skall gå för att anmäla sig. Plötsligt hörs en röst i en högtalare, "You want to stay for the night", vi ropar "yes" rätt ut i luften och rösten återkommer



snyabbt och säger "G16" och vi gissar att det var den båtplats vi skulle få disponera. Vi vänder och letar rätt på brygga "G" i skogen av master och vi hittar båtplatsen som var perfekt i storlek för vår båt. Vilken service! Den fuktiga och varma luften har tydligen lockat till sig flygfån och vi får en riktig invasion av flugliknande varelser.

Onsdag 27 juni. Mulet och varning för åska med stormbyar. Vi ligger kvar. Långpromenad i en mysig liten stad. Middag på en gammal PUB. Vi äter "holländska pannkakor". Det är lite av Pizza, man kan få en massa olika godsaker på och i pannkakan. Mycket läckert.

Torsdag 28 juni. Nästan klart och måttlig vind. Sista dagen på sjön för Bitte och mig, vi måste ta tåget hem till Sverige från Amsterdam på fredag förmiddag. Vi slussar in i Maarkmeer och tar kurs på Muidenton en mindre gästhamn ca 2 mil O Amsterdam. Vi väljer detta mål eftersom vi har varit i Amsterdam tidigare och ingen av oss längtar efter att gå in och trängas i en gästhamn där. Vi ser massor av holländska segelskutor när vi närmar oss och det visar sig att det pågår en regatta.

Muidenton har en trevlig liten gästhamn och där börjar också en kanal som går söderöver. Svenska flaggan hissas även här när vi lagt till! Vi får tillfälle att se alla fina skutor som passerar oss på väg in och ut ur en inre hamn. Avlutningsmiddag på seglarrestauranten. Vi tackar för en fantastisk upplevelse, vi kommer inte så långt som planerat men vädret rår ingen på.

Hur har det då gått för Håkan och Jane sedan vi skildes åt? De fortsatte kanalerna ner till södra Holland och gick ut i Engelska Kanalen utanför Antwerpen. De följde sedan kusten söderöver. Tidvis dåligt väder och de låg inblåsta upp till en vecka vid flera tillfällen. I slutet av augusti hade de kommit till södra Frankrike. Under en period av dåligt väder bestämde de sig för att ta båten på trailer tvärs över Frankrike. Det blev en tredagars tur med hyrbil efter trailern och genom vissa städer med poliseskort på nätterna. De sov i båten och katterna bodde i båten hela tiden. Efter sjösättning i Medelhavet fortsatte de sedan söderöver till Barcelona där de nu har hyrt en vinterplats och håller på att anpassa sig för ett lite annorlunda boende på båten.



## **SEGLING 2001**

Inget material har inkommit.

Gräsö Runt - starten 2001!



# Segelupplevelse med MS/RE-GENERATION 2001

Min seglats började redan i början av november förra året. Jag och min fru Annette var på matmessa i Paris. En eftermiddag, i strålände solsken, hamnade vi på en trottoarservering där vi träffade Ronnie och Iris. Det visade sig att han var en kollega till mig. När vi bekantat oss ett tag över ett glas gott franskt rödvin berättar han att de nyligen köpt en catchriggad motorsegelare. En välutrustad Nauticat 40 fotare ca 12 x 4 m. De hade bara varit ute några veckor under sommaren för att bekanta sig med båten och deras dröm och ambition var att kunna forsla ner den till Medelhavet för att få ett flytande semesterhus där. Det fanns dock ett stort problem kvar för Ronnie och det var hur han skulle få ner båten dit då han själv helt saknar segel eller motorkunskaper. Han berättade att han som 15 åring surfade lite, det var allt!

Utan att tveka, efter två glas vin, erbjöd jag mig att ordna så att han fick ner sin sommarstuga till Medelhavet. Detta var för mig en chans att få förverkliga en pojkdrom.

Nåväl, vad har jag då för erfarenhet och segelarbakgrund för att ta hand om ett sådant projekt.

