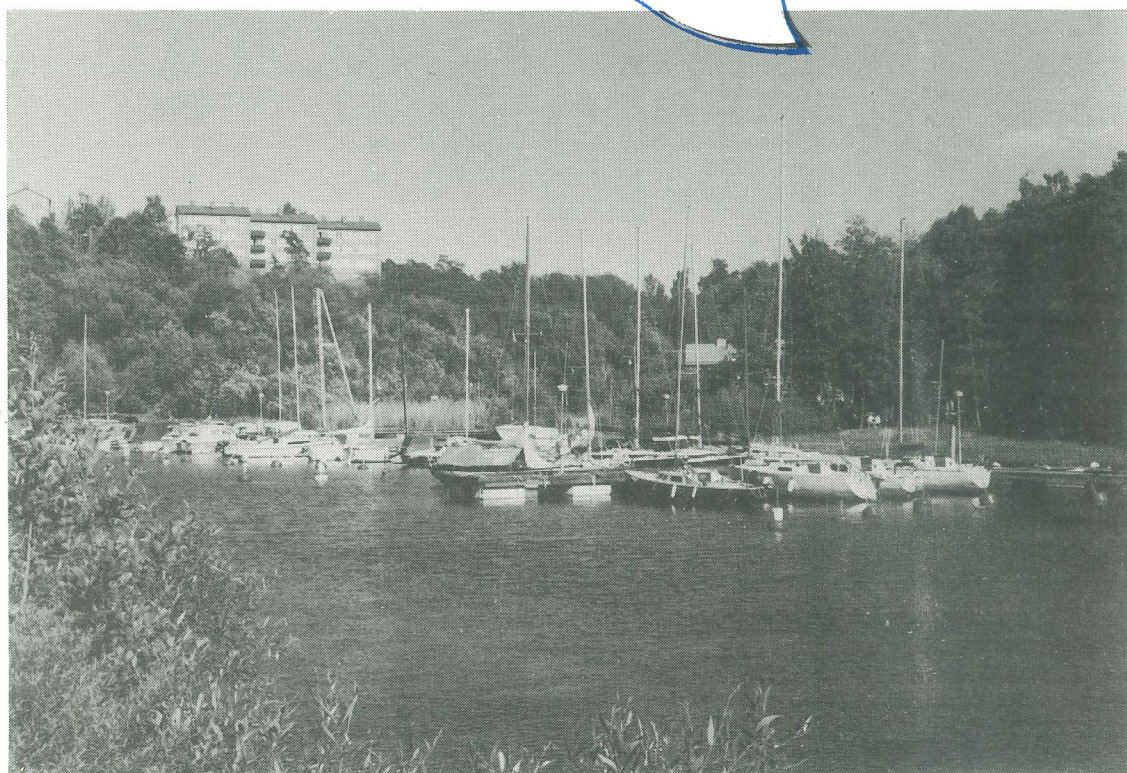




1991 ÅRG. 20



- SEGLA I DIMMA
- NY HAMNKAPTEN
- DYRARE BRYGGOR



ORDFÖRANDE HAR ORDET

Välkommen till en ny båt-säsongs.

Under förra året har vi ju, som bekant, bland annat sysslat med att revidera stadgarna samt ordningsreglerna inom klubb- en. Ordningsreglerna har ni redan fått och stadgar- na bör vara tryckta innan sjsättningen. Anledningen till revideringarna har varit flera. Tidigare har vissa ordningsregler legat som särskild paragraf i stadgarna. Detta har gjort det krångligt att ändra eller anpassa reglerna eftersom en stadgeändring då varit nödvändig. Nu blir detta lättare att genomföra. En annan orsak till stadgerevideringen har varit att anpassa stadgarna till det båtliv som vi för idag. Dessutom innehöll de gamla några smärre fel och oklarheter som nu är tillrättalagda. Den nytryckning som är gjord innehåller även en tidigare ändring som inte funnits inskriven i den stadgeutgåva som vi hade i tryck. Ett bra tips är alltså att läsa igenom ordningsregler och stad- gar.

Förra årets årsfest blev en mycket trevlig till- ställning utom i ett av- seende -många av er dök aldrig upp. Lokalen var bra, maten var bra och gästerna var festglada Ekensbergare. Så varför?

Är det för dyrt? Har ni inte tid med ett så trev- ligt arrangemang? Jag ser det som viktigt att vi funderar över detta och kommer med synpunkter på hur vi kan öka intesset för årsfesten, som är ett viktigt evenemang i klubb- ens program även om det inträffar under icke seg- lationssäsongs. Hör av er till arrangören Benny Boden eller till styrel- sen.

Som säkert de flesta har sett så står det nya trak- torgaraget på plats. I och med detta så har vi slut- fört det storjobb som startade med klubbhus- renovering och inhängning av bodar och mastskjul. Detta innebär nu inte att arbetena i klubben är slut. Nya projekt - små som stora - är på gång. Sjövatten i klubbhuset, ev. utbyggnad av jolle- stället, avslutning av de elarbeten som ännu inte är klara är de mest aktuella. Som ni ser behövs allas insatser framöver. För glädjen av att jobba till- sammans och för att hålla våra kostnader nere. Två tungt vägande skäl. Så håll er beredda.

Bra arbetsledare är en förutsättning för att få jobben att löpa. I EBS är det vanligt att hamnkapten är den som drar det tyngs- ta lasset när det gäller att planera och organisera arbeten. Vi har under de senaste fyra åren haft förmånen att ha Bengt Eriksson på denna post och jag vill därför ta till- fället att tacka dig Bengt för det fina arbete du lagt ner under denna tid. Samtidigt önskar jag tacka er övriga som varit med att dra EBS-skutan framåt under året.

Och så till sist, ha en skön båtsommar med mycket sol, billig bensin och mycket luft i töjen.

Eder ordf.

hamnkaptensskap under åren. Vi vill även framföra ett lycka till åt vår nygamla hamnkapten Jan Björk.

