

Nyhetsbrev

№13
april -00



Arctic Sea Kayak Race i Lofoten

VARFÖR LOVAR KAJAKEN? KAJAKTRÄFFAR FÄRDBERÄTTELSE

OCH MYCKET MER....

KONTAKTNÄT FÖR KAJAKFÄRDSPADDLARE

ÄNTLIGEN!!

"Bättre sent än aldrig" sägs det, men jag avskyr att ligga såhär i ofas! Detta Nyhetsbrev var tänkt att komma ut för 1½ månad sedan, men jag har totalt misslyckats i denna min ambition! Tid har verkligen blivit en bristvara för mig på sistone, det är en förklaring, ingen ursäkt. Min förhoppning nu, är att kunna ha nästa nummer ute under juni, så må detta nummer inspirera er till att skriva många å långa fina artiklar!

Vad jag vet som är på gång till nästa brev, är en förteckning över kajakrelaterade webplatser. Jag efterlyste tips på sådana i nummer 11 av Nyhetsbrevet och det har inkommit en hel del nu, men det är mestadels bara långa listor med web-adresser utan förklaring till innehåll, och eftersom jag inte är någon hängiven web-crawler själv, så har Rolf Jungbark lovat att gå igenom allt sammans, sortera och göra en kort beskrivning på vad varje sajt erbjuder. Roffe har också utlovat en liten surf-guide med några tips på hur man lämpligen griper sig an en sökmotor. Jag gissar att det är många fler än jag som kan ha stor nytta av en sådan surf-guide....

Med detta nummer följer också en medlemsförteckning och jag kommer fortsättningsvis att fylla på med nytilkomna medlemmar i varje nummer av Nyhetsbrevet. Tyvärr har ett 40-tal medlemmar lämnat oss sedan förra året, men det har kommit ungefär lika många nya, så summan av kar-

demumman är att vi ligger på ungefär samma medlemsantal, c:a 180. I detta sammanhang får jag passa på att tacka Jim Danielsson, som just nu är vår i särklass största medlemsvärvare. Jim har en hel del bildvisningar och föredrag om sina kajakturer och han bär varje gång med sig en uppsättning Nyhetsbrev, visar upp dessa och talar sig varm för Kontaktnätet samt uppmanar lyssnarskaran att komma med i nätet.

Nå, jag håller på att gå och bli egen företagare minsann! Min plan är att bygga "stripkajaker" av trä, glasfiber och epoxi, och kunna leva på att sälja dessa kajaker. Jag får då kombinera två av mina största intressen; kajak och hantverk, jättekul!

Jag har också forskat vidare litegrann i möjligheterna att bilda en Nordisk Kajakfärds Organisation. Jag besökte Föreningen Norden i Stockholm och fick där tala med en kvinna som har mångårig erfarenhet av Nordiskt samarbete på olika nivåer. Hon berättade att ingen organisation hittills lyckats att vara rent Nordisk, utan man har löst det så att varje land har sin organisation och sedan finns en arbetsgrupp med några personer från vardera landet som träffas någon gång varje år och går igenom gemensamma angelägenheter.

Man kan i ett inledningsskede söka resepengar från Nordiska Kulturrådet för ett dylikt möte och min tanke är att engagerade och entusiastiska kajakister i de olika

länderna nu kunde samlas, diskutera igenom och enas om saker vi vill ta upp gemensamt och att några av dessa kajaker sedan kan träffas vid någon vacker vattenpöl, paddla, umgås, lära känna varann och dessutom gå igenom alla dessa gemensamma ting och förhoppningsvis få ut något riktigt bra ur summan. Till detta sistnämnda möte skulle vi alltså kunna söka projekt pengar från Nordiska Kulturrådet så att dessa personer själva inte ska behöva stå för resan.

Snacka med varann i de olika länderna och fundera på om ni tycker detta kan vara ett sätt att börja!

Jag fick oxå se en Nordisk tidning och kontaktade redaktionen för att få reda på hur det hela fungerade. Det sitter en enmansredaktion i varje land och plockar ihop några sidor, varpå allt material skickas till en firma som sätter ihop, trycker och distribuerar tidningen. Detta är alltså ett sätt att lösa det hela. Den tidningen omsätter ungefär en miljon årligen och enmansredaktionerna erhåller då även en lön för sina arbeten.

Det som brukar vara största problemet med Nordiska sammanslutningar, är ekonomin men eftersom nu finska Merita, svenska Nordbanken och danska Unilagit sig samman och en norsk bank oxå förhoppningsvis ska komma med i denna sammanslagning, så trodde kvinnan på Föreningen Norden att det inom en ganska snar framtid kommer att bli mycket lättare att bilda Nordiska föreningar. Man kan ha ett gemensamt konto dit alla kan skicka sina medlemsavgifter utan extra kostnader för utlandsbetalning.

Ja, jag tycker personligen att det vore mycket värt att försöka få igång en utökad samverkan mellan de Nordiska länderna och att vi kunde driva vissa saker på samma

sätt. Instruktörs-certifiering och utbildning i allmänhet tycker jag är en sådan sak. Vi har så lika paddelvatten och vi lånar ofta varandras paddelvatten. Det vore himla kul om vi kunde ha utbyte av ledare och instruktörer, så att framförallt vi från Finland, Sverige och Danmark kunde komma och jobba som ledare och instruktörer i de mycket eftertraktade Norska vattnen!!! :-)

Men för sådant krävs att vi alla har ungefär samma standard och förväntningar på en ledare/instruktör.

Ja, ja. Mer om detta vid senare tillfälle.... Jag fick häromdagen veta att långfärds-paddlarna i Kalmar Kanotklubb har lämnat klubben och gått över till en segelklubb i stället. Detta är något jag väntat på länge nu. I de flesta av landets kanotklubbar är långfärds-paddlarna diskriminerade på alla möjliga sätt och känner det mest som att styrelsen (som i många fall består av gamla rejsingsstofiler) anser att långfärdarna är där på nåder. Detta är en skrämmande attityd, jag gick själv med i Nyköpings Kanotklubb för några år sedan och det första man sade till mig när jag ringde klubben, var att jag inte skulle förvänta mig något som helst intresse för vad jag pysslade med. Människor som har ett så enormt behov av att pinka in revir och aldrig någonsin är nyfikna på nya saker, ger jag inte många ören för! I fallet Kalmars långfärds-paddlare, var bemötandet från segelklubben ett HELT annat. Dom mottogs med öppen famn. Jag har sökt Sven Knutsson som är eldsjälens bland Kalmars långfärds-kajakister, men han är säkert ute och paddlar nu i påskhelgen.... Jag hoppas att till nästa nummer kunna ha mer detaljer och fakta om detta.

Men nu; ha en fin läsestund med detta Nyhetsbrev nummer 13!!

vid tangentbordet Karin Mentzing

Om Kontaktnätet

Kontaktnätet är ingen förening, ingen klubb, ingen organisation eller något liknande, utan just bara ett kontaktnät. Postgirokontot dit du skickar din medlemsavgift står på mig som privatperson, ty när jag först

pratade med Posten om ett föreningskonto, så visade det sig att det då krävs en lista över styrelsen; ordförande, suppleanter etc. samt protokoll över styrelsemöten och en mängd andra papper och blanketter. Administration helt enkelt. Och var det något jag verkligen inte önskade så var det just detta. Demokrati i all ära, men tungrott blir det och alltför ofta blir det inte så mycket gjort heller.... Kontaktnätet skulle vara enkelt att hantera, basta.

Varje medlem (även jag) betalar 100 svenska kronor för en period. Perioden är inte tidsbestämd och jag kan inte i förväg fastställa hur många Nyhetsbrev du får för hundringen. Det beror helt enkelt på hur långt penningarna räcker, hur stor kopieringskostnaden blir o.s.v. och inte minst; hur mycket Posten behagar ta betalt för att skicka ut Nyhetsbreven, portokostnaderna är numera ungefär desamma som kopieringskostnaderna, hur märkligt det än kan låta....tidigare, när Nyhetsbreven var tunnare, låg portokostnaderna tillåmed högre än kopieringen. Våra kanaler är först och främst Medlemsförteckningen och Nyhetsbreven. Kontaktnätet som sådant arrangerar inte turer, träffar o.s.v., men vilken medlem som helst kan alltid få ut information om olika arrangemang genom Nyhetsbrevet. Om du ordnar en tur, träff eller annat som du vill bjuda in flera kajakister till, så berätta om det i Nyhetsbrevet!

Det har på sistone kommit en hel del nya medlemmar till Kontaktnätet, så jag känner att det kan vara läge med en kort filosofisk utläggning om Kontaktnätets liv och leverne.
/Karin Mentzing, spindel

I Nyhetsbrevet råder i princip tryckfrihet, d.v.s. jag går inte in och refuserar eller censurerar material som skickas in av medlemmarna, även om jag personligen inte kan stå för innehållet. Dock går jag allt oftare in och

föreslår justeringar i texter, men aldrig utan att rådgöra med författaren och ge denne sista ordet före publicering. Ingen behöver alltså vara orolig över att materialet dyker upp i Nyhetsbrevet och är oigenkännligt.

Jag ser mig själv såsom spindeln i detta nät och Kontaktnätet är så ordnat att vem som helst när som helst ska kunna gå in och ta över spindelrollen. Så om du tycker att det kunde vara roligt att vara spindel under något eller några år, så bara tjoa till. Personligen tycker jag att det är himla kul att få in all detta fina material å dessutom vara den förste som får läsa det. Och att knäpa med Nyhetsbrevet tycker jag oxå är jätteskoj. Ni som varit med sedan starten, våren '97 har förhoppningsvis noterat att jag lärt mig iallafall litegrand om layout å sänt....-) Men det kanske allra roligaste med att vara spindel, är alla de härliga kajakister jag får kontakt med tack vare Kontaktnätet och Nyhetsbrevet!

Jag har ju oxå på sistone haft funderingar och önskemål om att Kontaktnätet skulle kunna slås ihop med andra Nordiska kajakfärdsgrupper/föreningar/organisationer etc. och att alla våra små nyhetsbrev och blad skulle kunna slås ihop till en riktig tidning. Som det ser ut just nu, så får nog detta anstå ett litet tag till, men tankarna finns där och många kajakister runtom i Norden delar denna dröm med mig.

Jag tänkte här och nu försöka upprätta någon sorts kalender med större arrangemang, turer, träffar o.s.v. som berör alla och vem som helst. Om du ser eller hör om något sådant, så hjälp mig gärna med att komplettera denna lista!

KALENDER

27-29 maj Symposium + träningsvecka, Jersey.

Kontaktperson Kevin Mansell e-mail kmansell@itl.net

10 - 17 juni Millenium Canoe Week, Mikkeli - Helsingfors.

Kontaktperson Seppo Karhu e-mail seppo.karhu@suomenlatu.fi

30 juni - 7 juli Arctic Canoe Race ACR, Kilpisjärvi - Haparanda.

www.saunalahti.fi/acr Kontaktperson Petri Sutinen e-mail acr@nic.fi

24 - 28 juli Arctic Sea Kayak Race ASKR, Lofoten.

<http://playak.com/cgi-local/slink?000725> klicka på Havspaddling-Terminliste-ASKR.

Kontaktperson i Sverige Johan Norberg e-mail jono@combra.se

24 - 31 juli Öppna Grönländska Kajakmästerskapen, Nuuk.

Kontaktperson Lars Peter Danielsen e-mail danielsen@greenet.net

18 - 20 augusti Symposium+instruktörs-certifiering, Orust. www.orust-kajak.se

Kontaktperson Thomas Åhlberg e-mail friluftsliv@orust-kajak.se

Hufvudstadspaddling, Oslo-Köpenhamn-Stockholm-Helsingfors.

Kontaktperson Matti Seppänen e-mail matti.seppanen.iki.fi

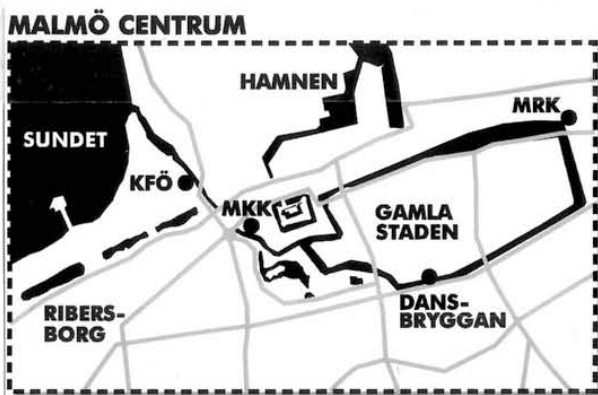
Anglesey i augusti !!

