
Scampi-Seglaren 2004



Scampiförbundet 2004

<i>Styrelse</i>	<i>Kontaktpersoner/Tel.</i>	<i>E-postadress</i>
Ordförande/ sekreterare	Charles Puskaric 070-383 11 22	charles.puskaric@scampiforbundet.se
Kassör	Staffan Lundmark 08-540 682 60	staffan.lundmark@scampiforbundet.se
Teknikansvarig Kappseglings- ansvarig	Hans Svedman 08-716 31 96	hans.svedman@scampiforbundet.se
Webb-ansvarig	Anders Wall 026-14 34 11	anders.wall@scampiforbundet.se
Redaktör	Vakant	
Klubbmästare	Vakant	
Valberedning	Jan Skagerling 070-580 93 01	
Revisor	Øistein Nordengen	
Kontaktpersoner:		
Scampi Väst	Stefan Oswaldsson 031-795 42 55	
Hemsida	www.scampiforbundet.se	
E-postadress	info@scampiforbundet.se	
Medlemsavgift 2004	200 kr	

Hemsida: www.scampiforbundet.se

Obs! Meddela din e-mail-adress på info@scampiforbundet.se
så kan vi även använda denna informationskanal.

Bild framsida: *Sjösala Vals, Pål Moen, Norge*

Skrivbords halsar

2004! Ännu ett år är snart till ändå och vi skriver snart 2005. Vi har vintersolståndet bakom oss och vi kan åter se fram mot våren och börja planeringen för ny seglingssäsong med våra Scampi. Blir sommaren 2005 bättre än fjolårets? Segling med härliga vindar i glittrande solsken? Kappsegling eller familjesegling eller både och? Vad ska vi förbättra i båten i år? Ja det finns mycket att se fram mot. Båtmässan Allt för Sjön jubilerar i år, 70 år som mässa (den äldsta båtmässan i världen!), och det kommer säkert firas särskilt och bjuda på många spännande båtnyheter för att locka oss att öppna plånböckerna för olika investeringar. I samband med båtmässan har Scampiförbundet som vanligt sitt årsmöte. Boka därför redan nu in lördagen den 12 mars 2005, kl. 1400 i lokal K 14. Välkomna då!

Under året som gått har vi under torrsättningsperioden haft några mycket intressanta scampiträffar som till vår glädje lockat många deltagare. I februari hade vi tekniskt möte med Ronald Rybbe som föredragshållare. Vid årsmötet höll Jesper Sannel (Lars Granaths kollega på Hydrographica) ett mycket in-

tressant föredrag om sjökort och dess tillförlitlighet och nu i november hade vi el-information från Stefan Skyllermark. Läs mer i tidningen om detta.

Vid senaste mötet framkom önskemål om repris på tekniska mötet vilket vi avser att ordna. Vi ser gärna också att vi får in fler önskemål om möten och ämnen framöver. Extra roligt är det även om något kan ordnas utanför Stockholm, men då behöver vi en lokal kontakt som kan hålla i mötena. Stefan Oswaldsson ordnade sådant möte i Mölndal för västkustseglarna i höstas. Det är uppskattat!

Information om bl.a. våra aktiviteter sker normalt genom vår hemsida www.scampiforbunder.se. Hemsidan får vi ofta mycket beröm för och det gläder vi oss åt. Andes Wall är vår webbmaster och sköter detta på ett förträffligt sätt. Förutom hemsidan går vi även ut med annan information. P.g.a. portokostnaden måste vi dock vara litet sparsamma med sådana utskick.

När det gäller tävlingsseglarna har vi en nedåtgående trend när det gäller



deltagande i Gotland Runt. Dock är deltagandet i kortare tävlingar fortfarande rätt bra. Undertecknad deltog för första gången på länge i Åke Alméns klassiker "24-timmars" både vår och höst. Kunde konstatera att det inte var några som helst problem att få ihop en kompetent besättning. Det är helt klart att många gamla seglingskamrater som bara längtar efter att komma ut på sjön igen och dra i skoten. Vårens 24-timmars segling var finast medan, höstens var rätt blåsig med kuling och revat mest hela tiden. Hur det gick? Jo vi kom hyfsat till i den övre halvan av startfältet båda seglingarna. Scampi är fortfarande snabb och hävdar sig väl bland andra båtar vilket gör det extra roligt.