Först och främst är jag uppuxen i skärgården. Förarintyg vid 13 års ålder och skepparexamen med behörighet upp till 18 m båt i trafik tog jag när jag var 14 år. På senare år har jag även gått kurs i GPS. Seglat har jag från början gjort med sjövärnets båtar, varit med och gastat på jollar och sedemera bl a seglat "Gotland Runt". Lite längre seglatser har jag även varit med om med min segelolare Peter Fäldt, som blev den första jag bad följa med på det här äventyret. Peter och jag har bl a seglat runt till Göteborg även så till Tallin och Helsingfors. Peter som är mycket noggrann och intresserad av instrument utsågs om till navigatör och utrustningsplanerare. Det blev nu vi två som tillsammans planerade resan. Segelväg, tid, utrustning för båt och besättning. Tiden går fort när man planerar. Vi fick problem att skaffa ytterligare två besättningsmän.

Förutsättningen är att man kan vara hemifrån ca en månad och ha sjövana. Efter många återbud och letande bland vänner och bekanta, så fick vi klartecken från två gävebor, Stig och Uno. Uno med 30 års segelerfarenhet och Stig som allt i allo.



Vi träffades alla för första gången på båtmässan i Stockholm i början av mars med mindre än en månad kvar till avgång.

Den ursprungliga besättningen: Skeppare Ronnie, övrig besättning Christian, Peter, Uno och Stig.

Motorsegelaren RE-GENERATION låg för genomgång på ett varv i Råå utanför Helsingborg. Hon skulle vara sjösatt, bunkrad och klar till den 29 mars då vår resa skulle börja.

Här följer ett utdrag från loggboken som återger lite av det som kan vara av intresse att läsa. Händelser som är lite annorlunda eller återspeglar lite av strapatserna.

## Dags för avresa

2001-03-29. Vi anländer till båten 05.25 efter att ha åkt nattåget från Uppsala. Vädret är kulet och mycket blåsigt så vi får använda dagen till att iordningställa båten som tyvärr ej är färdigriggad. Vi får avvakta till kvällen, så att det hinner mojna lite, innan vi kan rigga på rullstoren. Vi fick stora problem med riggingen då det fortfarande blåste mycket och av någon anledning blev det en ca 1 m lång reva i seglet intill liket.

2001-03-30. Efter att ha ätit en näringsrik frukost och fått hjälp av en snabb, servicemedveten segelmakare kom vi äntligen i väg på förmiddagen, ett dygn försenade. Motorgång förbi Köpenhamn och vi rundade Gedser vid 24-tiden.

2001-03-31. Motorgång på natten i tät dimma. Peter och jag tycker att vi nu börjar bli riktigt vana vid att navigera med radar tillsammans med GPS. Vi har hela tiden koll på radarn. Vi befinner oss båda två inne i styrhytten där alla instrument finns. Rätt som det är får vi till våran skräck se en jätteför på ett lastfartyg ca 20 gra-

der babord om oss. Den är väldigt nära! Vi gör en snabb undanmanöver med hjärtat i halsgropen. Tilliten till radarn får en riktig knäck. Vi hade litat på det instrumentet alldeles för mycket. En erfarenhet rikare beslutade vi oss att från och med nu alltid ha en så kallad däcksvakt. Det gällde resten av resan. Ett dygn senare träffade vi för övrigt en riktig sjöman. Han var kapten på en segelskuta och berättade att även han varit med om liknande. Hans tips var att ej hålla rak kurs, utan gå sick-sack framåt för att lura bort den så kallade radarskuggan. Efter bränslepåfyllning i Rörby kunde vi hissa segel i lagom vind och vi anlände till Kiel kl 19.00.

**2001-04-01.** 04.45 avgång till Kielkanalens sluss. Slussen är imponerande stor och vi slussar tillsammans med två stora oljetankers.