Jag tänker försöka dra ihop ett gäng på 8 kajakister och åka till Anglesey efter kajaksymposiet på Orust. Färjorna lämnar Göteborg torsdagar och söndagar kl. 10, så jag tänker mig att vi åker torsdag 24 augusti och anländer då till Anglesey fredag kväll. Färjorna lämnar sedan Newcastle på måndagar och fredagar kl. 15, så vi kan lämna Anglesey tidigt fredag morgon 1 september och är då tillbaka i Göteborg på lördag kväll 2 sept. Priset för en "alla och bilen" inkl. hög bil (kajakerna) är 7 135:- vilket innebär 1 784:-/pers. Räkna sedan med c:a 130 mil bilköra i U.K. gör c:a 350:-/pers.

Vi kommer att få egen instruktör som kan specialsysträning som vi önskar den. Du bör vara ganska erfaren paddlare för att ha något utbyte av att paddla vid Anglesey. Jag har ännu inte lyckats få rätsida på vad instruktör + mat & husrum etc. kostar på Anglesey, men det är inga jättesummor det handlar om. Är du intresserad så hör av dig till mig, så fixar jag med samordning, bokningar o.s.v. /Karin Mentzing

I sista minuten inkom detta:
16-22 juli Havspaddlecamp, Tromsø
<http://troms.kulturnett.no/hpck>
Kontaktperson: Jan H Kristiansen
e-mail: vagabond@sensewave.com

M Ö T E T



av Bengt Rosenhall

Minns du de varma, ja nästan olidligt varma dagarna i början av augusti?

En av dessa dagar tänkte jag att det kunde kännas bra med en paddeltur runt Malmös kanaler.

Jag packade snabbt väskan med de viktigaste sakerna. Klockan var bara tio när jag med ett fast grepp om vattenflaskan läste ytterdörren och gav mig av mot Malmö Kanotklubb.

Några minuter senare var jag på plats och efter ett par ord med Gert, vaktmästaren, om den annalkande festivalens bestyr, gled jag så ut från bryggan. Min plan var att paddla kanalen medurs, mycket för att passagen vid Södertull blivit blockerad av en dansbrygga dagen tidigare.

En del dylika "hinder"(!) byggs upp under några veckor varje sommar för den stora Malmöfestivalen. Denna festival kretsar till stora delar kring Malmös kanaler, med bland annat drakrodd och andra vattenaktiviteter.

Det fick bli en snabb tur till Kaptensbron och tillbaka. Klockan var nu halv elva.

En stund senare hade jag krånglat mig förbi en flytande golfgreen vid Börs huset, vinkat till ett gäng turister på rundtursbåten "Rundan", för att därefter glida ut på "havet" vid vars ände Malmö Roddklubb har sitt center.

Väl framme vid centret kändes det nödvändigt med en paus för vattenintag.

Just i det ögonblicket blev jag varse en brunbränd man som satt på bryggan. Han tittade stint på mig med en cigarett i munnen.

—Hej!, sade jag.

—Hei!, svarade han, på norska.

—Varmt idag.

—Kan man säga, svarade han. Och så var vårt samtal igång. Jag förklarade

vem jag är och var jag kommer från. Han nickade allvarligt och jag förstår att jag är en av många som han stilla har iakttagit - under en ganska lång tid.

Han berättade att han också paddlat till bryggan. Dessutom hade han sovit där under natten. Natten innan hade han sovit över på Malmö Kanotklubbs brygga.

Just då fick jag syn på hans kanot. En havskajak, gul med svarta luckor och fylld med packning. Visst hade jag sett honom tidigare? Jo, nu minns jag! Hade han inte sovit över på Kanotföreningen Öresunds brygga också? Jag tänkte att många på Malmö Kanotklubb sett honom här och var i kanalen och kanske undrat vem han var. Snart skulle jag få veta. Han berättade nu, först motvilligt, småningom alltmer öppen hjärtigt, om sina resor och sitt liv.

—För sju år sedan var jag framgångsrik fotograf hemma i Norge. Det sista uppdraget jag gjorde, var en fotografering åt ett fastighetsbolag då jag skulle avbilda en husfasad.

Men så grep ödet in. Just när jag presade ned kamerans avtryckare, steg det ut en dam på en av husets balkonger. Jag noterade detta med en viss irritation, men just då rasade balkongen. Damen föll sju våningar och omkom.

Min nye vän hade sekvensen prydligt fångad i sin kamera. Några månader senare var han så 350.000 NKr rikare av en livlig bildförsäljning och det var

då han tog steget och sålde allt, inklusive firman, och hoppade av det vanliga livet.

—Jag ”konverterade” och blev familjens svarta får.

Det var nu det började, och hans första steg var att köpa sig en havskajak

Han berättade otroliga historier om de kringflackande åren. Hela tiden i kajak. Han berättade om den gången han paddlat i Kattegatt och landstigit på en sandrevell mitt ute i havet. Alldeles ensam, förutom en sälkollonis stillsamma sällskap.

—Det var så fridfullt tyst och ensamt att jag beslutade mig för att slå läger där ute över natten. Efter middagen och ännu en cigarett, min enda last, anade jag plötsligt ett motorljud som närmade sig ön. En stund senare vinkade jag till piloten i ett litet sportplan som sakta passerade.

—Inte ens här kan man vara ifred, inte ens här kommer man undan civilisationen, tänkte jag.

—Just som jag somnat i skymningen, väcktes jag av helikopterljud och båtmotorer och snart badade min lägerplats i ljus. Sälarna flydde förskräckt ned i vattnet.

Jag blev informerad om att jag betraktades som nödställd och att larm utgätt om min situation. Jag skulle nu bli räddad.

Så gick det som det gick.

Kustbevakningen återvände till land. Det han inte visste då var att det skulle riktas ett krav för falsklarm mot ho-

nom på 720.000 Nkr. En kort episod som blev ett helt äventyr med rättegång i Oslo, där han till slut segrade genom att visa att säkerhetsutrustningen i kajaken var oanvänd.

—Skicka räkningen till sportflygaren istället, var hans sista ord i rätten och de norska skattebetalarna fick slutligen stå för notan.

Dagen gick och vårt samtal fortskred. Jag fick veta att han denna sommar paddlat från Oslofjorden runt södra Sverige upp till Stockholm. Efter några veckor där hade han så paddlat tillbaka till Malmö, där han hamnat i vår kanal. Dagarna fördrev han med små utflykter till Dragör där han bunkrade några burkar öl.

—Det är nästan det bästa jag vet, att i skymningen paddla ut i Sundet och där i stillhet njuta av ett par starköl.

Jag hade för länge sedan dragit upp min kajak på bryggan och nu var vi fullt sysselsatta med något intressant; Jag bjöds på en fullständig genomgång av hans utrustning.

Han visade mig hur hans Magellan GPS-navigatör fungerar, jag fick se hans packning och kameror. Han berättade om sina matvanor till sjöss och jag fick veta en hel del om havspaddling.

Han visade också sin paddel med stora blad för kustnära paddling och förklarade varför det var så bra att ha bladen helt ovinklade mot varandra.

En del kunde jag inte riktigt hålla med

om, medan annat gav mig en del att tänka på.

Var det ödets mening att vi skulle träffas, undrade jag tyst när jag funderade på allt jag hade hört.

—Vad ska du göra nu? var min nästa fråga.

—Jag väntar några dagar, sade han, sedan sticker jag. Då drar jag iväg. Då paddlar jag till Marocko.

Det har varit själva meningen med de här sju åren, min dröm har hela tiden varit att paddla till Marocko. Jag är där nu, nu är det dags, avslutade han.

Jag begrundade vad han sagt medan jag släppte ner min kajak i vattnet.

—Kanske ses vi om ett år, sa vi, och sedan paddlade jag iväg. Jag kände hans blick bränna i ryggen. Jag paddlade inte avslappnat, jag kände mig spänd.

—Paddla till Marocko ..?

En stund senare gled jag in vid Malmö Kanotklubbs brygga. Jag var trött, oerhört trött. Klockan var nu halv fyra.

Dagen därpå cyklade jag ned till Malmö Roddklubbs brygga. Jag måste ha mannens namn och adress, tänkte jag. Men, han var borta. Jag cyklade runt kanalen och ut förbi Kanotföreningen Öresund. Jag fortsatte ut mot Sundet och därute såg jag en liten prick som sakta försvann mot horisonten.

Bedrövad cyklade jag hem igen.

Vi får väl se om ett år, var den enda tanken jag förmådde tänka.

Baltic Odyssé

Bengt Hansson, Kontaktnätsmedlem och nybliven pensionär, sätter sig inte ner och pillar förstrött med persiennerna nu på ålderns höst. Nej, han har alldeles nyligen gett sig ut på en lång härlig paddeltur. Runt hela Östersjön närmare bestämt.

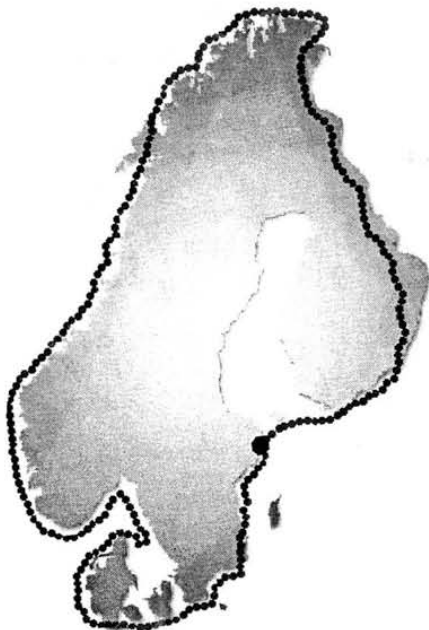
Bengt startade från Stockholm den 8:nde april och han hoppas vara tillbaka där igen, innan isen lägger sig i höst. Under melantiden kommer han alltså i ganska stor utsträckning befinna sig i den gamla blå trotjänaren som så många av oss sett honom vältra runt i novemberkallt Saltsjö-

vatten, för att sedan få njuta av den så eftertraktade bakelsen (Havskajakens Dag).

Målet är resan, men oxå att få besöka vackra och historiska platser runt vårt stora innanhav. Jag vet oxå att Bengt har stämt träff med kajakister, klubbar och andra längs vägen och kanske får han även sällskap en liten bit här och där.

Läs om hans färd på www.utsidan.se under "Gäster - Alla de andra - Baltic Odyssé".

Jag får bara säga: Ha en underbar sommar Bengt!! /Karin Mentzing



Kajak runt Skandinavien

Ja, här har vi ytterligare en Kontaktnätsmedlem som minsann inte ligger på latsidan! Magnus Fischer befinner sig nu i planeringsstadiet för sin färd runt hela Skandinavien. Magnus kommer att lämna Stockholm i mars/april 2001 och räknar med att ha slutit cirkeln omkring november/december samma år.

På www.utsidan.se/krs kommer du så småningom att kunna läsa om både denna färd och tidigare färder Magnus gjort.

Fantastiskt Magnus!!

Ha en jättefin resa!! /Karin Mentzing

Läckande motiv och vattentäta skott

av Jens Marklund

Björn Thomasson ondgjorde sig i förra "Nyhetsbrevet" över vad han uppfattade som konstiga regler och överdrivna kontrollbehov. En känga utdelades till "ett kajakföretag i Bohuslän". Eftersom jag skrivit texten Björn refererade till (den stod på Orust Kajaks hemsida), kan jag inte låta bli att svara.

Jag blev ju rätt putt av att utpekas som inkrökt regelmakare med suspekt kontrollbehov, och tycker dessutom att försöket till motivanalys var rent transigt. Att uttala sig om andras motiv är nästan alltid att ge sig ut på alltför tunn is. För att ha förargat en medpaddlare och dessutom kvacksalvat inom psykologin, dömer jag dig, Björn, till böter. Erläggs i form av en öl nästa gång vi råkar befinna oss på samma utskänkningsställe.

Å andra sidan var det klumpigt av mig att formulera mig så, att vi utslöt allt annat än havskajaker. Texten var preliminär (arrangemanget kajakorientering har för övrigt ställts in), syftet var gott - men det är usla

ursäkter. För att också ha förargat en medpaddlare och dessutom i onödan ha belastat världen med korkade regler (en värld som sannerligen inte lider brist på sådana), dömer jag mig själv till böter. Erläggs i form av... tja, vad vill du ha att dricka, Björn?

Nu tar jag inte upp detta endast för att reparera särad stolthet, utan mer för att jag tycker sakfrågan är intressant och kunde må bra av att luftas offentligt. Var går egentligen gränsen mellan det personliga ansvaret och en arrangör? Hur mycket av säkerheten ska var och en stå för, hur mycket ska en arrangör eller gruppleddare ta på sig? Vad tycker du?