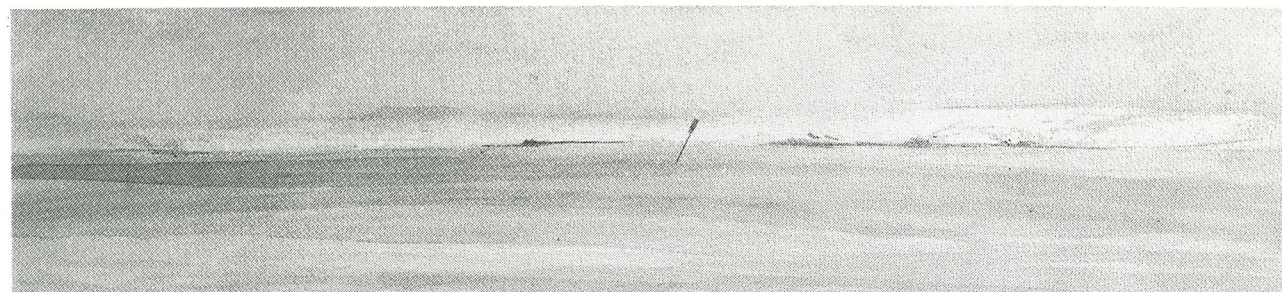
EBS FUNKTIONÄRER 1991

STYRELSE: Ordf. Bengt Niklasson, V. ordf. Lars Forslund, Sekr. Bernt Falk- enborg, V. sekr. Staffan Sillen, Kass. Jan-olov Gustavsson, Hamnk. Jan Björk
REVISORER: Bengt Boberg, Christer Foss. Suppl. Jan Adler.
HAMNGRUPP: Jonny Karjalainen, Mikael Snöfors, Arne Westerling samt Leif Torpadie Lindblom.
UNGD.LED: Urban Alvrings och Kjell Johansson.
FESTKOMM: Klubbm. Benny Boden, bitr. Crister Frank samt Helmi Frejman.
TÄVLINGSKOMM. SEGELBÅTAR: Led. Anders Alden; Bitr. Malte Jansson samt Anders Widerberg.
TÄVLINGSKOMM. MOTORBÅTAR: Gerhard Lindström, Gösta Andersson.
OMBUD SMBF: Ord. Staffan Sillen, Suppl. Ronnie Don- vall samt Jan Bäckström.
OMBUD SSF: Ord. Anders Alden, Suppl. Bengt Niklas- son samt Lars Forslund.
REDAKTION: Lars Forsberg, Bitr. Tryggve Engelbert.
RADIOOMBUD: Daniel Ekman.
VALBEREDNING: Vakant.

AKTIVITETER I EBS 1991

Torsd. 18 April	Värmöte
Lörd. 27 April	1:a sjo- sättning
Sönd. 28 April	2:a -"
Lörd. 4 Maj	3:e -"
Sönd. 5 Maj	4:e -"
	(lilla motorbåtsvagnen)
Lörd 11 Maj	Sista sjo- sättningen och gemensam fest
Torsd. 16 Maj	Städning av varvsområde (arb.plikt)
Onsd. 22 Maj	Kvällsseglingarna startar
Fred. 31 Maj	Eskaderfärd
Lörd. 8 Juni	Sillfrukost
	Motorbåtsstävling dag
Sönd. 9 Juni	Bankappsegl startpriset
Onsd. 14 Aug.	Kvälls- seglingarna startar
Torsd. 19 Sept.	Höstmöte
Fred. 20 Sept.	Regatta- bankett
Lörd. 21 Sept.	MAURITZ MINNE-Dist.kappsegling
Lörd. 28 Sept.	Framplockn (arb.plikt)
Lörd. 5 Okt.	1:a upptagn
Lörd. 12 Okt.	2:e -"
Sönd. 13 Okt.	3:e -"
	(lilla motorbåtsvagnen)

Redaktionen vill även den framföra sitt och även de övrigas tack till Bengt Eriksson för sitt utmärkta



TILL MINNE

Säsongen -90 hann knappt börja förrän vi återigen drabbades av ett sorgebeked. EBS:aren Janne "Janne" Svensson hade för alltid lämnat oss. Endast 57 år gammal. Medlemskap i EBS fick Janne 1979. Han fick i alla fall några fina båtar i klubben.

Janne var en stor personlighet för mig. Tyvärr uppfattade en del människor ej detta. För honom var båtklubben en stor och betydelsefull tillgång. Åtskilliga var tillfällena då Janne ringde mig och undrade -hur ska det bli med det och det. Han var en medlem som funderade över olika problem.

Sitt båtägande inledde Janne med en motorbåt. Men upptäckte efter ett par år seglingens tjusning. Han inledde sin seglingstid med en IF-båt. Många var de roliga stunder vi tillbringade under kvällseglingarna. Kanske främst vid starterna, då under-teknad hade en viss förmåga att "gorma". Jannes kommentar på detta var -"så här kan man väl inte bära sig åt". Efter några års seglande gjorde han ett

uppehåll och var då båtlös. Detta hindrade honom dock inte från att ofta bevista hamnen och delta i våra aktiviteter.

Året innan sin bortgång återkom intresset för båtåkning och han skaffade sig då en motorbåt igen. Tyvärr avbröts detta på ett för oss tragiskt sätt genom hans bortgång.

Janne innehade inga funktionärsuppdrag, men var alltid hjälpsam och ställde upp med arbetsinsatser, även utan att vara kallad. Det finns inte många med en sådan ambition som hans.

I vårmötet motionerade Janne om ett eluttag i det kvarter där han hade sin båt. Nu har det kommit på plats, - tyvärr utan motionärens närvaro.

Vi hoppas att han är nöjd med detta och att han har det bra där han är - i sin sista hamn. Tack Jan för ditt aktiva deltagande i EBS och för de ljusa minnena vi har kvar efter dig.

Gerhard Lindström.

Vår hedersmedlem Sven Karlsson har lämnat oss efter en lång tids sjukdom. Sven var vid sin bortgång i mars månad 72 år. Han blev medlem redan år 1940, samt valdes till hedersmedlem 1980.

Sven har under sina många år i klubben inte haft några förtroendeuppdrag, utan verkat som en vanlig klubbmedlem -en doldis för många.

Då Sven arbetade en tid på Ekensbergs varv, och hans far en gång i tiden var hamnkapten i EBS, var valet av båtklubb inte svårt för honom. Sven började sitt båtliv med faderns motorbåt. För att sedan fortsätta med egen campingbåt med utombordare. Sista delen av båtlivet tillbringade han med mahognyroddbåten Chan.

Åtskilliga fisketurer företogs tillsammans med hustrun Inga. Under de senare åren var hustrun alltid med, ofta som kapten, på grund av Svens hälsotillstånd.

Vi önskar nu Sven en lugn och fin sista hamn.