I långseglingen Östersjömaran (ca 600 Nm) ställde Staffan Sollerhag

åter upp med sin Bubbel. Läs Staffans spännande berättelse om årets segling från Oxelösund ner till Bornholm och åter på vår hemsida.

För cruising- och familjeseglarna kunde väl sommarens väder ha varit litet bättre. Hoppas ändå att alla haft fina seglingsupplevelser i år och att vi alla kan se fram mot en riktigt fin scampisäsong 2005.

Med de orden vill jag önska alla våra medlemmar en riktigt

*God Jul och ett Gott Nytt
Seglingsår!*

*Charles Puskarić
Ordförande Scampiförbundet*

Planerade aktiviteter våren 2005

- Februari Tekniska tips med Ronald Rybbe
12 mars Årsmöte Scampiförbundet Kl 14.00, Allt för sjön, lokal K 14
Älvsjö, Stockholm
Föredrag i marin olycksfallssjukvård

Vi hälsar nya medlemmar välkomna!

Allan och Kina Simpson	Vallentuna	Carajama
Anders Högström	Örebro	
Björn Danielsson	Stockholm	Linda
Carl-Göran Ek	Ingarö	Signhild av Ingarö
Dag Törngren	Södertälje	
Erik Jönsson	Tyresö	Lova
Fredrik Johansson	Linköping	Baccis
Hasse Favre	Rimbo	
Håkan Forslund	Runmarö	Ulrika
Jan Magnusson	Täby	Carianne
Joakim Palmer	Huddinge	Indienne
Johan Wretö	Lidingö	Sim Sala Bim
Jürgen Rosemann	Heiligenhafen, Tyskland	Mahe Kenneth
Linnerhag/Anna Nyman	Lindome	Magushka
Lars-Olov Ehn	Axmar	Daydream
Lennart och Ylva Ericsson	Marstrand	Akka
Mats Gidlund	Själeuvad	The Sting
Niklas Gottschalk	Göteborg	Crux
Per Hägglund	Luleå	Shapiro
Per Otterheim	Åby	Gråben
Peter Zätterström	Norrtälje	Jambalaya
Pål Moen	Nesoddstangen, Norge	Sjösala Vals
Stefan Blomquist	Järfälla	Athena
Stellan Gunnerblad	Täby	LYSET 09
Tudor Barnard	Bjärred	Beatrice
Ulf Bergsten	Sollentuna	Blue Silence
Viktor Karlo	Ljungsbro	

Scampiförbundets årsmöte

lördagen den 6 mars 2004

Scampiförbundets årsmöte 2004 blev mycket lyckat och mer välbesökt än



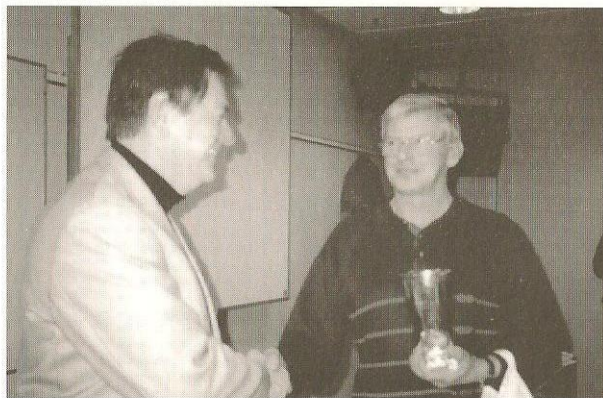
Jesper Sannel

tidigare. Mötet inleddes med att Jesper Sannel höll ett spännande och intressant föredrag om svenska sjökort. Vi kunde konstatera att det finns en hel del att fundera över även om Sjöfartsverkets sjökort är pålitliga. Osäkerheten gäller utanför farlederna. Där är mätningarna fel av främst tre skäl. Antingen har man inte hittat grund, eller är de mer vidsträckta än man upptäckt eller också är de grundare (ibland avsevärt) än vad djupsiffrorna anger. Trygghet för oss är att Jesper, med kollegorna Lars Granath

och Joakim Lannek, löpande och utan kostnad (!) förser Sjöfarts-verket med sina nya upptäckter. Dessutom finns ju deras företags (Hydrographics) specialsökort att tillgå. Flygfotografering och mätningar på plats innebär högsta möjliga säkerhet i dessa kort i skala 1:10.000. Fyra sjökort per år produceras och hittills är 17 spännande områden av Stockholms yttre skärgård kartlagda. Det var många på årsmötet som visade stort intresse för specialsökorten och Jesper

avtackades med blommor och en varm applåd.