Visst är det att i princip "lägga sig i" att kräva att folk ska ha flytväst. Men ändå skulle jag inte vilja medverka till att någon -under en tävling eller eljest-ger sig ut i en kajak utan att bära flytväst. Jag tror inte Björn eller någon av er andra tycker annorlunda. Där har vi alltså en sak som tydligt befinner sig på ena sidan av gränsen. Att däremot kräva att alla paddlare ska ha flytväst av ett visst typ eller märke, vore mig

och säkert de flesta av er främmande. Ett exempel som tydligt befinner sig på andra sidan.

Nå, om man nu vill tillfredsställa både enskildas frihet och god säkerhet, hur gör man då? Ett sätt kan vara att fokusera på funktionen, inte på redskapen eller tekniken. Alltså, i exemplet flytväst, kräva att deltagarna bär ett plagg som kan hålla dem flytande, men lämna det upp till var och en att välja plagg.

I fallet orienteringstävlingen (eller, för den delen, varje grupparrangemang i skärgården) tycker jag det är rimligt att kräva att deltagarna ska kunna rädda respektive räddas av varandra i händelse av kapsejsning. Vid en vanlig grupputflykt räcker det om några av deltagarna behärskar konsten, i fallet orienteringstävlingen hade det krävts att varje lag kunde klara sig självt.

Sker arrangemanget vid vattentemperaturer över 17-18 grader, har man ju rätt gott om tid för rädd-

ningen, och kan sätta kravnivån lågt. En kajak med vattentäta skott är naturligtvis lättast att få upp, ofta kan paddlaren göra det själv utan assistans. Men även en öppen kajak går ju att bärga, om den bara har någon form av flytkraft. Ett par flytkuddar typ forskajak, till exempel, och det finns även andra sätt.

Jag tror alltså att vi för orienteringstävlingen (som var tänkt att ske i juli månad) kunde ha nöjt oss med att kräva funktionen "Kajaker som efter kapsejsning flyter tillräckligt bra för att ge möjlighet till kamraträddning", och sedan låtit deltagarna själva bestämma hur det skulle lösas. I tveksamma fall hade man ju kunnat be personerna i fråga demonstrera sin räddningsteknik. Det hade bara gagnat dem, som extra träning, för i själva tävlingen var det tänkt att momentet kapsejsning och kamraträddning skulle ingå...

Björn, du frågade retoriskt om någon trodde att säkerheten sitter i antalet vattentäta sektioner. Det gör den självklart inte. Men håll med om att de hjälper!



Svar till Ulf Lundberg om onödiga prylar.

Hej, Uffe!

Du är en mycket duktig paddlare, framför allt i fors. Jag minns med glädje när du för många år sedan (kanske 8 år) lärde min grabb Viggo att paddla fors i Strömsholm. Den glädje som han och du hade då var en fröjd för ögat (och örat). Jag hängde med och lärde mig lite också. Efter denna inledning, som är till för att säga att jag uppskattar dig som person och vet att du är en duktig paddlare, vågar jag mig på att raljera med dina synpunkter på onödiga prylar.

Din inledning med punkt 1 - 4 håller jag helt med om. Men sedan går våra åsikter isär om vad som är onödiga prylar. Flottör eller seawings är bra att ha, även den bäste kan missa och en foamblockflottör kan användas till att dra upp kajaken på. Man kan också bli sjuk och behöva det stöd som en flottör kan ge.

Radio skulle jag aldrig paddla utan. Min erfarenhet är att de fungerar bra och att man har nytta av sjörapporterna. Om du upplever att de aldrig stämmer kan du väl ha med dig en free-style med inspelat bra väder, fast då blir det ju en pryl till. Att inte ha reservpaddel är ungefär lika listigt

som att inte använda säkerhetsbälte i bilen eller inte ha försäkringar. "Mig händer det aldrig något!" I fors har jag brutit av två paddlar, jag vet flera som brutit av sina långfärdspaddlar.

Det där att inte ha bogserlina när man paddlar ensam kan jag förstå. Men det där med stol kommer du nog att förstå när du blir äldre. Jag kan möjligen stå med korslagda ben. Däremot vet jag inte om jag behöver ett drivankare. Smaken är olika. Man skulle faktiskt kunna driva det där med onödiga prylar så långt att det enda man behöver är en kajak. Det går att paddla med händerna, kapell är onödigt, tält behövs inte, slopa köket och gör upp eld genom att gnida pinnar osv. Men?

Tänk vad mycket vi har att prata om när vi träffas nästa gång. Fast det dröjer nog. Jag startar i april för att paddla Östersjön runt och är tillbaka i Stockholm september/oktober. Förresten så kan du läsa om min färd på www.utsidan.se "Gäst på Utsidan". Du må tro att jag har prylar med mig! Det ska bli kul att träffa dig igen Uffe!

Bengt Hansson

Tyckt och tänkt

I Nyhetsbrev nr 11 nov. -99 skriver Lena Conlan mycket intressant om "Objektiva faror för havskajakpaddlare". Tack för den innehållsrika artikeln.

Under stycket "Floder" står det att bästa tiden för att korsa större flodmynningar är tiden mellan ebb och flod eller när tidvattnet är på väg in. Men är inte bästa tiden mellan ebb och flod eller när tidvattnet är på väg ut?

Det krävs då visserligen en stor kompensation för avdrift men samtidigt undviks ett annars ofta besvärligt strömskval som uppstår när den utgående flodströmmen möter det ingående tidvattnet.

/Jim Danielsson

Paddelkompisar sökes!

I förra numret av Nyhetsbrevet hade jag en annons om italienaren Leonardo Leoni som planerar att paddla kajak i svensk skärgård under juli eller augusti i år. Han kommer till Sverige i egen bil med sin kajak på taket, men han vill gärna ha sällskap av svenska paddlare. Nu skrev jag häromdagen och frågade om han blivit överhopad av inbjudningar och det hade han tyvärr inte. INGEN hade hört av sig!!

Nog måste det väl finnas någon som planerar en trevlig skärgårdstur någonstans under juli/augusti och tycker att det vore kul att lära känna en kajakist från Italien?

Jag kan intyga att det är både roligt och lärorikt att träffa kajakister från andra länder och dessutom kan du vara säker på att alltid vara välkommen att hälsa på & paddla hos dom sedan! Leonardo kommunicerar på engelska och du kontaktar honom på följande adress:

Via Giovanni XXIII n:o 7
56010 Migliarino Pisano - Pisa, Italien
leoni@mediev.unipi.it

VIDEOFILM

med bl.a.

Paul Caffyn till utlåning

Kontakt nät har en videofilm som medlemmar kan låna.

Det är en c:a 20 minuter lång inspelning från Nya Zealändsk teve, som handlar om Paul Caffyn och hans paddling längs hela Alaskas kust. Intervju hemma hos Paul och sedan från paddlingen uppe i Alaska.

Efter avsnittet om Paul, är det tyvärr 18 minuter myrornas krig, men sedan kommer två svenska teve-inspelningar, den ena om Torkel och Annika som färdades runt hela svenska gränsen och då bl.a. erövrade HBB, den andra om Ola som skidade ensam till sydpolen.

Utlåningen sker enligt stafettmetoden, så att du får hem filmen och när någon ny vill låna den, så skickar du den vidare till den personen.

Det finns ett antal filmer ute i omlopp nu, en i Danmark, Bente Pedersen vet var den finns, en i Norge, Sigmund Hansen vet var den finns och några i Sverige, jag vet var dom finns. Vill du låna filmen, så kontaktar du någon av oss (se medlemsförteckningen) och vi ser till att filmen kommer hem till din brevlåda.

/Karin Mentzing

Min långfärd längs Västkusten

Ett utdrag ur dagboken

I det intressanta och späckade Nyhetsbrevet nr 12 läser jag med beundran och avund hur kajakkollegor paddlar runt kusten i rekordfart, hur de bryter läger i ett nafs och hur de tillagar goda och närande böngrytor. För att ge röst åt en annan del av den paddlande mänskligheten -vi som klan-tar till det- bjuder jag här på ett utdrag ur dagboken från mitt HBB-försök sommaren 1999.

Du kommer in i handlingen när jag efter mycket om och men brutit mitt läger i regn och rusk. Jag befinner mig vid Kullavik, norra Halland och har under förmiddagen paddlat med sikte på Varberg. Det är den 9 maj, det är blåsigt och kallt.

I Lerkils hamn

Jag kliver ur kajaken vid en lämplig ramp och blir genast genomkyld. Det är verkligen kallt idag! Men jag måste vila och äta. Försöker få syn på något skylande; en pressening, en stuga, ja vad som helst.

Det jag finner är en nybyggd boda med ett något överskjutande tak. Det får duga. Byter om till den flytoverall jag alltid har med på långfärder; som säkerhet vid långa och besvärliga över-

farter. Nu får den bilda ett vätvärmande omslag och mitt i kokongen står jag nu under det lilla utskjutande taket och äter kalla Tortellinos (med händerna). -Ja det är söndagsmiddag det här, säger jag till mig själv.

Visst går det en hel del tankar genom huvudet när jag grabbar tag i dessa pastakuddar medan regnet strilar över en nästan öde båthamn.

-Vad skulle du kunna göra en sån här söndagsmorgon i maj månad om du nu inte så nödvändigtvis ville stå just här? hör jag någon i mitt inre som undrar.

Det skall villigt erkännas att det formligen väller fram en massa förslag om alternativa sätt att tillbringa en söndag på; ligga nedbäddad i min säng, lösa DN:s söndagskryss och med en enkel kroppsvidning kunna greppa en kopp kaffe, se en svartvit svensk film från femtioalet, läsa en bok, med mera, med mera, med mera.....

-Men varför står du här då?

Det är ungefär vad de frågar, som just stannar sin bil och undrar om jag är i någon slags sjönöd.

-Nej det är jag faktiskt inte, säger jag, men jag förstår att det kan se ut så.

Och så berättar jag om min plan och anledningen till att jag står här. Hur

pass mycket jag kan övertyga dem om vad som är skillnaden mellan sjönöd och självvald semester kan jag inte riktigt säga men jag ser i deras blickar att funderingarna inte blivit mindre efter min utläggning. Det märks också när de säger:

-Vi kör dig gärna till något samhälle, om du vill, så att du kan duscha och torka och..

-Nej tack, det är så bra som det är, säger jag frankt och hurtigt.

Och denna min tillfälliga bekantskap tackar för sig och kör vidare i sin varma bil, till sitt varma hem och till sin varma middag medan jag åter gör klart skepp och ger mig ut i bäljorna.

"Nej tack, det är så bra som det är"Jo hej du!

Kisspaus i lovart

Visst visste jag att kustlinjen efter Göteborg skulle vara väldigt oskyddad men att den skulle vara så här oskyddad hade jag ingen aning om. Jag försöker verkligen undvika den mycket höga sjön genom att snirkla mig mellan land och skär (där de finns) och ser fram emot en passage mellan Onsala Sandö och fastlandet. På kartan har den lilla ön fullt med runtecken på sig och dessutom lockar en liten badstrandsgubbe. Det ser verkligen ut som en inbjudande fristad. När jag paddlar in i sundet och får tillfällig vila från de brytande havsvågorna ser jag också i verkligheten vilken underbar ö det är; tallar, lundar och

grönska. Jag har efter Bohusläns karga klippor verkligen längtat efter grönt. Mest har jag längtat efter att få lukta på en barrskog. Så en grön liten ö lockar till glädje. Men säg den glädje som varar. En sån här dag. Sundet är alldeles för grunt och det är bara att vända. Eftersom jag kört fast i leran måste jag gå ur kajaken och dra den tillbaka ut på djupare vatten. När jag ligs står där i regnet med fötterna kippande i lera passar jag på att kissa. Under den korta tid sådant tar hinner förstas kajaken blåsa iväg. Med en icke oansenlig fart dessutom, så med byxorna på halv stäng klafsar jag ikapp min undflyende farkost. Att jag även bytt till min orange vinterkeps med fladdrande öronlappar gör inte scenen mindre farsartad. För den utomstående vill jag tillägga. Av den skyddade passagen blev alltså ett spektakel och nu måste jag runda uddar och öar ute på det Kattegatt som formligen tycks lyfta in hela havet mot klipporna och på mig i min lilla kajak. Den känns liten just nu.

Hur det gick? Ja, det kan du gissa. Men vi ofullkomliga -vi som klantar till det- kommer faktiskt också en bit. Du kan läsa mer i min kajakberättelse.

Beställes mot erläggande av 20:- + porto.