Vädret är uselt med dimma och rusk. Kanalens längd är ca 50 nm till slussen som tar oss ut i Nordsjön. En liten episod var när slussvakten ropar till oss via VHF att vi skall lägga oss på "Locken on the port side". Vi diskuterar livligt ombord vad det betyder men får så vänligen ropa tillbaka och fråga vilken sida han menar, höger eller vänster. Nåväl ute mot Nordsjön möter vi på kraftig motström och vi gör bara ca 4 knop i stället för de 8 som är normalt. Vi håller oss i utkanten av en lain för att inte störa yrkstrafiken. Tydligt ligger vi i alla fall lite för nära den stora farleden och blir för första gången bordade av en tysk kustbevakningsbåt. De var för övrigt lite onödigt stöddiga när de letade genom vår båt efter vad vet jag ej. Det var tysk noggrannhet med genomgång av pass och båt-papper. Vår nästa natthamn blir Cuxhaven i Tyskland.

**2001-04-02.** 06.30 utnyttjar vi tidvattnet och seglar i toppenväder i hela 9,5 knop.

**2001-04-04.** Vi seglar fortfarande men vinden tilltar nu väldigt snabbt. Kl 02.30 ramlar spinnakerbomben ner och det inre förseglet rullar ut när vinden rycker tag i det. Det blir några stökiga minuter ombord innan vi lyckas att få allting på plats igen. Under morgontimmarna ökar vinden till 20-25 m/sek och sjöhöjningen är påtaglig. Efter gropig blöt avslutning på det 230 distansminuter långa segelpasset anländer vi till Scheveningen i Holland.

**2001-04-05.** Vi vaknar till regn och blåst och det är kallt och fuktigt i båten. Redan två dygn tidigare gick värmaren sönder. Det blåser nu så hårt att vi beslutar att avvakta vidare sjöfart. Enl SMHI som vi har ständig kontakt med skall det mojna framåt kvällen. Vi lägger loss kl 20.00 och ger oss ut i mörkret. Det blir en jobbig natt

med vindar på ca 25 sekundmeter och vågor som är drygt 5 m höga.

På morgonen den 6/4 passerar vi den mest trafikerade hamnfarten i hela Europa, infarten till Rotterdam. Det är som att passera över en tiofilig motorväg på cykel.

Stormen fortsätter och med den vissa besvärligheter. Pekstegen lossnar och slår hårt i skrovet, den hänger kvar endast i ett fäste. Jag får göra en spektakulär ålning över däckets med stora virvlande vågor som försöker ta mig med ut i havet. Väl tillbaka i säkerhet, men utmattad och genomblot. Nu kommer nästa bakslag, vågorna har lyckats tränga sig in i styrhytten och fukten har slagit ut vår radar.

**2001-04-07.** Vi ligger stilla och vilar i staden Zeebrugge i Belgien. Radarn är inlämnad för reparation. I dag får vi tyvärr vårt första avhopp från båten. Stig som mått allt sämre av det tuffa vädret är nu i sådan kondition att han bestämmer sig för att monstra av och flyga hem till Sverige.

**2001-04-08.** Nu är vi på väg förbi Calais med hård motvind och besvärliga vågor, men solen lyser i alla fall på oss. Själv mår jag i dag inget vidare, fick antagligen i mig något dåligt ostron i går så jag får mellan magknipen hälsa på Ullrik ute på däck!?

Vi anländer till Boulogne i Frankrike framåt kvällen och jag får en behövlig sömn medan resten av besättningen går ut och roar sig.

**2001-04-09.** Avgång mot Chersborough i (naturligtvis) motvind. Vi måste ändå segla för motorn börjar krångla. Anländer hamn på kvällen.

**2001-04-10.** Vilodag. Bunkrar och fixar motorn. Alla är imponerade av tidvattnet i hamnen som är hela ofattbara sju meter.

**2001-04-11.** Äntligen härlig NO vind och alla segel på plats. Vi slörar mot Brest. Ett långt pass väntar oss nu när vi skall äntra Biscaya.