I anslutning till årsmötet, som innebar en hel del förnyelse av styrel-



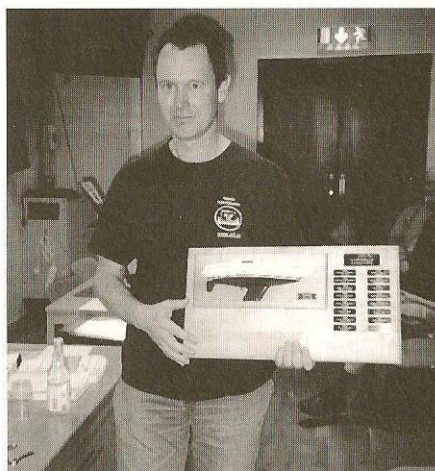
Magnus får äran att inneha vandringspokalen

sen (se protokoll på hemsidan, www.scampiforbundet.se), utdelades pris i Scampicupen. Vinnare 2003 blev Magnus Forslund med Boj Boj, Magnus får äran att inneha vandringspokalen under detta år.

Tvåa blev Hans Svedman med Trimle, trea Yngve Isby med Marielle och fyra Jan Zaar med Lisskulla. Alla gratulerades med en varm applåd.

Till sist tilldelades Anders Wall titeln och vandringspriset Årets Scampiseglare för synnerligen värdefulla och professionella insatser för Scampiförbundets hemsida. Anders fick en varm applåd av årsmötet.

Kommande årsmöte är lördagen den 12 mars kl 14.00, lokal K14, Allt för



Anders Wall, Årets Scampiseglare

Sjön, Älvsjö, Stockholm. Vi bjuder på kaffe med bröd och intressant föredrag. Inträdesbiljett måste man dock själv stå för.

Notiser

Visste du att vi haft över 25.000 besökare på vår hemsida sedan vi bytte till ny hemsida för ca ett år sedan. Fantastiskt!

Besök vår web-shop på www.scampiforbundet.se och läs mer om:

Scampiskjorta XL, lång eller kort ärm i bomull, röd med en scampi i kontur i vitt på ryggen. Pris 70 kr inkl. porto.

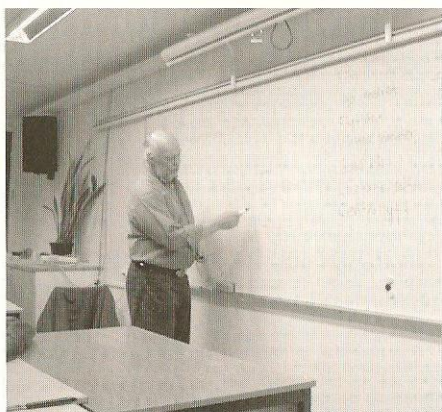
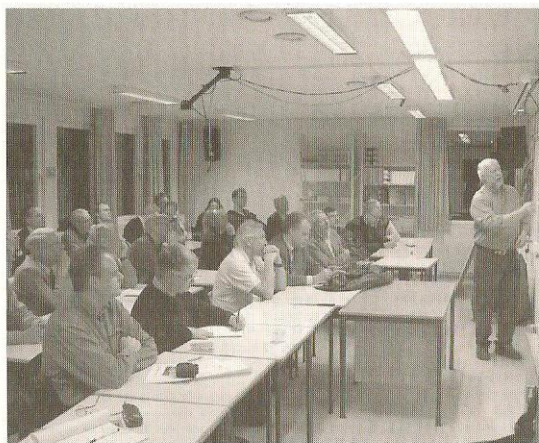
Scampivimpel. Pris 110 kr inkl. porto.

Halvmodell av Scampi skala 1:35. Pris 1.500 kr.

Rodersats, kontakta Ronny Lilja lilja.ronny@spray.se Friktionsnav, kontakta Ronny Lilja, lilja.ronny@spray.se

Lyckat teknikmöte med Ronald Rybbe!