Gerhard Lindkvist.

Lörd. 19 Okt. 4:e upptagn
Lörd. 26 Okt. Sista -"-
Lörd. 2 Nov. Sista boj
bomupptagning
Torsd. 14 Nov. Årsmöte
Lörd. 23 Nov. Årsfest
Lörd. 7 Dec. Lucia knytis

NYA MEDLEMMAR

Marit Agaton.
Roddbat.
Tomas Granholm.
Polar 22.
Mats Rosander.
Monark. 540.

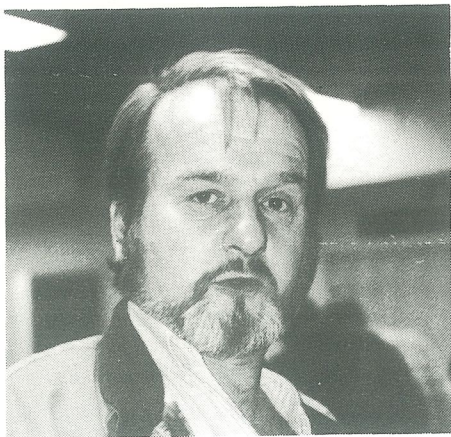
VÄLKOMNA TILL EBS.

AVGIFTER 1991

INTRÄDESAVGIFT
-Ny medlem 500 kr.
NYTTJANDEAVGIFT
-Tidigare familje-eller
juniormedlem som nyttjar
hamn och/eller upp-
läggn.plats. 500 kr.
ÅRSAVGIFT
-Senior 100 kr.
-Junior 60 kr.
-Pensionär 50 kr.
HAMNAVGIFT
-1,8 m. plats MEDL. 558 kr.
EJ MEDL. 720 kr.
-Utöver 1,8 m. per dec.
MEDL. 31 kr.
EJ MEDL. 40 kr.

UPPLÄGGNINGSAVGIFT

-Per kvadratmeter.
MEDL. 37 kr.
EJ MEDL. 57 kr.
ÖVRIGA AVGIFTER
-Extra sliptagning med
båten kvar på slipen och
sjösättning inom ett dygn.
MEDL. 50 kr.
EJ MEDL. 300 kr.
-Extra av och påmastning
samt motorlyft.
EJ MEDL. 100 kr.
-Boj/bom som ej upptagits
300 kr.
-Arbetspass som ej utförts
300 kr.
-Vaktpass som ej utförts.
300 kr.
DESSUTOM NYTT ARB./VAKTPASS



NYGAMMAL BAS I VIKEN

Hej, jag heter Jan Björk och är EBS nygamla hamnkapten.

Ni får gärna ringa mig angående hamn- och varvsfrågor på tel.

08/97 48 83 kvällar, dock inte senare än 21 00. De nya klubbregler som gäller i EBS kommer att anslås i klubbhus, verkstad och på anslagstavlor. Dessa regler gäller alla utan undantag, och vi måste alla hjälpas åt med att efterleva dessa. Att vara hamnkapten är ett mycket stimulerande men samtidigt ett mycket svårt arbete p.g.a. 100 båtägare, alla med olika åsikter. Det säger sig självt att det är omöjligt att göra alla till lags, då hamngruppens trollkonster med eller utan trollspö är mycket begränsade. Dock lyssnar vi gärna på alla och försöker att så långt som möjligt tillfredsställa olika önskemål. Alla som tror något annat får gärna åta sig hamnkaptensuppgiften nästa period, för att själva få erfara svårigheterna. Jag vill även meddela att hamnarbetsgruppen består av följande: Arne Westerling, Bengt Eriksson, Juha Karjalainen, Leif Torpadie samt undertecknad.

Ett gott båtår med fint samarbete önskar:

Jan Björk.



GULLVIVAN

Två laddade besättningar avgick från EBS brygga med seger i blick, tidigt våren -90. "MartINETTE" och "Attilante" skulle delta i distanskappseglingen Gullviverallyt, som går genom skärgården under Kristi Himmelfärdshelgen. Det kändes skönt att redan tidigt på säsongen slussa ut för att sätta segel efter Danvikstullsbron. Dagen hade börjat med mycket måttliga vindar, men redan efter segelsättningen ökade vinden för att nå upp till den utlovade kulingen från SV. Kursen var satt norrut för att angöra Näsbyvikens segelsällskaps klubbholme Getfoten strax nedanför Vaxholm. Med rådande vind gav holmen ett perfekt lå, och natten blev därmed lugn. Tävlingsens första morgon väcktes vi av att det smattrade på rufftaket, det ösregnade och blåste kraftigt. På med regnstället för att

deltaga i skepparmötet. Besättningarna till 86 båtar hade samlats för att få den behövliga informationen alltmedan regnet fortsatte att strila. Starten i denna segling sker med omvänt LYS vilket gjorde att vi, såsom en av de mindre båtarna bland alla bamsebåtar, var bland de första ut, tätt följda av "Attilante" då hon hade för avsikt att föra spinnaker. Vid rundningen av Oxdjupet blåste det upp ytterligare, och vi började titta oss om efter

Attilante som närmade sig med svällande spinn. Till vår lättnad tappade skepparen kontrollen, och hon vräkte ned i vattnet i en s.k. broach. Detta gav oss lite andrum då spinnakern måste bärgas. Vi avancerade vidare mot Lindalsundet med bra placering för vidare färd ostvart efter rundningen. Då gör jag det stora misstaget

att gå för nära Värmdö-landet, varvid 76 båtar, alla med fyllda spinnar p.g.a. vindskifte, lägger sig som en vägg mellan oss och vinden. I denna vägg finns även Attilante. Allihopa seglar om oss och vårt mod sjunker.

Men vad göra? Det var bara att spotta i nävarna och ta nya tag.

Vi fick strax vind även vi och fortsatte efter klungan. Hur är det möjligt att vinden kan vrida 180 grader med banan så att endast länsande båtar med extratyg gynnas??? Till råga på allt återtog vinden en sydligare riktning i och med rundningen av Grinda. Med den ostörda vinden i ryggen närmar vi oss fältet igen och plockar placeringar. Strax innan målgång erhålls kontakt med Attilante igen. Till vår glädje ser vi att hon seglar på målbojen, hon lyckas inte hålla upp. Vi struntar i rödflaggan för att senare be skepparen om en förklaring. Han förnekar bestämt det påstådda, alla röda märken på fribordet till trots. Dessa förklaras senare av solnedgångens reflektioner, som jag efter öl och grogg misstog för färg.