**2001-04-12.** Soluppgång med vindkantring mot SW. Motorgång och kontakt med SMHI, fina vindar på gränsen till för svaga. I sundet utanför Brest mellan Ile d'ouessant och fastlandet började motorn spöka igen. Ronnie och Peter pumpade och luftade för fullt medan jag gasade så mycket det gick genom sundet. Uno följde händelseutvecklingen på GPS:en och konstaterade att vi gjorde 0 knop framåt. Mer pump och gas och fortfarande 0 knop. Vi vänder 180° och plötsligt med hjälp av den hårda vattenströmmen blir vi "Den flygande svensken" med 14,5 knop åt fel riktning. Vattnet riktigt kokar runt båten i det farligt smala sundet. Vi beslutar att gå runt den stora ön i stället för att göra ett nytt farligt

besök i det trånga sundet med sin ohyggligt starka vattenström.

Kursen blir nu mot La Coruna i norra Spanien 203 gr och 335 distans. När vi kommit en bit på väg hälsade 6 st delfiner på oss. De lekte och hoppade runt vår för, det var en fantastisk syn. Vinden lyste nu med sin frånvaro och motorn puttrade fram på 1400 varv med trolig diagnos: smutsiga/igensatta luft- och bränslefilter. Ronnie som skulle byta dessa ville vänta tills vinden kom för att kunna segla samtidigt. I stället intogs en god middag: Entrecote och vin. Mums.

Ronnie och Peter har första passet 24.00-04.00. Det var lugnt så Peter vilade sig i styrhyttens soffa medan Ronnie var ensam på däck då han får en trolig "hallucination"! Han ser, helt övertygad om att vi skall gå under, 5 st upplysta torpeder komma farande med hög hastighet rakt mot båten. Väl framme vid båten lysas allt upp i neongrönt ljus. Ronnie med hjärtat i halsgropen ropande på en sovande Peter får uppleva ett gäng delfiner som är upplysta i grön mareld. Vilken upplevelse för honom och vad tråkigt att vi andra inte kan verifiera hans berättelse.

**2001-04-13.** Långfredag kl 15.00 stannade motorn och operation bränslefilter vidtog. Upp med alla segel och iväg. Ronnie och jag trängde oss ner till motorn i härlig lukt och ganska kraftig rullning och vips (efter 5 timmar) hade vi en motor som fungerade igen. Vinden tilltar nu och vi gör ca 7 knop på mesan, stor och spirad genua. Middag: Fil, musli, skorpa.

**2001-04-14.** Påskafton. Elverket ombord strejkar nu och batterierna börjar bli så trötta att vi tvingas köra igång motorn för att få lite laddning. Härlig segling medan vi börjar fundera på påskmiddagen. Under en härlig slör i ca 10 m/sek avnjuts två sorters sill, kall potatis, äggmackor och naturligtvis med snapsvisor. Under middagen tilltar vinden och vågorna blir snabbt 6-7 m höga. Vi gör ca 7 knop på bara mesan med två rev och knappt en tredjedel av genuan ute. Vi beslutar nu att förlänga trippen ända till Viggo.

**2001-04-15.** Påskdagen. En härligt solig dag och värmen börjar komma emot oss. Vi konsumerar det sista av vatten, cola, vin, öl och bröd mm. Vi har nu varit 4,5 dygn till havs och alla långtar efter lite bekvämligheter i land och ett krogbesök i Viggo står högt på önskelistan. Vi angör kl 18.30 i Viggo.

**2001-04-16.** Annandag påsk. Efter proviantering seglar vi vidare kl 18.00.

Fin segling under dagen. Typiska portugisvin-dar 7-10 Nord. Vi är lite trötta efter de senaste

dagarnas strapatser så vi angör en liten fiskehamn som heter Peniche de Cima för att få en god natts sömn. Här blev det stor båtkontroll av portugisiska polisen iklädda höga ridstövlar och pistolhängande som på cowboys. De kunde knappast tala engelska och vi hade svårt att hålla oss allvarliga under visitationen.