Leif Strandberg

Norrkatan 55

941 50 Piteå

tel: 0911 196 79

leif.strandberg@mh.luth.se

Havspaddlarnas Blå Band

B

B

1996 - min andra HBB-paddling

av Jim Danielsson

HBB var inne på sitt femte år. Nio paddlare hade genomfört godkända färder längs hela Sveriges kust från Svinesund vid gränsen mot Norge till riksröse nr 59 strax söder om Haparanda vid gränsen mot Finland. Ove Emanuelsson hade 1995 förbättrat mitt 43 dagars rekord med två dagar till 41 dagar genom att paddla 2 304 kilometer med ett dagsgenomsnitt av 56,195 kilometer.

Färdberättelsen om min första HBB-paddling 1991 slutade med orden "Och inom mig vet jag - jag vill göra det igen". Och nu var det dags. Hela vintern hade jag förberett mig. Jag skulle ånyo paddla Sveriges kust och jag skulle sikta på nytt rekord. Äntligen sköt jag ut min fullastade kajak från det gamla färjeläget nere vid den höga bron över Svinesund. Det var tio sekunder efter midnatt mellan den 28 och 29 maj. Jag var på väg igen.

I nattens mörker plöjde min gamla förstärkta Icefloe djupt i vattnet. Pro-

viant, utrustning och kajak vägde tillsammans 156,7 kilo. Med min egen kroppsvikt 67 kilo blev ekipagets totalvikt 223,7 kilo så här i början av färden innan jag hunnit äta mig in i kajaken. Jag kände mig rik. Med så mycket mat och vatten ombord behövde jag inte tänka på nyproviantering inom överskådlig framtid.

Längs den bergiga kusten ned mot Strömstad studsade vägorna ut från branta klippor, som bara svagt skymtade i vörnatten. Vid sextiden på morgonen ökade motvind och sjö. Snart blev omständigheterna så pass besvärliga att jag sökte lä i en bukt på Norra Öddö, slog upp tältet, åt och kröp ned i sovsäcken. Efter sex timmars paddling låg jag inbläst. Just en fin början på ett rekordförsök! Men jag gladde mig åt att höra vårens första gök gala inifrån ön.

Några timmars slummer senare minskade vindfladdret i tältet, bränningarna avtog och solen tittade fram.

Snabbt "Klart Skepp" och iväg. Passerade beryktade och sägenomspunna Tjurepannan och tog därmed "ledning i loppet" jämfört med min 1991 års HBB-färd, då jag första dagen slog läger redan före denna av många sjöfarare fruktade passage. Det blev över huvud taget mycket inspirerande att hela tiden ha "körschemat" från -91 att gå på.

Men så på fjärde dagen tvingades jag av en motvind på 12 sekundmeter att slå läger på de kala och låglänta Småbräckorna utanför Särö. Jag välsignade mitt nya lilla tunneltält som jag först förankrade och sedan reste utan större svårigheter trots den kraftiga vinden. Men jag halkade bakåt i körschemat.

Följande dag paddlade jag med stor möda 51 kilometer i frisk sydvästvind till Bondaholmen norr om Varberg. Under matlagningen lovade en knastrande sjörapport svag växlande vind för morgondagen och därefter ökande vind. "Synd att jag inte är framme vid Laholmsbukten", tänkte jag, "perfekt väder för överfarten". Knappt var tanken tänkt förrän fröet till en idé redan växt till ett moget beslut; med en tidig start skulle jag försöka nå Laholmsbukten och få en chans att göra överfarten till Hallands Väderö innan vädret hårdnade till.

Efter någon timma i sovsäcken rev jag snabbt läger och kl. 01.40 rådde "Klart Skepp". Jag beräknade sträckan

till litet över 90 kilometer. 19 timmar och 30 minuter senare landsteg jag på Hallands Väderö, vilade i fyra timmar, paddlade rakt över Skälderviken mot Kullen i ökande motvind in i Öresund och avslutade sjunde dagen vid Borstahuset, en dag tidigare än -91.

Denna rush över de stora vattnen skulle visa sig vara avgörande för att rekordförsöket faktiskt blev lyckat. Vid en mera normal dagsetapp hade jag inte hunnit över den stora bukten innan vindarna ökade och jag hade fastnat på "fel" sida.

Med envis paddling tog jag mig runt Skånes kust till Blekinge med långa dagar i kajaken och jag höjde mitt dagsgenomsnitt till 60 kilometer. Jag låg nu tre dagar före 1991 års schema. Var annan dag hade jag tio sekunders kontakt via mobiltelefon med Gun och hemmet. Batteriet räckte hela vägen utan laddning.

På dag 13 kl. 03.05 lämnade jag min lägerplats på Dunsön söder om Ronneby. Det var så mörkt och så tät dimma att jag inte kunde se den däckmonterade kompassen. Tog loss kompassen och höll den i vänster hand samtidigt som jag paddlade och kollade kursen varje gång handen med kompassen och mitt armbandsur svepte förbi i ögonhöjd. På detta sätt precisionsnavigerade jag tills gryningen kom och dimman avlöstes av åska och skyfall i Karlskronas skärgård, varpå jag

rundade Torhamns udde och gick in i Kalmar sund.

Nu följde en fridfull färd norrut då min kropp fysiskt arbetade som motor i kajaken medan själ och sinne var ute på egna färder både bakåt och framåt i tiden och jag njöt helhjärtat av detta färdssätt. Som en enkel enhet i hav och natur rann mitt ekipage ständigt mot norr. Jag tyckte sjöfåglarna talade till mig där ute på vattnet, jag tyckte träden viskade till mig när jag i tysthet slog läger. Självklarheten i och förvisningen om att alla mina färder en gång tar slut, tycktes ge mig en utökad förmåga att se och uppleva inte bara det fina runt omkring mig, utan även det som låg långt bortom mitt synfält. Jag tycktes inkapslad i en nästan helig ensamhet där ute i havet. Städer, byar, människor fanns där inne på land. Jag sökte dem inte, de många människor som betytt och betyder något för mig finns alltid inom mig. Allt övrigt ville jag bort ifrån. För mig är detta en stor del av ensamfärdens behållning.

I ett enda långt paddelrus passerade jag Stockholms skärgård, Gävlebukten, Hornslandet och på dag 31 slog jag läger på Björkåsskäret söder om Bjuröklubb och låg nu sju dagar före jämfört med -91. Kroppen kändes stark och viljan fanns, men ännu kunde några motvindskulingar lura mig på det rekord, som jag förvisso så gärna ville erövra.

Men på dag 32 och 33 lyckades jag

paddla 84 och 82 kilometer. Nu var det 107 kilometer kvar till mål. Skulle jag klara det på en dag och få en rekordnotering på 34 dagar? Nej, min styrka räckte inte till, en frisk ostlig motvind sög musten ur mig efter 55 kilometer, jag gick i lä, reste tältet, åt rejält, slöt ögonen och sov i två timmar.

Klockan 23.45, alltså en kvart före midnatt till sista paddeldagen, började jag paddla de sista 52 kilometrarna på denna min andra HBB-färd. Strömmen från Torne älv bromsade min framfart men snart landade jag på välbekanta lilla grusstranden på Virtakari udde, gick de få stegen upp till riksröse nr 59 och lade handen på toppstenen. Klockan var 16.30 på dag 35. Jag var framme, färdens slut.

Mitt nysatta rekord på 35 dagar (2 252 km, dagsgenomsnitt 64,343 km) blev inte långlivat. 1997 paddlade Jan Andersson och Lars Brindt sträckan på 32 dagar (2 180 km, dagsgenomsnitt 68,125). 1998 gjorde jag tre misslyckade försök att återta rekordet (avbröt samtliga). 1999 startade jag min tredje fullbordade HBB-paddling. Kan-ske mer om detta senare?

om Norge och Sverige på finska:

se suuri meriretki

av Petri Sutinen

I nr. 12 av Nyhetsbrevet kunde du läsa lite om Petris kajakfärd runt Norge och Sverige. Nu har han gett ut en bok om hela färden och alla ni lyckligt lottade som förstår finska, kan beställa boken av Petri, tel: +35 816 532 430 eller peesu@nic.fi

Vi andra får försmäkta ett tag, men det finns goda chanser att boken blir översatt till engelska, så ha förtröstan.

Av bokens 180 sidor, består 2/3 av färden runt Norge och 1/3 av den svenska kusten. Det finns kartor för varje del av färden och dessutom några uppslag med foton.

Omslaget är lika vackert och poetiskt som slutorden, som jag fick översätta med hjälp av en finsk tidningsredaktör;

Petri sitter ensam på en liten ö sista morgonen av sin färd. Det är höst, färden är över, hans fru har lämnat honom. Havets vågor bryter över klipporna och sköljer bort sommaren, blommornas frön, fågel-spillning och gamla brödsmluror. Och allt det som varit;

"Sådan är tidens gång. Mycket sol.

Men också mycket fukt och sälta."

(se suuri meriretki = den stora havsresan)

om Sverige på svenska:

"FRÅN SVINESUND TILL HAPARANDA I HAVSKAJAK"

AV BENGT LARSSON

EN BOK OM HAVSPADDLARNAS BLÅ BAND

Bengt Larsson från Stockholm paddlade sitt första HBB 1995. Han hade från början bestämt sig för att han skulle vara ute i exakt hundra dygn, vilket han oxå var. En härlig sommar för en sådan långtur!

1998 var det dags igen, och alla minns väl ännu hur vädret var beskaffat den sommaren? I regn, kyla, dimma, hård vind och hög sjö genomförde Bengt sin tuffaste kajakfärd någonsin.

Bengt blev den ende paddlare som fullföljde HBB den sommaren och han nådde Haparanda efter 54 slitsamma, men händelserika dagar.

Om denna färd har Bengt nu skrivit en bok som han ger ut i egen regi i början av juni. Boken innehåller 54 kapitel, ett för varje dag och dessutom bjuds på ett femtiotal svartvita bilder. Bengt berättar om sina upplevelser under färden, människor han mött, små fiskehamnar som fått härberg- era hans tält och alla dessa nära små minnen som en resa av det här slaget lämnar efter sig.

Du kan beställa boken genom att sätta in 175:- på P.G. 36 50 00-9 Bengt Larsson. Bengt skickar boken till dig så snart den föreligger från tryckeriet.

Varför svänger kajaken upp i vind?

av Tuomo Orpana

översatt från finska
av Sverre Slotte

Vinden pressar kajaken i sidled, varvid skrovet inte skär rakt genom vattnet utan "sneddar" fram. Avdriftsvinkeln är som störst då vinden kommer rakt från sidan. Skrovets sneda färd genom vattnet ger upphov till en vågrätt verkande kraft vars angreppspunkt ligger i kajakens förskepp. Vinden pressar från sidan, och angreppspunkten för den kraften ligger ungefär mitt i kajaken. Dessa båda krafter verkar åt olika håll; momenten samverkar och vrider kajakens för upp i vinden. Inte ens en avancerad skrovdesign kan helt eliminera detta icke önskade beteende.

Enda sättet att motverka kajakens tendens att svänga upp i vind är en dynamisk reglering av skrovprofilen. Den effektivaste metoden är ett roder som placerats så långt akterut som möjligt och som är konstruerat så att friktionskrafterna minimeras. En annan möjlighet är en justerbar skädda, som dock har större friktionsförluster än rodet. Rodret är dessutom både snabbare och exaktare att justera. Om man har varken roder eller justerbar skädda måste man i sidvind luta kajaken och använda svepdrag, vilket tär på paddlarens begränsade energiförråd. Den bättre rustade tröttnar senare.

Många paddlare har stött på det här problemet då de paddlat över en fjärd i blåsig väder och kajakens skädda av någon orsak fastnat i upp-läget. Erfarna paddlare vet vilka kajakmodeller man skall undvika för att de är svåra att hantera i hård vind. Ämnet har behandlats och förklarats i kanotböcker på olika sätt. Vad är det egentligen frågan om? Är problemet verkligt eller påhittat, beror det på felaktig paddlingsteknik eller dålig kajakdesign? Led också inuiterna på Grönland, havskajakernas ursprungliga användare, av det här problemet?

Under min några år långa paddlingskarriär har jag funderat på vattnets, kajakens och paddelnas samspel och försöker här dra mitt strå till stacken. Jag ser saken i ett fysikaliskt-mekanistiskt perspektiv; paddlaren får här nöja sig med att fungera som motor och energikälla.

Jag försöker klara av det här utan komplicerade formler. Vissa av fysikens grundbegrepp måste dock användas, utan dem blir tankegången oklar. Jag hoppas att läsaren är uthållig och inte genast ger upp om något verkar svårförståeligt. Det klarnar förhoppningsvis längre fram. Flera termer och begrepp är mer kända på engelska. Jag har skrivit de engelska termerna inom parentes och hoppas de kan vara läsaren till nytta då han/hon forskar vidare i ämnet.