Vi äter kvällsmat och lyssnar på sjörapporten. Vinden skulle vrida upp mot nord igen med bibehållen styrka, vi fick alltså lov att söka bättre nattlä.

NERA BUSVÄDER

Den andra dagens morgon bjöd även den på busväder. Enda glädjeämnet var att Lasse på Attilante tvekar om det skall användas spinn eller inte. Kanske blev han harig efter gårdagens malör? Vi seglar väl ända till sundet mellan Norrön och Möja, där gör vi samma tabbe som igår. Vår placering tickar nedåt igen! På väg mot Björkskär ser vi att Attilante tar en sydligare kurs för att slöra med sin nyligen upphissade spinnaker, detta visade sig vara bra, hon plockar många pinnar p.g.a. detta. Tänk er över 80 båtar i sundet på Björkskär, det var trångt det. På kvällen

duchar jag varmt samtidigt som jag ser mina antagonistrar tvaga sig i det 5 gradiga vattnet. Vi hade ett utmärkt nattlä även denna natt då vinden TRO DET ELLER EJ NU VRED UPP PÅ NORD. Med den starka nordan i baken såg vi de flesta passera redan strax efter start. Och så förhöll det sig hela denna dag utom en kort stund då ett stort åskmoln bjöd på en stunds X. Väl i mål har de flesta redan ankrat. Frusna, kalla, blöta och nedstämda gick vi upp för att hämta vin och räkör som tillhandahölls av arrangörerna. Vi träffar nu Danne och Janne, två EBS-are med sina motorbåtar, helt omgärdade av alla segelbåtar. Kvällen tillbringas tillsammans med dem och besättningen på Attilante. Nu var det dags för den sista etappen. Vi startar perfekt och hela seglingen genomförs utmärkt. Däremot måste Attilante seglat bort sig alldeles ordentligt. Efter mål bakom ön Tallsjär i Ingaröfjärden lade vi oss för att vänta, och vi fick vänta länge innan hon kom. Efter den obligatoriska hejningen gick vi till sommarbojen nöjda med seglingen.

EPILOG

När då äntligen resultatet på den sammanräknade seglingen dimper ned i brevlådan ser jag till min glädje att vi placerat oss två platser bättre än Attilante. Slutligen kan sägas att det är både skönt och bra att gesäsongen en rivstart i och med "gullvivan". Vi avser att segla även i år.

Med bästa seglarhälsning
Kjell Johansson.

Kan ingen hjälpa Kjell med spinnakern? (red. anm.)

EFTERLYSNING

Redaktionen efterlyser bilder från tidsperioden -75-85. Du som sitter och klämmer på några, var snäll och låna ut dom ett tag. Vi behöver bilderna till en extra Mörten som kommer ut i höst. Redaktionen.

DYRARE BRYGGA

KASSÖREN BERÄTTAR

När klubben för tio år sedan blev tvungen att flytta sin uppläggningsplats till den nuvarande, förlorade vi många platser vid egen brygga. Sthlm. fritid lovade då ekonomisk kompensation för den nya utdebiteringsbara delen av bryggan. Av 271 m. brygga betalade klubben 82 m. till 10% av ordinarie avgift fram t.o.m. -90.

Detta betyder att vi nu har passerat tiden med kompensation, och därmed måste betala fullt pris framledes. Prisökningen på dessa 82 m. ser ut enligt följande: Från 1 394kr, till 13 940kr.

Det antal meter brygga som klubben debiterar ut på medlemmarna är 190 m, vilket gör att prishöjningen för medlemmarna blir från 280kr/m till 346kr/m., alltså 66kr/m eller 6:60/dm.

Klubben har fonderat medel för denna höjning så för -91 ökar priset med endast 30kr/m. eller 3:30/dm. Den nyss nämnda höjningen antogs på årsmötet. Reserverande höjning kommer att föreslås vid årsmötet inför -92.

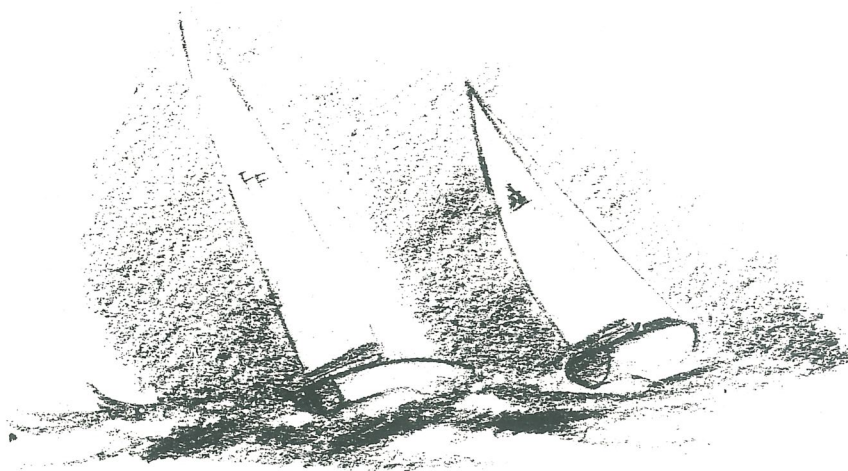
kassören.

JOLLAR I EBS

Före den 15 maj skall alla jollar registreras hos hamnkapt. Orsaken till denna åtgärd är att det i jolleskjulet finns jollar som klubben inte vet vem som äger.

Det här med jollar och placeringen av dessa håller på att bli en "het fråga". Låt jollarna vara ett nöje, inte ett problem. För att någorlunda ordning skall bringas, gäller att de fortsättningsvis skall läggas upp på av hamnkapt. anvisad plats.

SEGLA I DIMMA



Denna historia ska berätta om vådan av att använda gamla sjökort i kombination med tät dimma.

Efter att ha avnjutit en god midsommarafton på en trevlig ö öster om Fejan gav sig de två EBS-båtarna iväg mot Åland och de hyrda stugorna. Det var midsommardagens förmiddag och lite disigt. Bosse Larsson, Stina och barn kom iväg någon timma före oss, efter det att vi torrnavigerat över till Rödhamn, kommit överens om kurser mm. Kurs, missvisning ja till och med deviation var noga kalkylerade. Vädret var som sagt lite disigt med inslag av lätt dimma men ansågs inte besvärande. Vanligtvis, som vi sa, brukar sikten bli bättre på åländska sidan. Och stugorna väntade.