**2001-04-18.** Avgång 09.30 mot Lissabon i härligt väder.

Vid infarten till Lissabon, då vi för första gången kan urskilja den omtalade "Golden Gate" bron, passerar vi en fyr som står lite konstigt till. Vi befinner oss mellan fyren och två ytgående u-båtar. Vi sitter alla avslappnade med en pilsner i handen då det plötsligt kränger till och båten börjar hoppa på sandbotten. Vart man än tittar ser man grunt vatten. Det blir en snabb order till rorsman att styra dikt babord samtidigt som vi skotar hem för att luta båten så mycket som möjligt. Motorn startas för att få ännu bättre draghjälp. Tiden känns oändlig medan vi hoppar och kränger på sanddynorna. Vi vrålar ut vår glädje, när vi känner att vi har fritt vatten under kölen. Det hade inte varit roligt att begära assistans och anlända till Lissabons hamn dragna av en lotsbåt.

Väl i hamn gör vi en helstädning av båten där alla sängkläder och vissa privata intima kläder kastas i soptunnan. Vi gör sedan en trevlig shoppingtur för att ladda båten igen.

Resan har så här långt dragit ut lite på tiden och vi har tappat nästan en hel vecka i vår planering. Peter måste tyvärr lämna oss här för att återgå till sitt arbete. Uno passar också på att åka hem. Nu är det bara Ronnie och jag kvar men skepparn har skickat efter en kamrat från västkusten som skall mönstra på här i Lissabon. En natt i Lissabon var meningen men det blev två .... Varför? Det skall jag fortsätta att berätta om i nästa nummer. Då beskrivs sträckan Lissabon - Altea.

*Christian Wass*



## VARV OCH HAMN

Som ni kan läsa i verksamhetsberättelsen har samtliga bryggförtöjningar kontrollerats i sommar. Många meter kätting har fått lov att bytas ut med hjälp av dykare.

En ställning för jollarna på Brygga 2 är planerad men ännu inte färdigställd. En av järnbalkarna under krändäck har också "tagit slut". Lite grusning har skett på hamnsidan. Några av nattvakterna var flitiga och kärade ut från högen men den tycktes väldigt dryg!

Denna sommar har ju bjudit på en hel del värme och solsken men det har regnat i och på våra båtar också. Tänk på att öppna båtar behöver ösas – ganska ofta ibland!

Många hörsammade vår förfrågan om båt och båtmått som gick ut i våras. Det är vi tack samma för.

En del glömde bort att meddela att de ej skulle nyttja sin båtplats under sommaren. Det var synd ty vi har många som vill låna tillfälligt en säsong.

Vi har även denna sommar haft bryggseglare som legat med ström kopplad vid bryggorna. Dessvärre kan vi inte ha det så. Elförsörjningen är inte dimensionerad för detta utan endast menad för batteriladdning och ev användning av handverktyg



eller dyl vid behov. Det går inte att jämföra med gästhamnarna vi besöker!

Miljöstationen används inte riktigt som meningen är. Vanliga sopor finns det tunnor för som töms regelbundet. Miljötunnorna är endast till för plast, plåt och glas som skyltar-na visar.

Fat för spillolja finns för att serva våra båtägare på varvet eller hamnen, inte för någon annan.

Vi har haft lite "småbus" nere vid Katrinörarna denna sommar. Kärrorna har använts för rallykörning och hamnat lite varstans t ex. Vi måste alla hjälpas åt att hålla ordning i vår fina hamn.

Vi har haft 122 vaktnätter denna säsong. 6 st vakter har uteblivit av olika anledningar. En del arbeten, förutom gruskörningen, har utförts nattetid. Gjutning för cykelställ har skett. Bom har flyttats enligt anvisning och fönster har putsats. Bojekan har fått lite besök då och då. Sommaren tycks till stor del ha förflutit lugnt enligt vaktlistan.

*Varvs-, hamn- och vaktansvariga.*





# KUSTBEVAKNINGEN /SWEDISH COAST GUARD

Inom vårt närområde Öregrund patrullerar kustbevakningen flitigt – vilket vi som är ute ofta kan intyga.

Vilka är kustbevakningen och vad är deras uppgifter tänkte vi beskriva i detta nummer.