Måndagen den 16 februari, ordnade Scampiförbundet ett teknikmöte på Sjömansskolan på Långholmen i Stockholm. Det kom till vår glädje över 30 Scampiägare som hade mängder av bra tekniska frågor rörande våra Scampibåtar. Det gällde bl.a. luftning av motor, offeranod, byte av röstjärn, septictank, motortassar, axeltätning, avgasslangar, revning rullgenua, badbrygga, självläns, költätning, kölrörel-



ser, nya rodret, flytläge, besiktning gasolläckage mm mm. Allt detta och mycket till hade Ronald uttömmande svar på. Det är ögörligt att återge alla

bra svar under kvällen som blev rätt sen men en viktig fråga som jag tog med mig hem var att se till att spisens ledningar och avluftningen av gasol är ok. En viktig säkerhetsdetalj!

Mot bakgrund av så många kom och att det åter kommit upp frågor om nytt teknikmöte kommer vi ordna det tidigt under 2005. Se kallelse till möte på vår hemsida www.scampiforbundet.se.

Därutöver kommer Ronald säkert stå i sin monter på vårens båtmässan, Allt för Sjön i Älvsjö och det går alltså bra att ställa frågor även där.

Scampiseglare i västerled

Vår Scampi "Sjösala Vals"

Båten som er bygget hos Shipman i 1975 har vi eid siden 1988, altså i 16 år. I alle disse år har hun seilt meget bra, selv om det tok 3-4 år å lære å seile henne maksimalt. Vi har hatt gode plasseringer i mange regattaer og vi har vunnet 1. premie i både Færderseilassen og Hollenderseilassen. I de senere år har vi lagt bort regattaseilingen og nå som min kone Mette og jeg har passert de 50 er det kun turseilaser. Båten ligger sommertid på Nesodden utenfor Oslo, rett utenfor vårt hus og på vintertid på Aker Brygge i Oslo hvor jeg arbeider. Ja, den ligger ute i vannet hele året. Det har den gjort i 16 år. Hvert år blir båten heist på land for behandling av undervannskroget. Vedlagte bilde viser båten

i kranen som vår båtforening på Nesodden eier. For det meste seiler vi i Oslofjorden, men hver sommer seiler vi den svenske vestkysten ned til Vinga. Vi er mangeårige medlemmer i Winga Vänner og tilbringer en uke med gode venner på Vinga hvor vi spiller og synger Evert Taube-låter. Seilassen gjennom vestkystens skjærgård er alltid en herlig opplevelse. Vi finner alltid nye veier å gå og treffer alltid nye venner. Vi tenker å beholde båten i mange år. Vårt barnebarn Robin, som nå er 9 år og ivrig matros, skal få båten i gave den dagen han fyller 18 år. Så vi tar godt vare på vår "Sjösala Vals"

Med vennlig seilerhilsen

Pål Moen

NOR 728 Sjösala Vals

Trimle i Österled

Denna segling gjordes för fem år sedan. Mycket har säkert ändrats sedan dess. Vi hoppas ändå att läsaren uppskattar denna skildring av en segling till andra sidan Östersjön (red. anm.).

Efter att ha gjort en lång seglats i norska vatten förra året hade jag funderat på att göra en litet kortare semesterseglats till våra estniska grannar i år. Senaste gången jag varit i Estland på egen köl var 1989, sista året under sovjetväldet, då vi gjorde en minnesvärd kappsegling till Tallinn. På den tiden var Estland i ett bedrövligt tillstånd där det t.ex. var nästan tomt i diskarna i livsmedelsaffärerna. Jag minns ett restaurangbesök vi gjorde då den enda måltidsdryck som fanns var dålig rysk konjak! Nu var jag nyfiken på att se hur det såg ut efter knappt 10 år i frihet från ryssarna. Dessutom ville jag se lite andra delar av landet. Av en tillfällighet fick jag höra att Kjelle och Tjåken på Moulin Rouge hade planerat att veckan före midsommar bogsera över en båt till Tjåkens farbror Årtan som flyttat tillbaka till Estland efter 50 år i

Sverige. Det lät ju spännande. Var i Estland bodde han? Jo han hade flyttat tillbaka till huset på Runö där han bodde sina första fyra år av sin levnad innan dom flydde till Sverige.