Utanför Söderhamns fyr var sikten 1-2 distansminuter vilket inte är så mycket, men tillräckligt. Efter någon timmes gång, vi gjorde 5-6 knop, tjocknade det till rejält. Nu var det dimma som varierade i täthet. Radiokontakt etablerades mellan båtarna och gästen Jessica ombord på Beckerbåten rapporterade tät dimma även längre fram. Nu hade vi alla insett att om dimman även täckte Nyhamns vatten skulle vi få en knepig angöring. Högst på önskelistan i den stunden var en navigator men ingen Philipsförsäljare syntes till i dimman. Vi fick koncentrera oss på noggrann kompassgång och ekolodning. Jag hängde på mig den lilla pejlkompassen ifall dimman tillfälligt skulle lätta och något fast föremål dyka upp. Normalt, vid hygglig sikt, kan man med hjälp av fyren Flöjtan och ön Långskär hålla bra kontroll på sitt nord-sydliga läge vid överfarten.

Efter ca. 20 distansminuter började adrenalin-
et rinna till rejält eftersom Nyhamn snart borde ligga omedelbart norr om oss. Lodet hade passerat 100 meterskurvan och botten närmade sig. I situationer som denna kommer naturligtvis tvivlen på kompassens och loggens noggrannhet, den egna förmågan att hålla kursen osv. Och var fanns Beckern. På radion visserligen och så hör vi Jessica som meddelar att dimman tunnare ut något

och att ett antal mycket små skär är synliga rakt föröver på några kabel-
längders avstånd. Själva såg vi ingenting. Hur låg vi i förhållande till dom. Radion var stark så det var inte långt emellan oss. Relativt raskt förstod jag att det måste vara skären Oxbådan och Brädraden NO om Långskär som Jessica rapporterat om. Några andra skär med den beskrivningen är svåra att hitta. Men var befann vi oss? Bosse girade norröver för att inte dansa in i stenröset enligt radiatorapport och i samma ögonblick lättade dimman något även för oss. Sikten blev 1-2 distansminuter under några minuter och jag pejlade genast några föremål som fanns på några av skären längre in. Även vi hade angjort Åland på tok för långt söderöver.

Det var ingen tid för djupanalys av orsaken just då. Jag satsade på att föremålen som jag pejlade var de stora enstavlor för sydliga leden in mot Ledskär och fick lodet att stämma bra överens med krysspejlingens position. Då hade dimman tätnat rejält igen och positionen fick duga som start för inseglingen till Rödhamn. Beckerns läge var också känt, ca 1 distansminut syd om oss. Nu gällde det att hitta prickar och andra föremål under vatt-
net som låg djupare än 3-4 meter. Bägge båtarna satte kursen mot Remmaren ost om Nyhamn på ca. 3 distansminuters avstånd.



Det var nu relativt korta distanser mellan de två återstående fasta punkterna som vi skulle leta på innan Rödhamn och dessa vållade inga problem. 100 meter utanför ön dök den röda massiva graniten fram ur dimman och två omtumlade besättningar kunde pusta ut, äta middag och starta den stora analysen.

Dimman behövde ingen analys. Den bara fanns där. Men varför hade vi båda halkat så långt söderut? Ström. avdrift? Nej troligen inte. Det blåste från sydväst och hade gjort så tidigare några dagar. Fel på kompassen? Nej inte på båda. Dessutom var vår nydevierad. Vi tittade på sjökortet och kontrollerade kursen ytterligare en gång. Den stämmer. Tre graders missvisning ska det vara. Då SER JAG DET. Då MINNS JAG. En tidigare översegling då orsaken till dagens miss inte spelade någon roll tack vare bra väder. Sjökortet är gammalt, från 1981. Visserligen har Sverige och Åland inte flyttat på sig sedan dess men tecknet på missvisningen är FELMÄRKT. Det står västlig missvisning i kortet och det vet vi som seglar i dessa trakter att den skall vara ostlig. Förra gången då jag upptäckte detta skulle jag givetvis ha förpassat kortet till Högdalens ugnar men det glömdes. om inte annat borde varningssignalen ljudit då kursen las ut. Felet innebar kort att vi gick 6 grader för sydligt och att vi då hamnade rätt enligt vår kurs.

Sikten låg runt 50 meter varför kursen senare korrigerades till mitten på det fyrameters grundflak som låg syd om Remmaren. Om man grovt räknar med ett fel av 5-10% på loggen bör chansen vara god att träffa. Och det gjorde vi. Beckern gick samma kurs som vi. Över radion gjorde vi upp om att om pricken inte syntes till efter 1,5 distansminut så skulle Bosse lägga sig på nästa kurs som bar in mot den stora fasta Remmaren som utmärker Nygrund, ett stort grundflak straxt utanför stora farleden från Mariehamn bort mot Ledskär. Nu visste vi vår position och var på väg mot ett lättfunnet grundflak på ca 1.53 distansminuter österut. Eftersom farten var relativt god 5-6 knop tog vi ned genuan. Bosse meddelade att han inte sett första pricken men att man hade girat på den nya kursen efter 3 distansminuter. Själva träffade vi på grundflakets 10-meterskurva efter beräknad distans och kunde följa denna fram till Remmaren som i det här fallet är ca 10 meter hög. En lite skrämmande syn när den dök upp i dimman. Sikten var då 50-75 meter. Vi ankrade upp på flaket för att invänta Beckern. Jag hade även grävt fram den gamla mistluren för att försöka tuta in Bosse. Just då dök dom upp och glädjen var stor samtidigt som den värsta spänningen släppte. En finsk Maxi hade hakat på Beckern så nu var vi tre samlade inför den sista biten in till Rödhamn.

Rakt upp på småskären. Ni som åker omkring med detta kort - kolla detta! Vi hade tur som fick några pejlskott när dimman tillfälligt lättade och kunde bestämma vår position. Sjön var inte svår så vi hade nog rätt oss ändå. Men inte speciellt kontrollerat.

Av detta kan vi då lära oss att använda färska sjökort. Att med hjälp av en devierad kompass, en pejlkompass, en logg och ett ekolod kan vi klara navigation i dimma. Utrustningen är inte mer än vad som ska finnas ombord på en medelstor båt. Dessutom är det viktigt att öva ekolodsnavigering. Med övning och lite fantasi om hur bottenpogografien kan utnyttjas går det att ta sig fram i dimma. Om man nu hamnar i den. Och det gör man en "vacker" dag.