I en senare upplaga av VENTILEN tänkte vi att kustbevakningen själva får komma till tals och redogöra för hur det är att specifikt operera inom området Gävlebukten till Norra Singö och ut till territorealgränsen.

Fakta och uppgifter i denna artikel är hämtade från [www.kbv.se](http://www.kbv.se) vilket även du kan gå in på för mera detaljerade och mer omfattande upplysning om svensk kustbevakning.



Bevakning av kusten per velociped under 1930-talet. Foto: Tullmuseum

## Kustbevakningen DÅ

År 1638 bestod den svenska kustbevakningen av två personer, s.k. strandridare som båda var stationerade i Kalmar. Verksamheten sorterade under den svenska tullen och strandridarna hade till uppgift att förhindra smuggling. Till häst eller till fots patrullerade de två strandridarna en sträcka på 25 mil längs den svenska östkusten.

Uppgiften att förhindra smuggling och vrakplundring, till häst, till fots eller med segelbåt, dominerade kustbevakningsverksamheten ända

fram till andra världskrigets början, dvs i mer än 300 år.

Efter kriget ökade verksamhetsområdena ytterligare. Jakttillsyn, organiserad sjöräddning, fiskeritillsyn, kontroll av säkerhetsbestämmelser på fartyg med mera blev nya arbetsuppgifter.

1971 fick man regeringens uppdrag att svara för oljebekämpningen till sjöss och 1974 motsvarande ansvar för kemikaliebekämpning till sjöss. 1978 ålades Kustbevakningen att svara för havsfiskeövervakningen. 1982 fick kustbevakarna polisiära befogenheter till havs och i kustvatten samt i Väner och Mälaren.

Efter att i 350 år sorterat under tullen blev Kustbevakningen egen myndighet 1988.

I september 1939 var 440 personer kustbevakare. Under kriget minskade smuggling längs kusterna och kustbevakarens tidigare arbetsuppgifter ersattes av nya. Nu fick man istället ta itu med kontroll av sjötrafiken, visitation av fartyg och personer, kontroll av passerkort, plombering av radiosändare och mycket annat.

## Kustbevakningen NU

Kustbevakningens övergripande mål  
Kustbevakningen är en civil myndighet. De övergripande målen för verksamheten beslutas av riksdagen och den närmare styrningen av myndigheten beslutar regeringen om.

Kustbevakningen skall:

- i enlighet med särskilda föreskrifter utföra sjöövervakning och annan kontroll- och tillsynsverksamhet samt miljöräddningstjänst till sjöss
- samordna de civila behoven av sjöövervakning och sjöinformation
- följa den internationella utvecklingen inom sitt verksamhetsområde och medverka i internationellt samarbete för att utveckla gränskontroll, brottsbekämpning till sjöss, miljöskydd till sjöss och annan sjöövervakning

Kustbevakningen skall vidare samverka med andra myndigheter för att främja svenskt deltagande i internationellt samarbete inom sitt verksamhetsområde.

Inom nedanstående områden skall

Kustbevakningen utveckla samarbetet med sina utländska motsvarigheter.

## Sex politikområden

I den senaste budgetpropositionen har statens verksamhet delats in i 47 politikområden. Med indelningen i politikområden vill regeringen skapa bättre förutsättningar att koppla samman mål, kostnader och resultat och se till att resurser fördelas i enlighet med de politiska prioriteringarna.

Kustbevakningens verksamhet kommer fortsättningsvis att tillhöra följande sex olika politikområden:

*Skydd mot olyckor*

*Rättsväsendet*

*Skatt, tull och exekution*

*Miljöpolitik*

*Livsmedelspolitik*

*Transportpolitik*

## Skydd mot olyckor

Kustbevakningens verksamhet skall bidra till att skydda människors liv, säkerhet och hälsa mot olyckor samt förhindra eller begränsa skador på egendom och miljö.

Kustbevakningen skall ha en hög beredskap för sjö- och miljöräddningsinsatser.