Runö hade jag hört talat om p.g.a. att det bott en helt svenskspråkig befolkning där under många år och att dom levt under väldigt ålderdomliga former till dom lämnade ön i samband med

den ryska invasionen 1944. Men var den låg hade jag inget grepp om. Kjelle visade mig en liten prick på kartan mitt i Rigabukten. Den var ungefär hälften så stor som Möja kunde jag konstatera och avståndet till närmaste Estniska fastland var ungefär som avståndet mellan Väster-vik och Visby. På grund av dåligt

väder blev inte Moulin Rouge's resa av men Trimle kanske kunde göra ett besök.

Beväpnade med ryska sjökort, fyrlista, ett häfte estniska hamnbeskrivningar och en bra GPS-navigator avseglade Tobbe och undertecknad från en ö i trakten mellan Möja och Sandhamn en

Beväpnade med ryska sjökort, fyrlista, ett häfte estniska hamnbeskrivningar och en bra GPS-navigator avseglade Tobbe och undertecknad från en ö i trakten mellan Möja och Sandhamn en morgon i början på juli. Kursen styrdes mot hamnen Vere på västra Ösel.

morgon i början på juli. Kursen styrdes mot hamnen Vere på västra Ösel. Vi valde Vere eftersom den enligt hamnbeskrivningen var den närmsta, 120 Nm, som hade tull och passkontroll. Efter en fin halvindssegling angjorde vi hamnen vid middagstid nästkommande dag. Vere visade sig vara en gudsförgäten håla med ca 60 själar. Nere i hamnen låg resterna efter en fiskindustri som varit i drift under sovjettiden men därefter gått i konkurs. Dom flesta i byn var arbetslösa och den enda aktivitet vi såg var vedhuggning. Tullhuset var den finaste byggnaden i byn och personalen bestående av två man som knappast förtog sig eftersom det kanske kom in gästande båt om dan i snitt under sommaren. Den största behållningen av Vere blev ett besök ombord i den andra båten som låg i hamnen. Det var en välutrustad 42 fots båt som ensamsegledes av uppenbarligen välbärgad holländare. Anledningen till att han hamnat i Vere var att han kom från en plats i Holland med samma namn och råkat hitta det estniska Vere på kartan och blivit nyfiken på platsen. Vid hans första besök gjorde han bekantskap med folk som han sedan återbesökt och var nu på sitt sjunde besök. Han berättade att han seglade fyra månader om året och gärna i Östersjön. Men han hade också seglat runt norska kusten och ner genom kanaler i Ryssland till Petersburg. Nästa hamn enligt planerna var huvudorten på Ösel, Kurresaare

som ligger på västra sidan av ön inne i Rigabukten och dit det var ca 110 Nm sjövägen. Det är glest mellan hamnar som går att angöra i Estland beroende på att det är mycket långgrunda kuster och sannolikt också p.g.a. att den dåliga ekonomin inte möjliggjort hamnbyggnad. Avfärden blev något abrupt eftersom vinden vände och tidigt på morgonen vilket gjorde det omöjligt att ligga kvar i Veres hamn. Det var varning för hårda vindar vilket gjorde att vi helst legat kvar i hamnen men det vara som sagt inte möjligt. För att segla runt Ösel måste man segla långt utom synhåll från land beroende vidsträckt grundrev. Vindriktningen var dock gynnsam så vi kunde sträck i god fart men genua 3 som enda segel i den hårda vinden.

Det visade sig att de flesta av dom fåtåliga prickar och bojar som fanns inritade i sjökortet saknades i verkligheten så det var nödvändigt med en bra GPS-navigatör om man inte ville segla en ännu längre omväg utanför kusten. Ett fungerande ekolod ger ytterligare säkerhet i navigationen i den här typen av farvatten. Mitt i natten passerade vi passagen in i Rigabukten där det var bättre utprickat med bojar och fyrar. På morgonen nådde vi inseglingen till Kurresaare. Det var en ca 10 Nm lång grund led med glest mellan prickarna som tillåter insegling av båtar med mindre en 3 m djupgående. Yachthamnen som ligger i Romasaare

4 km från huvudorten, visade sig vara mycket bra, väl skyddad mellan pিরer och av "skandinavisk standard" som det stod i hamnbeskrivningen.