Resten av semestern blev lyckad. En vecka i fina stugor följdes av en veckas hemsegling runt norra Åland med natthamn ute på Saggös norra del som resans höjdpunkt.

Bosse tecknade och Bengt skrev.

VINTERDAG PÅ MÄLAREN

Vi båtmänniskor vet vad vi skall använda vattnet till åtminstone under den varma delen av året. Här följer en berättelse om en tur på dess yta, när den är som hårdast.

Cary ringde till Siv och Göran för att höra om intresset för att göra en skridskotur på Mälarens is. Ovationerna var eniga. Sagt och gjort. Vi tog bilarna och styrde kosan mot Drottningholms slott där vi tog på oss våra skridskor och begav oss ut på isen. Vid Stenudden åkte Göran och Cary ut först, och Siv och jag, Berit, kom efter. Vi upptäckte plötsligt att killarna tvekade. -"Varför"? Ispiken gick igenom på ett hugg och vi visste då att isen var ca 3 centimeter tunn.

Huvaligen! Siv och jag vände direkt tillbaks mot land och killarna kom efter. På vägen in mot land mötte vi ett par med hund, utan vare sig ryggsäckar eller isdubbar. Vi stannade och talade om att isen var mycket tunn längre ut och de följde våra uppmaningar direkt och vände in mot kungens slott.

Vi tog våra bilar och åkte sedan vidare mot småbåtshamnen där isen var betydligt tjockare. Vi tog på oss våra skridskor och skinnade ivrigt iväg mot Fiskarholmen. Det var stundtals mycket fin is, men där emellan var det fastfrusen snö som inte var så rolig att åka på.

Detta gjorde att vi började att diskutera andra alternativ och plötsligt sa Cary - "Ska vi inte ta och bestiga Kungshatt som vi har talat om så många gånger. Isen är ju ändå inte så lockande." Sagt och gjort. Vi ställde kosan mot Kungshatt. Göran tyckte att vi skulle bestiga Kungshatt från framsidan (=farledssidan red.anm.), men vi andra protesterade, och med flera rösters övervikt så fick hans förslag ge vika.

Landstigningen gjordes vid bryggan på baksidan. Med ryggsäckarna på och skridskor i ena handen och ispik i den andra, började vi vår vandring mot Hatten längs en liten väg mellan många sommarhus.

Plötsligt tog vägen slut och vi stod mitt i ödemarken mellan hagtorn och ris. Vi blev tvungna att ta oss en kopp kaffe för att orka vidare mot toppen.

Vi irrade hit och dit men fann till slut en stig som delade sig. Naturligtvis gick vi fel. Men skam den som ger sig, tänkte vi och vände om för att till slut hitta skylten som pekade mot Hatten.

Göran och Cary gick lite fortare, och plötsligt hör vi Carys röst ropa. -"Tjejer, där har vi Hatten". Siv och jag kom släntrande efter killarna, och medan vi läste inskriptionerna av Nicauder bullade de upp en underbar lunch under Hatten.

Utsikten var magnifik. Solen strålade från en klar himmel och vi tyckte alla att det är underbart att finnas till.

Siv, Göran, Cary och Berit.



Vår ungdomssektion blomstrar som aldrig förr. Den kommer att ha ca 50 aktiva medlemmar, från fem år och uppåt. Urban Alvring som varit den drivande i sektionen har nu äntligen fått en formellt bildad styrelse. Det är bra. Vissa frågor berör alla och det är därför viktigt att besluten blir förankrade i hela klubben. Det har inte alltid varit helt utan konflikter som Urban drivit sin verksamhet, men vi hoppas att bildandet av en egen sektion upphäver dessa konflikter.

BORTSKRÄMDA FRÅN SKÄRET

Det var en kväll i juli. Vi var ute och seglade, och sökte natthamn på Västerö norr om Möja. Hade stämt träff med goda vänner-2 ytterligare båtar. En av dem fick vi bogsera sista biten, eftersom deras motor hade "säckat".

Stiltje rådde för tillfället så det gick inte att ta sig in seglandes. Den allra sista biten fick de paddla in, och i samma veva hände något med vår egen motor. En tystare angöring har sålunda sällan skådats. En olycka kommer dock sällan ensam, och vid detta tillfälle kan man lugnt påstå att talesättet stämmer.

En kvinna kommer emot oss. Hon ropar okvädingsord (att vi är -"jävla löss, as, idioter, och skitar"). Hon fortsätter: "Vi får minsann inte ligga på hennes tomt. På Svedjeholmen mittemot, där får ni ligga för det är Skärgårdsstiftelsens, och där får man göra VAD MAN VILL. Vi kommer att bajsa överallt". Hon skulle ha registreringsnummer men såg dem inte. Hon krävde att vi skulle säga dem till henne, då bjöd vi henne ombord för att komma närmare, och se bättre. All-

deles ologiskt blev det då hon hojtade att "tre båtar kunde man minsann inte ligga, maximalt två".

Vi låg helt lagenligt på öns sydsida. På öns västra sida fanns en byggnad (vilket även lantmäteriet har upplyst om). Vi låg långt bortom syn- och hörråll. Svedjeholmen tillhör inte

Skärgårdsstiftelsen, men är naturreservat, privatägt, (mkt. vackert för övrigt). Som medlemmar i Skärgårdsstiftelsen, och som tomtägare i skärgården själva, är vi väl förtrogna med regler för tomt och mark inkl. allemansrätt. På båten finns toalett för naturbehov. Den båten som var oregistrerad var en kappseglingsbåt, en 6:a vilken inte behöver registreras.

Vi blev chockade och ledsna, minst sagt. När kvinnan sedan tar tag i hammaren som vi haft till hjälp vid kilinslagning, och försöker kasta den i sjön, och sedan börjar sparka hysteriskt på kilen som höll en av båtarna, fann vi det för bäst att att avgå. Vi var rädda för att hon skulle återkomma under natten och lossa förtöjningarna. Hon verkade vara i stånd för vilka galenskaper som helst. Med en olustig kän-

sla i kroppen bogserades 6:an, och undertecknade kunde hjälpligt ta oss fram. Vi vet att denna personen burit sig åt på detta sätt tidigare. Det är tråkigt att hon skall få förstöra för skärgårdsälskare, själv kan hon ju inte må så bra med dessa hysterianfall och ilska.