Den välbalanserade kajaken

Låt oss till en början undersöka kajaken i vila, ett statiskt tillstånd. Med vila avses inte att kajaken ligger i skjulet på förvaringshyllan utan i sitt rätta element, i vattnet. Vi hoppar i sittbrunnen och tar några raska tag med paddeln så vi kommer ut på öppnare vatten.

Det första vi märker är att kajaken är rank. Med detta avses kajakens tendens att rotera runt sin längdaxel, d.v.s. att kajaken försöker göra en halv eskimåsväng. I vår undersökning spelar rankheten dock ingen roll. Vi utgår från att kajaken och paddlaren hålls upprätt utan stödtag med paddeln.

Vi lyfter upp paddeln och tar en liten paus på vattnet. Jordens dragningskraft, vattnets flytkraft (buoyancy) och krafternas vridmoment upphäver varandra. Vi hålls upprätta och på ytan. Vi kontrollerar också att varken för eller akter ligger för djupt. Om kajaken inte flyter rakt paddlar vi till stranden och korrigerar det genom att rums-tera om i packningen. Kajaken har en justerbar skädda, och vi lyfter upp den.

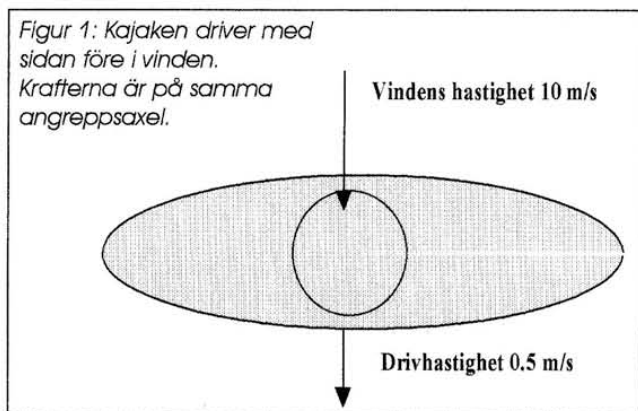
Medan vi sitter i kajaken börjar det blåsa rätt mycket: 10 meter per sekund (10 m/s). Vinden gör vågor. Vattnet åker inte med vågorna, utan vattenmolekylerna rör sig i en cirkulär bana nästan på stället. Helt stationärt är vattnet dock inte, p.g.a. Stokes' drift rör sig vattenmassan och med den också kajaken sakta med vågorna. Brytande vågor träffar kajaken i fören, midskepps eller i aktern. De kan få kajaken att tillfälligt ändra kurs. Vågorna är dock slumpmässiga och fördelas jämt längs skrovet. Fördelningen är densamma även om kajaken är i rörelse och kan inte vara orsaken till att kajaken svänger upp i vind. Vi kan alltså glömma vågorna som förklaring till lovgirigheten.

Men vinden glömmar vi inte. Den träffar kajakens ytor, skrovet och däckets, och griper tag i paddlaren och paddelbladet. Vindens kraft drar kajaken med sig. Kraftens storlek beror på vindens relativa hastighet

i kvadrat, luftens densitet och en koefficient som binder samman den yta som vinden påverkar (segelytan) och luftens friktion. Friktionskoefficienten kan fastställas enbart genom experiment. Vi uppskattar att vinden på 10 m/s skuffar kajaken med en kraft på 30 Newton (30 N). Det här är ungefär samma kraft som behövs för att lyfta en tre kilograms sten. Om vinden ökar till det dubbla blir kraften fyrfaldig, och om segelytan fördubblas fördubblas också kraften. Kraftens angreppspunkt är ungefär mitt i vindens lateralplan (segelytan). Vi antar att den från sidan sett ligger rakt över kajakens tyngdpunkt. Så behöver det naturligtvis inte vara, det räcker att lateralplanen över och under vattnet är i balans.

densitet och som segelyta tar vi kajakens undervattenslateralplan. Då kajaken driver med konstant hastighet måste vinden och vattnet verka på kajaken med lika stor kraft. Vi antar att kajakens drivhastighet är 0,5 m/s.

Ju större segelytan är i förhållande till undervattensytan, desto större är drivhastigheten. Den kan förstas aldrig uppnå vindens hastighet, för då skulle vindens relativa hastighet vara noll. Om paddlaren inte sitter i kajaken minskar undervattensytan och drivhastigheten ökar. I blåst måste man hålla i en tom kajak, en trött paddlare kan inte simma ikapp en kajak. Kajakens drivhastigheten kan vara över en meter per sekund.



Vi sitter i kajaken och driver vidare. Vindens och vattnets angreppspunkter är mitt i respektive lateralplan. Om dessa mittpunkter är på olika lodräta axlar (inte ovanför varandra) är kajaken inte i balans. Kajaken svänger till vänster om mittpunkten för vindens lateralplan är närmare fören än vattnets motsvarande

Kajaken driver

Låt oss ta en titt på vattenflödet runt kajaken. Då vinden skuffar kajaken åt sidan skuffar kajaken vatten framför sig. Kajakens undervattenslateralplan, d.v.s. sidoprofilen under vattenytan, påverkas av vattnet på samma sätt som vinden påverkar kajakens övervattensdel. I stället för luftens densitet använder vi nu vattnets

punkt, och till höger om situationen är den motsatta. Orsaken till obalansen kan ligga i kajakens design, sitsens placering eller felaktig packning. Hur kan vi rätta till det här?

Vi flyttar tyngdpunkten i kajakens längdriktning. Om vinden är från höger och kajaken svänger till vänster kan vi sänka fören och höja aktern genom att flytta

tyngdpunkten förut. Om kajaken svänger till höger är rätt medicin att höja fören och sänka aktern genom att flytta tyngdpunkten akterut. Det här kan vara knepigt att göra på vattnet, så vi paddlar iland och packar om eller flyttar sitsen. Om vi inte lyckas få kajaken i balans på det här viset är det något fel på kajaken. Kajaken bör hålla riktningen då den driver utan roder eller skädda, i annat fall måste paddlaren hela tiden använda energi för att korrigera kursförändringen.

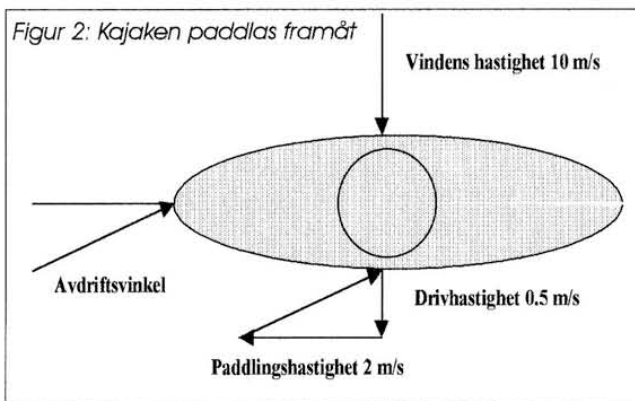
Nu har vi äntligen fått kajaken i balans, nu driver den utan att ändra kurs. Vi började driva då kajaken låg tvärs mot vinden. På det viset kunde vi snabbare undersöka de oönskade kursförändringarna. Alla balanserade, långa och symmetriska föremål svänger sig så de driver med långsidan först, precis som vår balanserade kajak. Med fören stolt mot norr driver vi i 10 m/s vind med 0,5 m/s mot väst. Vindens relativa hastighet är 9,5 m/s, vilket den observante läsaren säkert lagt märke till. Vi driver lugnt vidare och tar en smörgås, den som så vill kan ta fram sitt metspö.

Framåt i vind utan skädda

Då kaffepausen är avslarad är det dags att börja paddla. Fören pekar mot norr, och dit är vi på väg. Vi låter skäddan förbli i upp-läge (indragen) och paddlar raskt framåt med 2 m/s, d.v.s 7,2 km/h. Nu måste vi ta kompassen till hjälp. Vinden, som nyss kom från öster (90°), verkar nu

komma från riktningen 80°. Vinden verkar också ha ökat. Förändringen i vindens relativa hastighet och riktning kommer sig av att kajaken rör sig. Ju högre kajakens hastighet är, desto mera motvind får vi. Vi kan tänka oss att vinden består av två komponenter, den ena kommer fortfarande från sidan med 10 m/s, och den andra rakt framifrån med 2 m/s.

Men vad händer under vattnet? Kajaken driver till vänster med 0,5 m/s. Det är



samma sak som om vattnet rörde sig mot höger mot kajaken med samma hastighet. Eftersom vi paddlar framåt med 2 m/s kommer vattnet mot kajaken snett från vänster, i 14° vinkel från paddlingsriktningen. Just då vi räknat ut hastigheter och vinklar märker vi att kajaken girar upp i vind! Hur kan det komma sig att vår välbalanserade kajak inte går rakt fram?

Svaret är inte helt enkelt. Det faktum att kajaken svänger upp i vind måste bero på att den rör sig framåt. Då vi gör experiment i olika riktningar märker vi att kajaken går rakt fram bara då vi paddlar i direkt mot- eller medvind. I medvind är

det svårt att göra exakta observationer, eftersom vågorna försöker svänga kajaken på tvären. Detta broaching-fenomen beror på ytvattenströmmar i vågorna. I vågtopparna rör sig ytvattnet framåt (i vågornas riktning) och i vågdalarna bakåt. Det här förklarar dock inte vår problematik, så vi lämnar ämnet för en annan gång.

Kajaken är symmetrisk i förhållande till sin längdaxel, d.v.s. den vänstra sidan är den högras spegelbild. Det var i varje fall konstruktörens och tillverkarens avsikt. Då vattenströmmen inte kommer rakt framifrån uppstår en angreppsvinkel (angle of attack) som i vårt fall är 14° . Det är den här vinkeln och vattnets strömning kring kajaken som får kajaken att svänga. Men hur?

Lyft

Orsaken är något som kallas lyft (lift). Lyftet håller flygmaskinerna i luften, gör att seglen drar och att fartygen håller kursen. Notera att termen lyft eller lyftkraft i detta sammanhang inte är samma kraft som gör att fartyg flyter och luftballonger hålls i luften. Denna flytkraft baserar sig enbart på fartygets (ballongens) och vattnets (luftens) skillnad i densitet. Lyftet vi här kommer att behandla är ett dynamiskt fenomen som uppstår då föremålet och vattnet eller luften rör sig i förhållande till varandra.

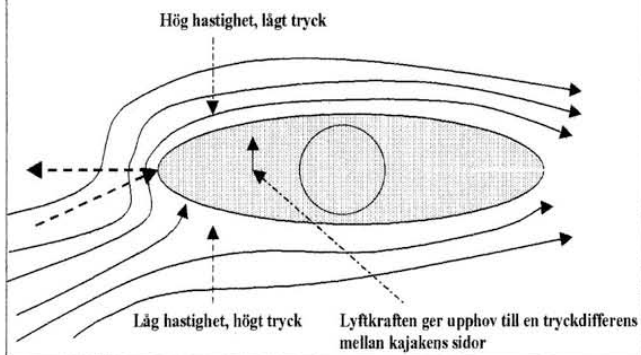
Det har tagit lång tid för mänskosläktet att förstå lyftkraftens innersta väsen. Mången känd matematiker och fysiker har bidragit till teorin. Den första riktiga förklaringen går under namnet Kutta-Zhukovski. Teorin är nästan 100 år gammal, men den duger fortfarande som basis för de komplicerade datormodeller som används för att konstruera vingar och roder.

Låt oss undersöka en tunn skiva som är längre än den är bred. Längdens förhållande till medelbredden kallas på engelska för aspect ratio. För en flygplansvinge är koefficienten klart större än ett, normalt mellan tre och fem. Vi placerar skivan vågrätt och tänker oss att luften strömmar vågrätt mot skivans långa kant. Skivans framkant är vinkelrät mot luftströmmen. Vinkeln mellan skivan och luftströmmen är noll. Om vi höjer skivans framkant uppstår en angreppsvinkel. Skivan påverkas nu av en lyftkraft som är riktad rakt uppåt. Kraften är vid små vinklar (under 10° - 15°) direkt proportionell till angreppsvinkeln, det strömmande materialets densitet och skivans area. Kraften är proportionell till hastigheten i kvadrat, så då hastigheten fördubblas blir lyftkraften fyrfaldig. Vattnets densitet är ca 800 gånger större än luftens, vilket leder till att en vattenström på 2 m/s påverkar en kropp med lika stor lyftkraft som ett luftflöde på 60 m/s (200 km/h)!