## Rättsväsendet

Kustbevakningen skall bidra till att dels tillförsäkra den enskilde rättstrygghet och rättssäkerhet, dels förebygga och förhindra brott, dels till se att de som har begått brott identifieras och lagförs.

Kustbevakningen ansvarar för personkontrollen till sjöss och då speciellt vid EU:s yttre gräns till sjöss.

## Skatt, tull och exekution

Kustbevakningen skall bidra till att brott mot gällande införselrestriktioner förebyggs, upptäcks och lagförs.

Kustbevakningen ansvarar för varukontrollen till sjöss och då speciellt vid EU:s yttre gräns till sjöss.

Inom varukontrollen skall insatser mot narkotika och storskalig illegal införsel av alkohol och tobak prioriteras. Härvid skall Kustbevakningen medverka till att nå målet för den svenska narkotikapolitiken genom att stoppa införsel av narkotika med hjälp av olika kontrollåtgärder. En nära samverkan med tull, polis och åklagare är en förutsättning för en effektiv bekämpning av narkotikabrott.

## Miljöpolitik

Kustbevakningens verksamhet skall bidra till att den negativa miljöpåverkan från sjöfarten minskar.

Härutöver inriktas/ dimensioneras Kustbevakningens miljöövervakning mot samarbetet under Helsingforskonventionen och Bonnavalet.

Som ett led i arbetet med att uppnå målen enligt Oljeutsläppsutredningen och målet "Hav i balans" har redan en del arbete påbörjats i samarbete med Riksåklagaren. Arbetet avser att öka Kustbevakningens förmåga att upptäcka, dokumentera, utreda och rapportera misstänkta brott mot vattenföroreningslagen och enligt internationella konventioner.

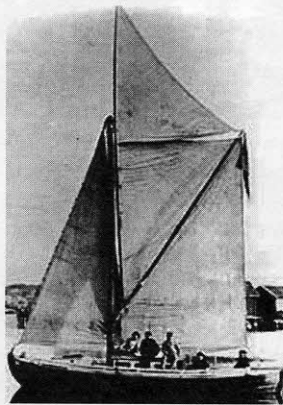
Kustbevakningen ingår som en del i den nya miljöbrottsorganisationen bland annat genom deltagande i det nybildade miljöbrottsrådet. Livsmedelspolitik

Kustbevakningen skall bidra till att EU:s krav på fiskerikontroll säkerställs samt att brott mot andra fiskeribestämmelser förebyggs och upptäcks.

## Transportpolitik

Kustbevakningen skall bidra till att säkerheten till sjöss liksom respekten för lagar och andra föreskrifter ökar.

Se även Regleringsbrev för 2001 avseende Kustbevakningen.



## Blandat ifrån redaktionen...

### Hastighetsbegränsning på sjön

Har du tänkt på att mellan Gräsöbaden i norr och Domareskåret i söder är farten begränsad till 7 knop. Hastighetsbegränsningen gäller alla båtar och sjökort och är utmärkt i sjökortet. Hastighetsbegränsningen är satt för att undvika besvär för företagen längs leden.

### Festtorka!

Årsfesten 2001 inställdes på grund av för få anmälningar. Ett nytt försök gjordes inför Badortsdagen med liknande resultat, dvs mycket lågt intresse. I år har styrelsen resignerat och beslutat att ställa in festen. Kan vi hitta nya former för festen? Har vi blivit mindre festugna? Fundera på frågan inför årsmetet, kom dit och säg din mening.

### Båtplatskön

I båtplatskön finns i dagsläget 29 st kommunboende och 77 st bosatta utom kommunen. Kön fylls hela tiden på samtidigt som en del försvinner (får båtplats här eller i annan hamn). Omsättningen är cirka 25 platser varje år.

### Ris och Ros

Ros vill vi ge åt Östhammars kommun som fixat bryggdäcket vid OK bryggan. Gjort plats för bänkar samt satt eluttag med belysning.

Ris åt den som "tagit med sig" kaffebryggaren från vaktlokalen vid KAT!