Kan det finnas fler av den kalibern på skärgårdsöarna? I så fall bör vi båtägare se upp så att ingen gör sig olycklig på oss.

Vi människor måste kunna vistas i en skärgård där hänsyn och samverkan är självklar! Forsbergs "Attilante" LAF 04

PS. Händelsen polis-anmälades, och kustbevakning samt Skärgårdsstiftelsens tillsynsmän vidtalades. De agerade genom besök samt utdelande av foldern allemansrätt från naturvårdsverket.

JANNES BESKA!

När du byter tackning så skall den vara i en diskret färg som vit, grön eller grå. Undvik orangefärgade. Se till att pressen är väl förankrad och att du kollar den då och då under vinterperioden.

JANNES BESKA!

Motorbåtsbockarna skall vara minst lika breda som båtens bredd. Bockarna skall vara ordentligt tilltagna i bärighet. Sidstöttorna ska vara säkert fästade och vid behov ska även en mitt-stötta finnas. Underslag skall alltid användas.

JANNES BESKA!

Verkstaden ska inte hårbärgera privata samlingar av verktyg, färg mm. Städa efter dig så blir det trevligare för alla.



MED FART GENOM SKÄRGÅRDEN

OFF-SHORE

Offshore-ja vad är det, frågar sig många. Tokiga, galna, ligister eller miljonärer som far runt som galningar? På det kan jag svara INTE DÅ. Ni kan inte föreställa er vilka stora krav som ställs på dessa utövare, av myndigheter, båt- natur- och miljöorganisationer, samt inte minst vår egen organisation SVERA och förare/navigatörer emellan. Allt för vår egen säkerhets skull. Skulle det hända en olycka och vi inte stannade och hjälpte till, skulle det medfölja att allt tävlande vore slut för vår del för evigt.

Att köra och navigera i de farter som det rör sig om, 70-90 knop mellan kobbar och skär, är svårt redan på planeringsstadiet. Då skulle ni se när det går för fullt och är 1-meters vågor. (Ta en nyplöjd åker och kör bil i c:a 130 km/t över den, som jämförelse.) Och så är det inte nog med det, man skall även veta var man är, samt vart man skall mellan grynnor, öar, åskådarbåtar och andra båtar. De tävlandes båtar är det aldrig några problem med, dom kan man lita på, men "alla andra"!! OJ HJÄLP !!

NYNÄSLOPPET

Vad som kan hända under en tävling i offshore fick paret Mikael Snöfors och Jan Björk erfara. Dom

gjorde debut 1987 i enskrov 2 liter och övergick 1989 till enskrov 3 liter. Det var första gången som paret startade i Nynäsloppet, på en bana som mestadels går i öppen sjö. Deras Phantom R-båt med nr. 242, hade när starten gick inte sin trimtank i stridsdugligt skick, den var alltså ej monterad. Detta faktum plus debut i helt öppen sjö utanför Nynäshamn, orsakade följande händelse: Paret hade just passerat båt 45 (SM-segrare året innan) på sin färd mot Viksten, under andra varvet. Glädjen var stor över denna skalp, humöret på topp, allting var bra så när som på trimtanken.

Effekten på båten blev, att när den mötte den grova sjön gjorde den alltför stora luftfärder. Efter en av dessa luftfärder missade de nästa våg och gick därför med nosen in i vågen därefter snett från styrbord. Båten fick ett kast och skar 90 grader babord i hög fart så att navigatören Jan Björk tackade för sig och fortsatte ensam mot Viksten, med sjökort och handtag i stadigt grepp. Svängen var så tvär att Mikael slog sin hjälm mot vattnet, men vägrade att släppa ratten på sin klenod (båten).

När vi lämnade Jan var han på väg söderut innan han nådde vattnet, han hann aldrig ta ut kompasskursen, och inte heller den girpunkt som Mikael

hittat, så under någon fasansfull minut letade Janne efter sin kamrat, men havet var tomt.

Förklaringen var den att båten fanns bakom Jan, och att Mikael ej kunde få igång båten p.g.a. att nödstoppet som man skall ha fäst vid sig hade fungerat utmärkt. Det var bara att simma på c:a 25-40m, och så upp i båten igen. Båt 45

Westerling/Söderman (den senare kör räddningskryssaren som ligger vid Fejan) blev vittne till händelsen och stannade naturligtvis upp och assisterade sina medtävlande. (Vi lyfter på hjälmen för riktiga sportsmen).

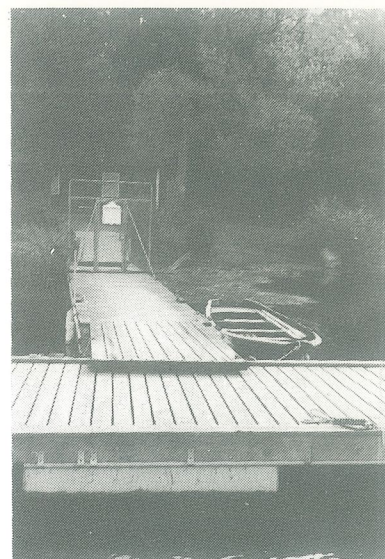
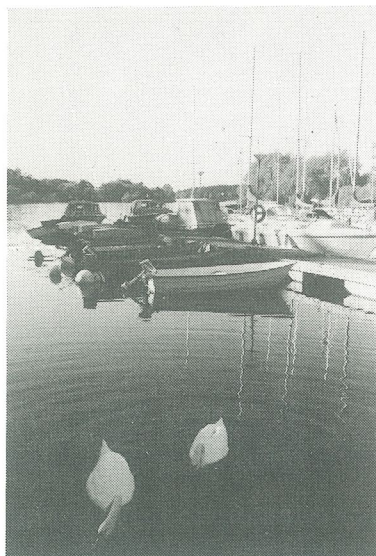
Det var bara att hämta andan och spotta i nävarna för att fortsätta tävlandet, och nu var loppet i full gång igen.

Paret kom trots det inträffade på en 4:e plats med tiden 1tim.42 min.18 sek.

Detta kunde ha slutat riktigt illa men turen var på vår sida i alla fall, konstaterar Jan Björk. Orsaken till malören var orutin med mycket hög fart i MYCKET HÖG SJÖ, också var det det där med trimtanken som borde varit i båten istället för på land.