In till staden Kurresaare med ca 160.000 invånare gick det bussar en gång i timmen. Avgiften var överkomliga 3 estkronor motsvarande 2,50 SEK och det kändes hemtamt att läsa "samtal med föraren förbjudet under färd" eftersom det var gamla utrangerade SL-bussar. Kurresaare är en mycket trevlig gammal stad med bl.a. en väl bevarad medeltidsborg och ett fint gammalt centrum. Dom estniska städerna har förskonats från vandaliserande rivningar som vi är vana med hemifrån. Det får man förmodligen tacka den dåliga ekonomin för. Här kunde man se vilken enorm förändring som skett i Estland de senaste 10 åren. Affärerna var välfyllda med i stort sett samma sortiment som hemma med enda skillnaden att man hade ett rikligt utbud av vin och sprit i alla livsmedels-affärer och att allt var mycket billigare. I dom centrala delarna i stan var husen upprustade på ett pietetsfullt sätt. Folk var välklädda och var och varannan pratade i mobiltelefon. Bilparken var i stort sett modern med en del pittoreska inslag av

I dom centrala delarna i stan var husen upprustade på ett pietetsfullt sätt. Folk var välklädda och var och varannan pratade i mobiltelefon. Bilparken var i stort sett modern med en del pittoreska inslag av gamla ryssbilar.

gamla ryssbilar. När man kom en bit utanför stadscentrum var dock kontrasten slående. Här var en stor del av dom gamla trähusen i ett bedrövligt skick som utan tvekan omedelbart skulle dömas ut som obeboeliga av en svensk hälsovårdsnämnd. Målarfärgen var bortflagad, dom nedre delarna av träpanelerna var mögliga och halvruttna,

tak- och stuprännor var sönderrostade och fönsterrutorna spruckna. Ofta pryddes dock det hela med parabolantenn.

För att se litet mer av inlandet på Ösel som är ungefär av Gotlands storlek hyrde vi en bil och åkte runt på ön en dag. Som i det övriga Estland består berggrunden på Ösel av kalksten vilket gör att marken är bördig. En resa på Ösel är som att resa tillbaka i tiden till 30-40 talet i Sverige med landskapet dominerat av primitiva småjordbruk. Vi tittade också på en märklig meteoritkrater som är en stor turistattraktion på Ösel. Nedslagsplatsen har bildat en cirkulär krater av ungefär 100 m diameter där en brant kratervall reser sig ca 10 meter över omgivningen och innanför vallen har den ett djup av cirka 20 m.

När det var dags för avfärd från Ösel

bläste det kuling så hamnpersonalen avrådde på det bestämdaste från avsegling eftersom sjön på den grunda Rigabukten blir mycket otrevlig under sådana förhållanden. Så vi lydde deras råd. Vi hade tänkt mellanlanda på Runö för att därefter fortsätta till Pärnu på estniska fastlandet men på grund av blåst och tidsbrist tog vi det tunga beslutet att skippa Runö. Nästa dag var vädret lämpligare för segling så vi startade vår färd mot Pärnu. När vi seglat ungefär en tredjedel av sträckan mot Pärnu mojnade vinden så vi ändrade planerna än en gång och beslutade göra ett försök att komma till Runö. Vinden som var nordvästlig mojnade i jämn takt så att när vi angjorde hamnen på eftermiddagen var vinden trevligt svag. Det fanns bara en hamn på ön och den ligger på den sydöstra spetsen. Den går bara att angöra i gott väder och med vindar från väst och nord efter som inseglingsvattnet är grunt och hamnen helt öppen för syd- och ostvindar. Hamnen var förmodligen byggd under sovjettiden och var i ett bedrövt skick. Den bestod av en halvt raserad pirarm i nord-sydlig riktning och tjänstgjorde som angöringskaj och skulle samtidigt utgöra skydd för en liten hamnflad. Vi försökte ta oss in fladen men vattendjupet var för lågt så vi fick lägga oss endast ca 30 m innanför pirnocken där man låg helt oskyddad för syd- och ostvindar. Som ett bevis på att man gjort ett försök att muddra hamnen låg ett havererat gam-

malt mudderverk på botten inne i fladen. Förutom vraket av mudderverket låg en motorbåt som tillhörde kustbevakningen. Vi hörde senare att vi var den andra gästbåten som angjorde ön under den veckan så det var ingen livligt frekventerad hamn.