Luftens cirkulation

Orsaken till lyftkraften är luftcirkulationen som uppstår kring skivan. Då angreppsvinkeln växer cirkulerar en del av luften som strömmar till skivans undersida från undersidan runt framkanten till skivans ovasida. För att fysikens lagar om moment skall uppfyllas måste luften strömma upp på skivan också runt bakkanten. Så sker också för en kort tid, tills virveln "blåses bort" av ytlödet längs skivans ovasida. Samtidigt förstärks cirkulationen runt framkanten. Luften cirkulerar nu runt framkanten, men strömmar vid bakkanten rakt längs skivan. Bakom bakkanten fortsätter den bortblåsta virveln (vortex) att snurra i motsatt riktning; momentens summa måste fortsättningsvis

Figur 3: Vattenflödet kring kajakens för. Aktervirveln saknas i bilden.



vara noll. Luftens cirkulation runt framkanten accelererar flödet på ovansidan i närheten av framkanten, och luftens hastighet kan växa till det dubbla. På undersidan finns den sk. stagnationspunkten där luftflödet delar på sig till ovan- och underflöde. Där är luftens hastighet nära noll.

Skillnaden i strömningshastighet ger i enlighet med Bernoullis lag upphov till en tryckskillnad mellan skivans över- och undersida. Tryckskillnadens storlek beror på skillnaden mellan strömningshastigheterna. Den här dynamiska tryckskillnad är liten, ungefär en procent av normalt lufttryck. Den räcker dock till för att hålla flygmaskinerna i luften! För att en hängglidare med 10 m² vinge skall kunna bära en 100 kg person räcker det med en tryckskillnad på 0,1%!

Där det finns lyft finns det alltid virvlar. Man kan göra små experiment med sin paddel. Man ser virvlar i vattnet efter ett paddeldrag, de är tecken på lyft. Ett långt drag med en wingpaddel lämnar efter sig en stor och långlivad virvel. Ju mera kraft man sätter i draget, desto större virvel får

man. Vid ett rakt drag med en normal paddel kan virvlarna turvis fly till vänster och till höger. Då känns det som om paddeln fladdrar i vattnet. Virvlarnas form har t.o.m. ett namn: Karman-street. Det sägs att det viktigaste i paddling är vad paddlen gör i vattnet. En mera detaljerad beskrivning får anstå till en annan gång.

Vingens form

Flygplanens vingar är inte jämntjocka utan de har en rundad framkant och en vass bakkant. Vingen är som tjockast nära framkanten, ungefär en tredjedel av bredden bakom framkanten. Med formgivning försöker man minimera friktionen; tjockleken och rundningen påverkar inte lyftkraften i någon större mån. Det gör däremot vingens bågprofil (camber) som gör luftens cirkulation effektivare och därigenom ökar lyftkraften. Bågprofilen mäts genom att räkna vingens tvärsnitts största avstånd från planet som går från vingens fram- till dess bakkant. En flygplansvinge har normalt en angreppsvinkel på en till två grader och bågprofilen är en par procent. Vid start och landning är flygplanets hastighet låg, och då behövs mera lyft. Lyftkraften blir större om man ökar angreppsvinkeln och bågprofilen genom att extra klaffar faller fram ur vingen.

Tryckskillnaden strävar till att jämna ut sig via vingspetsen, och en del av tryckskillnaden går förlorad i virvlar. Därför försöker man finna den optimala ving-

formen för det tilltänkta användningsområdet. Ju lägre hastighet, desto längre vinge. För att minimera friktionen är formen inte rektangulär, utan vingen smalnar av mot spetsen eller är elliptisk. Kajakens roder borde konstrueras enligt samma principer som en symmetrisk vinge. De raka plåtbitar vi kallar roder är långt ifrån optimala. Det här är åtminstone delvis en prisfråga; det är mycket svårt att få den rätta formen om man bygger själv.

Lyftets moment

Lyftkraften fördelar sig inte jämnt över vingen, utan följer samma fördelning som luftens strömningshastighet. Skillnaden i strömningshastighet är störst vid skivans framkant. Lyftkraftens medelpunkt ligger ca en fjärdedels vingbredd bakom framkanten om vingen är symmetrisk. I en tredimensionell vinge påverkas läget av vingens form, som också har en inverkan på hur virvlarna vid vingpetsen uppstår.

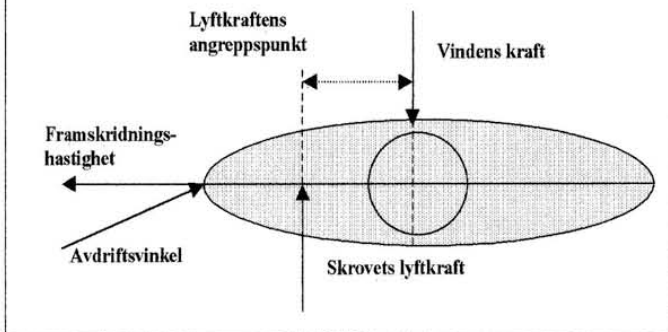
Lyftkraftens fördelning kan jämnas ut genom att man förändrar bågprofilen. Lyftet påverkas av både angreppsvinkeln och båg-

profilen, men det är inte möjligt att flytta lyftkraftens medelpunkt längre bak på vingen än ca en tredjedels vingbredd från framkanten. I symmetriska konstruktioner är bågprofilen alltid noll, och det är alltså inte möjligt att påverka läget med hjälp av bågprofilen.

Lyft och kajakens skrov

Kajaken betar sig i vattnet som en symmetrisk vinge. Krafterna verkar nu i horisontalplanet och kajakens köl motsvarar vingpetsen, lovartsidan motsvarar vingens ovansida och läsidan vingens undersida. Kajaken är alltså kort (ca 10 cm) men bred (ca 5 m) lodrät vinge. Då vinden pressar kajaken och faller in snett från sidan börjar vattnet strömma runt kajaken. Det här ger upphov till lyft som verkar vinkelrätt mot flödesriktningen. Lyftkraftens angreppspunkt ligger någonstans mellan sittbrunnen och fören. I vårt exempel verkar lyftkraften till höger. Vinden pressar kajaken till vänster och dess angreppspunkt är mitt i kajaken. Dessa båda krafters moment är i obalans, och kajaken börjar svänga till höger. Kajak-

Figur 4: Kajaken framåt i vind.
Skillnaden i krafternas angreppspunkt ger moment.



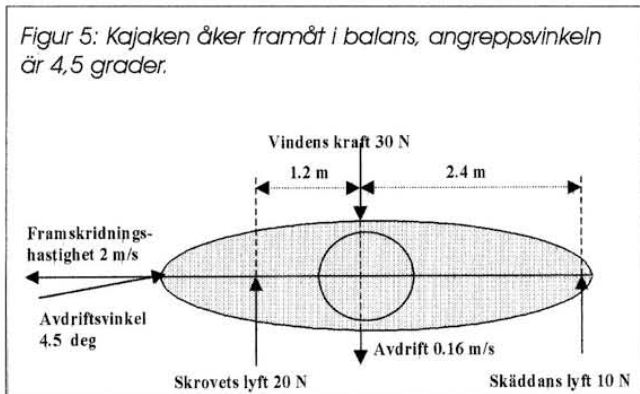
ens form är ofördelaktig som vinge, och är dålig på att generera lyft. Största delen av strömningen rinner under kölén till kajakens andra sida och medverkar därför inte till att svänga kajaken. Det bildas dock tillräckligt med lyft för att kajaken skall svänga upp i vind.

Skäddans inverkan

Nu är det äntligen dags att ta skäddan i bruk. Vi sänker skäddan tills vi ser att kajaken håller rätt kurs. Det blåser rätt hårt så vi får lov att sänka skäddan nästan helt. Vi antar att kajaken är i balans då $0,01 \text{ m}^2$ av skäddan är ute ur skäddaboxen. Det motsvarar ungefär en handflata. Skäddan

vinden kajaken åt sidan med en hastighet på $0,16 \text{ m/s}$. Då vi tidigare satt stilla och lät vinden föra oss var drivhastigheten $0,5 \text{ m/s}$. Lyftkraften minskar alltså avdriften. Avdriften kan naturligtvis inte bli noll, för det är den som ger upphov till lyftkraften! Om vi nu drar upp skäddan minskar lyftet i aktern och kajaken lovar

upp i vind. Om vi sänker skäddan faller fören ner mot lä. Man måste experimentera lite för att hitta rätt läge för skäddan. Då angreppsvinkeln växer, växer lyftet till en början, men minskar sedan då flödet lossnar från skrovets yta. Lyftkraftens angreppspunkt närmar sig då kajakens mittpunkt.



är nära kajakens akter, i vårt fall $2,4 \text{ m}$ bakom vindkraftens angreppspunkt. Lyftkraftens angreppspunkt ligger $1,2 \text{ m}$ framför vindkraftens angreppspunkt. Som vi minns påverkar vinden kajaken med en kraft på 30 N . Kajakens avdrift bromsas av lyftkraften som också är 30 N , krafterna måste ju vara i balans. Eftersom kajaken håller konstant kurs måste momenten ta ut varandra. Det sker i vårt exempel då skrovet ger upphov till en lyftkraft som är dubbelt så stor som skäddans lyftkraft. Nu bör vi ta reda på vid vilken angreppsvinkel totallyftet blir 30 N .

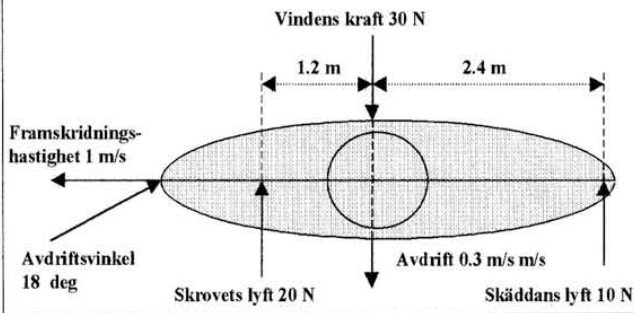
Vi räknar ut vid vilken angreppsvinkel skäddan ger upphov till ett lyft på 10 N . Räkningarna är för komplicerade för att visa här, men svaret blir $4,5^\circ$. Då pressar

Paddlingshastighetens inverkan

Om vi paddlar långsammare, t.ex. 1 m/s , växer angreppsvinkeln till ca 18° och avdriften till $0,3 \text{ m/s}$. Avdriften verkar vara omvänt proportionell till paddlingshastigheten och vinkeln omvänt proportionell till hastigheten i kvadrat. Slutsatsen är klar: då man paddlar i sidovind lönar det sig inte att söla, kajakens avdrift är mindre då man paddlar snabbt. Då man tar en paus är drivhastigheten som störst!

Som biprodukt till våra räkningar får vi skrovets lyftkraft: 20 N . Kajakens lateralplan i vattnet är ca $0,5 \text{ m}^2$. Ytan är 50 gånger så stor som skäddans yta, men lyftkraften är bara dubbel. Skrovets lyftkraft per ytenhet är bara 4% av skäddans. Skillnaden beror på skrovets form och dess

Figur 6: Kajaken ökar framåt i balans, angreppsvinkeln är 18 grader.



aspect-ratio som är bara 0,05. Figurerna är för tydlighetens skull kraftigt förenklade. Skrovets lyftkraft beror i verkligheten på hastigheten, bottenformen, angreppsvinkeln och vindriktningen. En fast skädda räcker inte, den måste vara justerbar så man kan finna den rätta positionen för olika avdriftsvinklar.

Hur kan man förhindra att kajaken svänger upp i vind?

Vi kan förhindra att kajaken svänger upp i vind med en justerbar skädda. Skäddans funktion baserar sig på att lyftkraften justeras genom att skäddans areal justeras. Den här iden är f.ö. urgammal. Thor Heyerdahl nämner i sin bok *Kon-Tiki* att han kopierade styranordningen till sin balsaflotte från gamla bilder, som visade hur man kunde styra flotten genom att mellan stockarna placera plankor som centerbord. Genom att justera djupet på plankorna (arealen) och deras placering (lyftkraftens moment) kunde man påverka flottens färdriktning.

Ett rörligt roder är ännu effektivare än en skädda. Med rodet justerar man lyftkraften genom att variera roders angreppsvinkel oberoende av kajakens avdriftsvin-

kel. Vid små vinklar kan man med rätt formgivning få mycket små friktionsförluster. Tävlingsseglare försöker hålla sig i denna s.k. drag-pocket genom att specialdesigna båtens köl. Rodret är beläget längre bort från vindkraftens angreppspunkt på kajaken, så man kan uppnå samma moment med mindre

kraft och mindre friktion. Rodret har naturligtvis också sina nackdelar; i stora vågor stiger det ibland upp ur vattnet och dess mekaniska konstruktion är känsligare än skäddans. Tävlingspaddlarna använder roder och bland långfärdspaddlare har rodet blivit populärare. Det finns dock de som av säkerhetsskäl inte vill ha rörliga delar i sin kajak. En del använder både skädda och roder; då har man alltid ett reservsystem med sig.