Sensmoralen blir att såväl tävlande som båt måste vara väl förberedda på vad ett OFFSHORE RACE kan innebära.

HAMNLIV



VEM ÄR DET HÄR?



Se sid 9.

SKÄMS NI ÖVER EBS ????

Det har uppmärksammats att många klubbåtar inte för EBS standert. Varför det? Det finns standertar till försäljning. Kontakta hamnkapten.

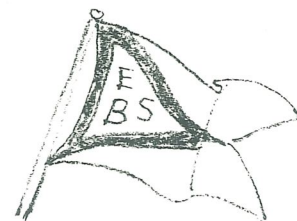
Arne.

JANNES BESKAI

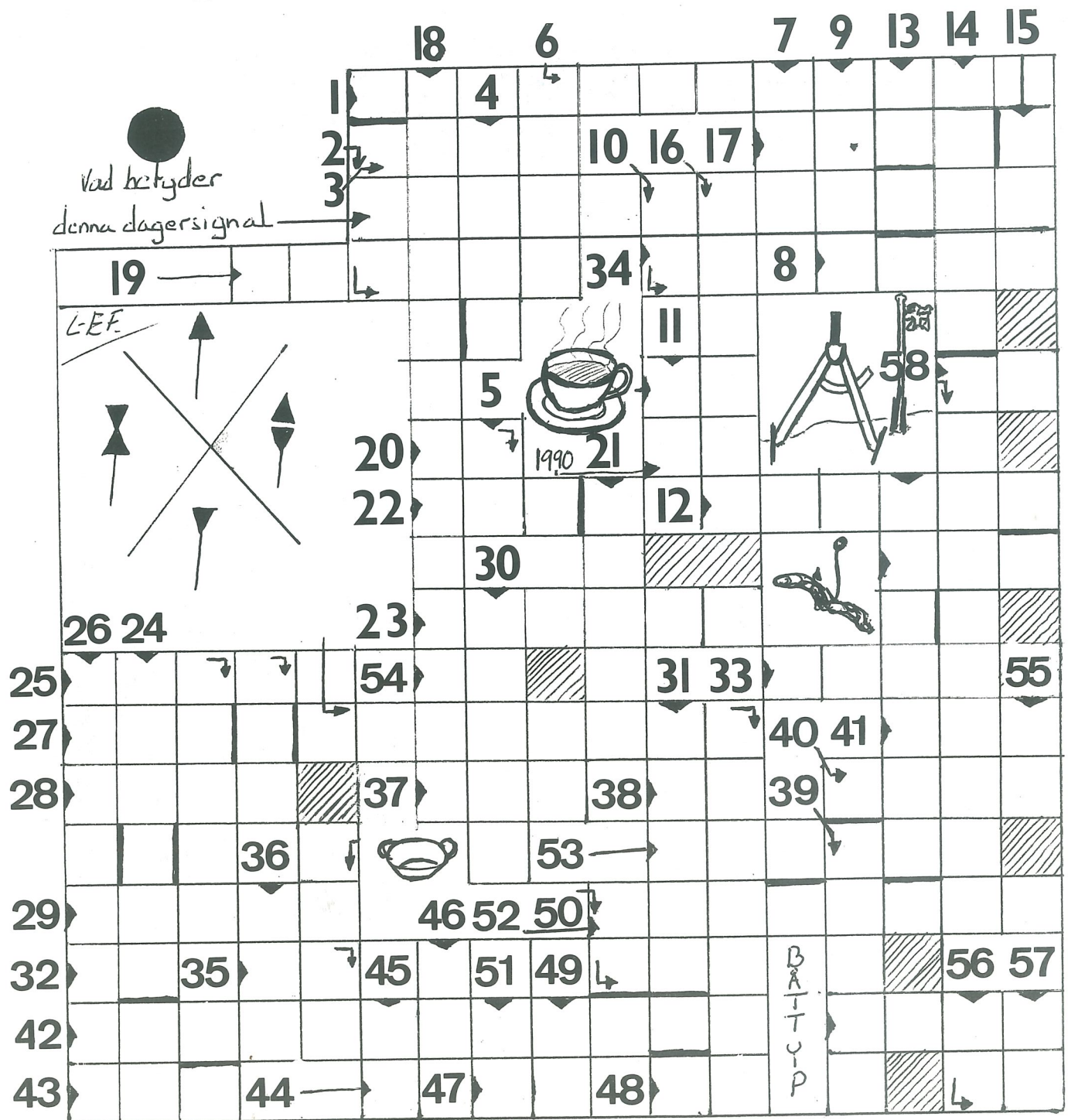
Märk bockar, vaggor, täckmaterial mm med namn. Omärkt material försvinner lätt och i värsta fall hamnar det i containern.

JANNES BESKAI

Segelbåt på bockar skall vara förankrad så att kölpallningen inte kan "lyfta" av båten från bockarna.



Årets korsord är producerat i Mörtenredaktionen. Vi hoppas att det här "pysslet" skall komma till nytta någon regnig kvarstannardag.
OBS! Rätt svar insändes till Kjell Johansson Ugglemossvägen 5B 126 57 Hägersten.OBS!
Först öppnade rätta svar vinner en penninglott.



1 Rovfågel 2 mod och morske män 3 Förlorat 4 Lina
5 Fä 6 I bastu 7 På grund 8 Gir 9 Hastighetsmätare 10 Regel
11 Del av fot 12 "Spinntätshaveri" 13 Itu 14 Dra sig fram på ankaret 15 Tåg 16 Titanicés undergång 17 Gå upp i vind
18 Utviner naturenergi 19 Mot AIDS 20 Kola 21 Skön ankarplats 22 Måts båt i 23 Liten segelbåt 24 Ovan 25 I den sitter ten, och med denna läggs den i 26 EBS 27 Granne med oss 28 Måste båtar vara 29 Mjukgör 30 I internationella alfabetet 31 ICA 32 Klocka 33 Räddare i nöden 34 Takrygg
35 Sädesslag 36 Ilsken 37 På Söder 38 Modulering 39 Fågel
40 Trafikerar kanal 41 Sköter spelet 42 Finns det många
43 Sjömärke 44 I Svenska segel 45 Ångbåt 46 Åkalla 47 Radarstation i kort 48 Ej ut 49 Lera i kort 50 På land 51 Botten i kort 52 Ovanliga 53 Håller vi ofta 54 Finns ofta på skär
55 Biljätte 56 Båttelefon 57 Gammalt av 58 ko.