Det finns ingen passagerarbåtförbindelse till ön utan dom 60 bofasta plus ett antal sommargäster som skall till och från ön utnyttjar ett flygplan som kommer två gånger i veckan och landar på ett gräsfält nere vid hamnen. För att belysa litet av Runös historia följer ett citat från en skrift om ön. På denna lilla ö bodde sedan urminnes tider en svensktalande befolkning som av fastlandsborna också kallades för svenskar. De förrådiska stormarna och vinterisoleringen, då isen täckte hela Rigaviken, avskräckte ej Runöborna att under generationer bebo sin ö med dess utsatta läge vid havet. När dessa öbor först kom till Runö är emellertid okänt. Kanske skedde det redan i samband med vikingatågen. Men med säkerhet bevarade Runöborna sin kultur, språket, sederna och svenskheten åtminstone från 1341, då ett dekret utfärdat i Pilten den 28 juni av biskopen Johannes av Kurland, förkunnade att: "Allom vare veterligt att vi i nåder medgivit de svenska personer, vilka bebo den kringflutna ön Runen, att de skola besitta sin egendom efter svensk rätt". Fram till svenskarnas utflyttning i början av 40-talet bestod befolkningen

av ca 300 svensktalande och ett fåtal estspråkiga. Vi lyckades efter mycket frågande hitta Ärtans stuga. Han blev förstas mäkta överraskad av besöket eftersom han inte var förvarnad. Han råkade ha besök av dom övriga fyra återflyttade svenskarna som bodde på ön så vi fick höra berättas mycket om hur det varit på ön i gamla tider. Vi vågade tyvärr inte stanna mer än några timmar med tanke på den dåliga hamnen så vi avslutade med en sightseeingtur i öns "taxi", dvs. handelsmans gamla Merca.

Vi satte alltså kurs mot Pärnu för motor i den svaga kvällsvinden. Under natten mötte vi ett antal segelbåtar som låg och drev i den svaga vinden. Eftersom der var sällsynt att möta segelbåtar i dom här vattnen antog att det var kappsegelare vilket senare bekräftades i Pärnu. Pärnu är en av Estlands större städer, 51.000 invånare, och ligger inne i en egen bukt i Rigabukten vid mynningen av Estlands längsta flod. Det är en vacker gammal Hansastad med anor från 1100-talet med borgruiner mm. Vi hade turen att komma mitt under deras årliga festival så det var ett myllrande folkliv, med mycket musik, dans och uteserveringar. Ett av festivalcentra var yachthamnen så vi hamnade mitt i smeten. Som lök på laxen var det

också strålande väder. Som omväxling till stadsvimlandet passade vi också på att ta en fin tur upp efter Pärnufloden i gummijollen.

Eftersom vi inte skulle hinna segla till Tallinn blev det ett ypperligt tillfälle att ta bussen dit i stället. Det blev ett positivt återseende av staden där man inte längre märkte så många spår från sov-

Vi lyckades efter mycket frågande hitta Ärtans stuga. Han blev förstas mäkta överraskad av besöket eftersom han inte var förvarnad. Han råkade ha besök av dom övriga fyra återflyttade svenskarna som bodde på ön så vi fick höra berättas mycket om hur det varit på ön i gamla tider.

jettiden. Man har satsat mycket på att rusta upp den gamla stadskärnan och atmosfären påminde om sommar-Visby. Man kunde t.ex. ta en öl på någon uteservering och äta god mat i gamla källarvalv. För att tillfredställa Tobbes tågintresse tog vi tåget tillbaka till Pärnu. Vi fick mycket valuta för pengarna för vi hade

tåget nästan för oss själva och det tog mer än dubbelt så lång tid som bussen. När man gör en sådan resa ser man att landsbygden har släpat efter kraftigt i omdaning av Estland.