Finns det andra sätt att justera kursen? Naturligtvis genom att använda paddeln. Ju bättre paddlingsteknik, desto bättre håller man kursen. För att hålla kursen i sidovind måste man paddla mera på den ena sidan. Om man har kraft i armen, en lång paddel och en kort och lättsvängd kajak kan man hålla kursen t.o.m. i hårt väder. Med en kort paddel och en lång och kursstabil kajak får man lov att paddla enbart på lovartsidan.

Ett annat sätt är att syda (luta) kajaken mot vinden. På det sättet får skrovet under vattnet en rundare form. Kajakens köl svänger åt vänster då man lutar kajaken åt höger. Lyftkraftens angreppspunkt flyttas akterut och minskar momentet som svänger

kajaken upp i vind. Man kan dock inte helt eliminera lovgirigheten på det här sättet, för det är inte möjligt att få lyftkraftens angreppspunkt tillräckligt långt akterut. Genom att kombinera lutning och långa sveptag med paddeln kan man dock hålla kursen rätt väl. Kajakens bottenform inverkar på hur effektiv lutningsmetoden är.

Man kunde också tänka sig att flytta kajakens tyngdpunkt i kajakens längdriktning medan man paddlar. I en canadensare kan man göra det här t.ex. genom att flytta vattenflaskorna framåt eller bakåt. I en kajak är det här svårare. Man kunde tänka sig en ingenjörsmässig lösning med vattendunkar i för och akter med slang emellan och en fotpump med vilken man kan justera tyngdpunktens läge. Verkningsgraden blir dock inte lika bra som med roder.

Hur gjorde inuiterna på Grönland? Det vet vi tyvärr inte riktigt. Jag har aldrig sett en grönländskajak med roder eller justerbar skädda i något museum. De traditionella konstruktionsmetoderna gör att möjligheterna blir ganska få. Inuiterna använde nog fasta skäddor som bands fast runt akterskeppet. De kunde dock inte justeras under gång. Antagligen har kurshållningen baserat sig på god paddlingsteknik, svepdrag och lutning, samt kursstabil skrovform. Grönlandskajakens däck är mycket lågt och rakt, vilket gör att segelytan är liten. Det här minskar redan i sig lovgirigheten. Kajakerna är i allmänhet fiskformade, dvs. förskeppet är kortare än akterskeppet och kajaken är som bredast framför sittbrunnen. Aktern är lång och längst bak bildar köllinjen något som påminner om en fast skädda.

Övriga förklaringar

Det finns många förklaringar till kajakens beteende i vind. En vanlig förklaring är den s.k. bullet-teorin: vattenmolekylerna är som kulor som bombarderar kajakens sidor. Då de rikoschetterar pressar de kajakens för upp i vinden. Teorin fäster stor vikt vid formen på kajakens sidor. Eftersom sidorna i fören och aktern är olika kan aktern pressas ner och fören stiger upp i vind. Luft- och vattenmolekylerna betar sig dock inte så här. I en droppe finns det miljarder vattenmolekyler, och de knuffar varandra mycket mer än kajaken. Kajakens sidor bombarderas nog, men rätt jämt längs hela kajaken och från alla riktningar. Sett från molekylernas perspektiv påminner kajakens släta yta om hur vi upplever Alperna. Å andra sidan ser en kurvform ut som en slät skiva om man är tillräckligt nära. Såsom vi sett ger också en jämntjock skiva upphov till lyft. Även en ladugårdsdörr flyger, så den här förklaringen duger inte.

Enligt en annan vanlig förklaring är vattnet runt kajakens akter "mjukare" än vattnet kring fören, och kajakens akter "slirar" i det mjuka vattnet. Här hänvisar man till olikheterna i vattnets ytflöde i fören och aktern. Längs en hydrodynamiskt slät yta, som man kan få till stånd genom våt-slipning med 400-graders sandpapper, börjar flödet laminart men blir turbulent ca en halv meter från fören. Förändringen beror på vattnets viskositet. Laminarflödets tjocklek är dock bara ca 2 mm, och det turbulenta skiktet max. 6-8 mm. Det här har ingen större inverkan på kurshållningen.

Källhänvisningar

Här några nyttiga källor för dem som närmare vill bekanta sig med hydrodynamikens märkliga värld. Den som har tillgång till webben (och förstår engelska) kan surfa till http://www.diam.unige.it/~irro/lecture_e.html. Där åskådliggörs luftflödet kring en ving medelst animation. Sidan <http://www.monmouth.com/~jsd/how/> innehåller också matnyttig information.

1. Milne-Thomson Theoretical Hydrodynamics Dover Publications, New York, 1968
2. F. White Viscous Fluid Flow McGraw-Hill, 1991
3. J.N.Newman Marine Hydrodynamics MIT Press, Cambridge, 1997
4. J.H.Ferziger-M.Peric Computational Methods for Fluid Dynamics Springer, 1999
5. R. Garrett The Symmetry of Sailing Adlard Coles Ltd, 1987
6. H.C.Petersen Quanniornermut ilitersuut, Nunatta Katersugaasivia Allagaateqarfialu, 1981 (Instruction in Kayak Building, Greenland National Museum & Archives)

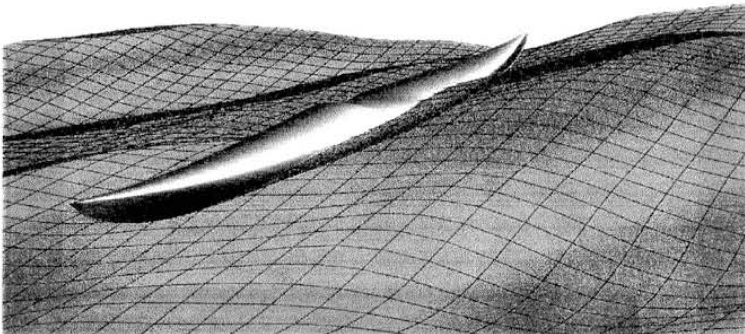
Motto:

“Felix, qui potuit rerum cognoscere causas”

(Vergilius)

“Lycklig den som förstår allt”.

Det är något att sträva efter.



Caribou-klubb

Målsättning:

Vi vänder oss till den som är ägare, eller planera att inköpa en Cariboukajak, och är kajak- och friluftsintresserad. Att dels tillsammans skapa och initiera gemensamma kajakturer, och att varje klubbmedlem bidrar med sina kunskaper och erfarenheter, att han/hon självständigt initierar turer/aktivitet(er)/träffar, genom att kontakta klubbmedlemmarna via medlemsmatrikeln, hemsidan eller genom **kontaktpersonen** för vidare information till klubbmedlemmarna. Kajakturerna och aktiviteterna kommer att vara seriöst betingade med naturupplevelser och vildmarksliv i centrum.

Caribouklubben är både politiskt och religiöst obunden.

Verksamhet & aktiviteter:

- Kajakturer: Dagsturer, weekendturer, långfärder och en årlig sommartur (vecka) i någon av Sveriges smultronställen för kajakister
- Kajakturer med erfarenhetsutbyten av både kajak och friluftsliv
- Klubbträffar och olika aktiviteter som gemensamma turplaneringar, utrustningsvård, reparationer, etc
- Deltaga på motionslopp med havskajak (självklart med Caribou)

Medlemskapet är avgiftsfritt, och medlemsinformationen kommer att ske via e-post och Internet, samt genom personliga postutskick.

Du som valde denna förnämliga och trevliga kajakmodell, och delar våra ambitioner, enligt ovan, **så är Du mer än hjärtligt välkommen med i Caribouklubben!**

Upplysningar & intresseanmälan:

Inge Bäckström, Tel: Bostad: 031-65 46 96 Mobil: 070-219 82 65

Arbete: 031-321 23 88 e-post: inge.back@delta.telenordia.se

Caribouhälsningar

Inge Bäckström



KOM MED TILL ETT AV VÄRLDENS VACKRASTE PADDELVATTEN OCH DELTA I ASKR 2000!

Arctic Sea Kayak Race går i år av stapeln den 24:e till 28:e juli
uppe i Vesterålen precis norr om Lofoten.

ASKR passar alla som paddlar havskajak då det är indelat i tre delar:

Race är för de som är någorlunda vältränade och erfarna havspaddlare och som vill testa sina krafter i en tävling som numera omfattar ungefär 20 mil på 4 paddeldagar. Man behöver absolut inte vara tävlingskanotist för att vara med, det räcker långt med god kondition.

Deltagare på **Ramble** paddlar ungefär halva distansen men om man så vill får man gärna delta på någon av raceetapperna. Speciellt den avslutande marathon brukar många från ramblet ställa upp på. Ramblet brukar ha flest deltagare och passar de allra flesta.

Camp är för de mer oerfarna paddlarna som vill öka sin kunskap om havspaddling och få tips om utrustning, säkerhetstänkande o.s.v. Det ges också möjlighet att pröva på havets böljor under sakkunnig ledning.

Årets ASKR är förlagt till Skipnes på den fina ön Tinden som ligger väster om Sortland i norra delen av öriket. Gemensamt för de tre delarrangemangen är det ges rikliga tillfällen till umgänge med havspaddlare från många olika länder och att utbyta erfarenheter och ha trevligt.

Vill du veta mer så kontakta gärna Johan Norberg tel hem: 08- 85 87 66
arb: 08- 625 53 04, mobil 070- 699 01 89, email: jono@combra.se
Johan var med på racet -95, -97 och -98 och ska raca i år igen.

Sveriges sydligaste punkt

av Jim Danielsson

Det var en julidag år 1985. Havet låg blankt som en spegel och solen lyste oavbrutet över Skånes mognande sädesfält. Inte en krusning störde den stilla vattenytan när jag lojt paddlade ut på Kämpingebukten och lämnade Falsterbo kanal bakom mig.

Inne över land dallrade luften i eftermiddagshettan och ljudet från biltrafiken mot Trelleborg trängde ut över havet. Men mellan vägen och havet fanns en grön äng med ymniga lövträdsdungar och vid stranden en solvarm grusplaya.

Manövrerade kajaken parallellt med playan och klev av på den heta smästensbädden, vadade ut i vattnet och simmade sakta på rygg med blicken mot den klarblå himlen. Ett flygplan högt där uppe målade en vit strimma mot en fjärran horisont.

Den sjöbris jag väntat mig uteblev helt. Fortsatte min sommarfärd österut helt nära stranden förbi Gislövsläge. Dukade upp kaffe och bullar på fördäck, tog några paddeltag då och då så kajaken hela tiden gled framåt medan de uppdukade kanelbullarnas antal minskade.

När jag nådde Smygehuk, Sveriges sydligaste punkt, låg havet fortfarande helt blankt, inte en antydning till den minsta dyning eller krusning, inget ljud från vågor som sköljer över strandstenar. Satt i kajaken inne i den lilla hamnen och såg mot stolpen med avståndsskyltarna, Moskva 1 489 km, Paris 1 049 km o.s.v. Här i Smygehuk hade jag varit förr, men då kommit landvägen. Vem vill inte någon gång i livet besöka denna plats?

Sakta vände jag kajaken, paddlade ut från hamnen utan att ha gått iland. Solen stod inte längre så högt. Det skulle bli en fin högsommarafton. I begynnande juliskymning satte jag rak kurs från Abbekås mot Ales stenar vid Kåseberga. Långt inne vid land skymtade Ystad. Sakta, sakta, alltmedan ljusen tändes, förflyttades staden bakåt, först från jämnhöjd med kajakens för, sedan med dess midskepp och akter.

Föga anade jag att jag innan 1900-talets slut skulle komma att passera här ytterligare fyra gånger på olika långfärder längs Sveriges kust. Men nu var tankarna på annat håll. Var skulle jag finna lägerplats? Var skulle denna underbara dag sluta?

Väktaren på Märket

av Pontus Gustavsson

Vi hade kommit till Grisslehamn under natten, och i sommarens värsta ösregn dessutom. Nu på morgonen var det grämulet och lite dimmigt. Kajakerna var lastade och Ulfie och jag var nervösa och lite rastlösa; snart var det dags för morgons sjörapport och efter det var det hejdå till svenska kusten var det tänkt.

Ålands Hav och Skärgårdshavet nordost 7-10 tilltagande, god sikt.

Jag borde blivit besviken, men det kändes som en liten lättnad att få mjukstarta. Vi bestämde oss för att ta reservrutten norrut, väster om och i lä av Singö.