Nästa dag när det var dags för avfärd blåste det en frisk sydvästvind på ca 12 m/s som gav oss en blöt kryss ut på Rigabukten där både vi och Trimle fick smaka rikligt på det flodbruna vattnet. Trimle fick på kuppen en kraftig "solbränna" som efter hemkomsten visade sig vara omöjlig att få bort med annat

än gelcoatcleaner innehållande oxalsyra. Vårt mål var ett färjeläge på fastlandssidan som heter Virtsu och för att komma dit är man tvungen att gå långt ut på Rigabukten för att runda ett par öar som man inte kan segla innanför. Efter en kryss på ca 20 Nm kunde vi äntligen runda upp till NV-lig kurs och släppa på skoten. Resten av etappen blev bekväm segling med god fart. Den enda incidenten var när vi mitt i natten var nära att segla in i fiskegarn som spärrade vägen men som turligt nog upptäcktes i sista sekunden. Vid en närmare titt på sjökort befann vi oss mycket riktigt i utkanten av ett fiskeområde som inte fick befaras. Fram mot småtimmarna kunde vi angöra Virtsu för några timmars sömn och proviantering innan färden fortsatte mot Haapsalu. Etappen till Haapsalu var en lagom lång dagsetapp, faktisk den första där vi inte behövde ta natten i anspråk. Staden ligger mitt på Estlands västkust väl skyddad i en vik och med stora öar utanför som gör att vattnen utanför är av skärgårdskaraktär. Staden har gamla anor som ett seglingscentra vilket innebär att dom hade en riktigt hyfsad småbåtshamn. För övrigt är det en mysig småstad med en gammal borg mitt i stan som största sevärdhet.

Som avslutning på Estlandsseglingen hade vi planerat in ett besök på Dagö som är den näst största ön i Estland. Den har ungefär samma storlek som huvudön i Åland och ligger i ett område där det tidigare bott mycket svensk-

språkig befolkning. Det var från det här området dom s.k. Gammalsvenskbyborna kom. Dom blev utvisade från Dagö under mitten på 1700-talet och blev hänvisade till en plats i Ukraina där deras ättlingar bevarat språket långt in på detta århundrade. Huvudstaden på Dagö heter Kärdla och har konstigt nog ingen båthamn. För att ta oss dit gick vi till en fiskehamn som ligger ca 1 mil från staden. Hamnen låg mitt inne på ett varvsområde där man låg granne ett 10-tal stålträlare som låg inne för översyn. Det var inte någon speciellt charmig hamn men man låg väl skyddad. På hamnkontoret kunde vi beställa in en taxi in till staden där vi bl.a. passade på att bunkra billig öl och sprit. Priserna är som sagt väldigt låga. För övrigt var staden ingen större sevärdhet.

Innan vi lämnade Estland var vi tvungna att uppsöka en plats med utklaringsmöjligheter. Därför gjorde vi ett sista strandhugg i en liten hamn som heter Lehtma och ligger på norra udden av Dagö. Platsen verkade i stort sett ha som huvuduppgift att vara sista utpost mot Finland för båtfarare. Utklareringen gick smärtfritt med hjälp bl.a. ett paket svenskt bryggkaffe som tagits med för dylik tillfällen och inte kommit till användning.

Hemfärden gick sedan via finska Utö och Åland.

Hälsningar Hasse
(Hans Svedman)



Fulladdad El-kväll med mycket spänning

I slutet av november var vi många Scampiägare som samlats för att lyssna till Stefan Skyllermark och Marie Jönsson som berättade hur vi klarar ström till våra båtar. Man menade att vi som seglar inte körde våra motorer särskilt mycket och därmed inte laddade batterierna så mycket.

Komplettering kan alltså behövas och där förordades solcellspanel för topp-laddning. Samtidigt håller inte batterier hur länge som helst.

Perfekt skött fem år, men redan efter tre år är styrkan halverad. D.v.s. vänta inte för länge med att köpa nya batterier.

Ladda sedan vid torrsättning en gång på vintern samt inför sjösättning.

Stefan och Marie menade också att det är viktigt att ha rätt grovlek på kablarna för att kunna släppa fram ström.

Vi fick också bra information om generatort, kopplingsplintar, kabelskor, hur man mäter sin batteribank och mycket, mycket mer.

Mot slutet av kvällen kände man sig som man åter var på fysiklektion i gymnasiet.

Tack Stefan och Marie!

Gå gärna in på deras hemsida och läs mer, www.skyllermarkspressar.se

**God Jul och Gott Nytt År
önskas alla Scampiseglare!**