Paddlingen blev seg och det tog ett tag att finna rytmen. Adrenalinboosten förbyttes i slöhet och det kändes som om vi stod stilla...hur jävla lång är Singö egentligen? Vi tog tidig lunch på en brygga och fortsatte mot Singös nordspets.

Vädret hade slagit om till "vackert" och vi stannade för att snorkla på en liten ö norr om Singö. Efteråt somnade vi båda två i solen. När vi vaknade, upptäckte vi att vi var iakttagna. Ett halvdussin kvigor var märkta intresserade av den utrustning vi hängt på vädring i strandbuskagen. Det såg ut att finnas rikligt med bete på ön, vilket jag tyckte korna kunde hålla till godo med, så när jag såg att den fetaste av

kvigorna stod och dreglade bredvid mitt sittbrunns-liggunderlag fick det vara nog...

-Uffe kör bort kossan!!! (han var närmast)
-Nej, nej inte äta. (Ulfie till kon)
-Mu (kon till Ulfie)

Ulfie vänder sig om och kon återgår till att psyka det inte ont anande liggunderlaget (eller så började liggunderlaget nu att ana oråd, man vet ju inte).

-Uffe för fan, nu är kossan där igen.
-HÖRDE DU INTE VAD JAG SA???
(Ulfie till kon, aningen irriterat)
-mu (kon förstår att Ulfie inte skämtar)

Efter "the cow-incident" är det åter dags att hoppa i kajakerna och paddla vidare. Eftersom det är mitten av augusti och vi tog siesta lite längre än det var meningen, inser vi att det bästa vi kan göra av situationen är att paddla en bit österut, finna ett nattläger och göra ett nytt försök under morgondagen.

Havet har nu lugnat ned sig betydligt och paddlingen ut till St. Roten blir odramatisk. När vi närmar oss ön ser vi till vår totala indignation att Militären uppenbarligen har hunnit före oss dit. Inte så att det verkar vara några människor där, men

ön är tapetserad med diverse skyltar som tyvärr inte kan misstolkas.

-Uffe, vilken tur att vi har kompaktkameror för systemkameror verkar vara förbjudna på den här ön.

Tydligen vill de helst inte att man går iland överhuvudtaget, men vi bestämmer oss för att leta rätt på någon ansvarig för att be om lov att övernatta (vi är ju båda svenska medborgare och det var minst fem år sedan vi sålde känsliga upplysningar till främmande makt). Allvarligare talat kan man ju tycka att det borde vara utmärkt på sjökortet att det är skyddsområde på ön. Då hade vi sluppit en onödigt omväg ifall vi hade blivit bortkörda. Nu faller det så väl ut att ön är totalt övergiven.

Vi är i kajakerna redan 05.30 för att kunna göra ett nytt försök att nå Eckerö på andra sidan Ålands Hav. Men den här morgonen ser vädret ännu dystrare ut än den föregående. Blåsvarta moln in över land som ser ut att vara på väg rakt mot oss, vinden är ganska beskedlig men det kommer regelbundet ilska byar. Jag ringer upp SMHI:s 071 nummer för en prognos som låter bättre än vädret runt oss lovar. Vi beslutar att gå mot Understen och vända där ifall vädret inte tillåter en överfart. Vi får en fantastisk morgonpaddling i tilltagande regn som i kombination med molnen ger ett otroligt ljus, allting runt omkring oss får en rosalila färgton och det känns underbart att sitta torr i en kajak.

Snart nog dyker Understens svartvita fyr upp. Närmare Understen får vi sällskap av mängder med tobisgrisslor och en och annan tordmule. När vi når ön har dock vinden ökat betydligt och det har börjat

att ösregna. Vi går ett varv runt ön för att se om det finns några vakna människor där, vi visste sedan tidigare att även Understen är militärt skyddsområde. Vi ser varken några människor eller förtöjda båtar men inser att vi nog bör försöka komma iland då vinden ökar hela tiden.

När vi har dragit upp kajakerna på drivvedsslipers i den lilla viken kommer det en man (våldigt morgonpigg får man lov att tillstå) gående mot oss.

- Hejsan! (säger vi)
- Hej, ni vet kanske inte att det råder landstigningsförbud här?
- Öh...joo ...men...
- Ja i det här vädret kan vi ju ändå inte skicka ut er i de där (pekar på kajakerna). Men ni måste hålla er här nere vid stranden.
- Vi förstår.

Uffe och jag hämtar liggunderlag, sov säckar och radio och gör oss hemmastadda i ett tomt bätthus nere vid stranden. Det löper en räls från bryggan upp till och in i bätthuset och nere vid stranden ligger en "vagn" som har spårat ur. Vi lyssnar på väderrapporten vid åttatiden på morgonen och då den inte var särdeles positiv bestämmer vi oss för att sova några timmar. Om vi får en liknande prognos vid 13.00 blir det kanske Gråsskärs skärgård istället för Åland.

Vi vaknar vid tiotiden av ett våldsamt klånkande ljud och finner att flera människor nu är vakna och att de dessutom just nu av alla tidpunkter har beslutat att få den urspårade vagnen på plats medelst spett och slägga. Vi ligger mer eller mindre på rälsen, vilket på ett övertydligt sätt

ger en extra dimension åt deras vink, så vi bestämmer oss för att gå upp. Det är dock ingen som säger något till oss eller ens låtsas om oss, så Uffe och jag miss-tänker att de utan att ha meddelat oss, har dragit igång "tysta leken". Vi lagar mat, blandar energidryck, plockar fram powerbars med limsmak (inte lime) och packar om kajakerna för att få perfekt trim inför överfarten.

- Ålands Hav och Skärgårdshavet nord-ost tre till sju, långsamt ökande och vridande till nord.

Vi inser snabbt att detta är vår chans och på bara några minuter är vi i kajakerna. Solen har jagat molnen bort från vår horisont, som nu endast möter hav österut. Vi har redan hemma tagit ut kompasskurserna till diverse platser i Ålands Hav och beslutar att först gå mot fyren Märketskallen. Vi lägger kajakerna på linje för att kolla att kompasserna visar samma kurs och därefter faller vi in i rytmen.

Vi ser flera skepp och då vi börjar närma oss farleden ökar vi på vår uppmärksamhet. Vi väntar in ett stort fartyg med texten MoDo på hela farygssidan, innan vi sprintar över före två andra fartyg. Snart ser vi något som borde kunna vara Märkets fyr (innan vi fått syn på Märketskallen) och ändrar kurs några grader. Efter att ha följt den nya kursen några minuter blir jag tveksam och kollar i kikaren. Det visar sig vara akterbyggnaden på ett fartyg. Vi förbannar vår dumhet och återgår till ursprunglig kurs, vi borde ändå få syn på Märketskallen när vi kommer närmare.

Vågorna här ute har en helt annan karaktär än längre in i skärgården och sjögången

bär spår av gårdagens hårda vindar. Tillsammans med den återigen tilltagande vinden blir det en skaplig sjö som är skön att paddla i, med förhållandevis regelbundet vågmönster. Dessutom gör vågorna att vi tvingas koncentrera oss på paddlingen och på var vi har varandra. Vilket i sin tur gör att känslan av att inte komma någon vart aldrig infinner sig.

Snart dyker Märketskallen upp och strax därpå ser vi Märkets karakteristiska fyrbyggnad (som om fyrbyggnader skulle kunna vara annat än karakteristiska för en ö). Solen lyser mot fyren och det ser ut som om det står en villa mitt i havet.

Vinden ökar återigen och då vi har ytterligare några timmars paddling kvar till Eckerö beslutar vi oss för att gå iland på Märket för att se hur förhållandena utvecklar sig. Vi drar igång våra kök för att utnyttja tiden till att fylla på våra kroppsliga reserver. Vi ser två nyfikna sälar som simmar förbi oss, troligen på väg mot sälkollonin vid Märketshällarna. Vinden ökar ännu mera och är nu säkert uppe i 9 - 10 sekundmeter och som om detta inte kunde räcka, börjar det nu också att regna. Beslutet att stanna här på ön till morgondagen var inte speciellt svårt att enas om, även om det var väldigt begränsande möjligheter att slå upp ett tält på denna förvuxna berghäll som utgör gräns mellan Sverige och Finland. Efter lite undersökning finner vi att telegrafrummet står öppet (har till och med en gästbok) och trots att rummet är rejält mögelskadat lyckas vi med att somna in.

- Uffe!!! Vakna!!! Faaaaaaaa!!! Panik, panik.

Jag har vaknat på morgonkvisten och tittat ut genom fönstret för att kontrollera kajakerna, och i deras ställe bara sett hav och skum.

Vi är nere på platsen där vi drog upp kajakerna i ett huj och konstaterar att om vi hade väntat en timme till så hade havet skänkt våra kajaker till beachcombers i Nordtyskland.

Vädret är nu verkligen inte bussigt. Vindarna är definitivt uppe i kulingstyrka och vågorna sköljer över ön så pass, att där vi satt och åt i gårkväll, är det nu över en meter djupt vatten. Kajakerna ligger dock kvar även om det är knappt. Detta trots att vi under kvällen drog upp dem rejält från den dävarande strandlinjen. Min extrapaddel är dock borta men återfinns under förmiddagen.

Under fyra dygn ligger vi nu inblästa på gränsön Märket. Vi har ett otroligt sensommarväder med en ofta molnfri himmel. Vinden gör dock att det är helt omöjligt att sjösätta, då vågor slår upp runt hela ön. Dagarna tillbringas vi med att äta, läsa, sova, lyssna på radio och spana på fartyg och fåglar. Det går ingen nöd på oss då vi har gott om både mat och vatten och dessutom har vi täckning med våra mobiltelefoner även här ute.

Redan den första förmiddagen lägger vi märke till en helt orädd ejderunge. Det är ingen liten kyckling utan en snart färdigväxt ejder med fullt utväxt juvenil fjäderdräkt. Det kan vara en hona, såväl som hanne, men vi bestämmer oss för att det känns som en han.

Vi har burit upp kajakerna i lä av en mur som löper runt fyren, där vi även har gjort iordning två sköna sovplatser.

Ejdern är aldrig långt borta, men verkar ganska ointresserad av oss. Vi vill inte börja mata den då vi tycker att den som ungfågel borde lära sig att själv finna sin mat, det är ju inte var dag man ser parkejdrar. Flera gånger när jag med kikaren i hand går min rond runt ön, på jakt efter nyanlända fåglar (det är ju flytt-tid för somliga arter) hör jag - smack, smack, smack... från ejderfötters möte med Märkets sten.

Vissa gånger verkar ejdern vara som bortflugnen och vi hoppas att så också är fallet, då alla hans syskon verkar ha begett sig till nya jaktmarker. Vi ser även ejdrar (kanske syskon) som har begett sig till sällare sådana, då vi hittar ett antal döda ejdrar på ön. Vi oroar oss lite för att ädan har omkommit i förtid eller att ejdrarna har drabbats av någon sjukdom. När vi går där och tror att han faktiskt har lämnat ön, då vi inte har sett honom på flera timmar (och ön är liten) så hör vi -smack, smack, smack. Och vem är det som knallar förbi om inte.... Dessutom verkar han alltid ha bråttom och kan passera bara någon meter ifrån oss utan att nämnvärt bry sig om vår existens.

Sista natten på ön (visste vi ju inte då) och samma procedur som de andra nätterna. Bära fram liggunderlag, sovsäck, kikare, pannlampa och bok i lä vid fyren. Anledningen till att vi bytte sovplats under nätterna var att vi inte ville få fullmänen skymd av muren samt att det var kul att ligga och spana mot farleden mellan Märket och Understen. Trots att vi hade lä bakom fyren var vi tvugna att hålla tag i grejorna så att de inte blåste iväg.

Uffe har somnat och jag ligger och läser i pannlampans sken då jag hör : -smack,

smack, smack. Jag tittar upp och runt omkring, men ser ingenting. Sedan tittar jag ned mot fotändan av min sovsäck och där sitter han. I höjd med mina vader och så nära att han nuddar sovsäcken sitter/ligger (skillnaden är liten om man är ejder) ejdern helt lugnt. Jag blir lite paff då detta beteende skiljer sig ganska mycket mot det vi har sett prov på under de senaste dagarna. Antagligen gav min sovsäck bra lå från den envisa vinden, men jag inbillade mig ändå att han kände sig lite ensam så långt från sina artfränder och att till och med en människa då kunde duga som sällskap. Jag har stängt av pannlampan för att inte blända honom, men ligger och iakttar honom under gott och väl en halvtimme och pratar lite med honom fast jag tror att han somnat.

Den sista morgonen väcks vi av tre finländska ornitologer som har anlänt med båt i gryningen. Havet är som förbytt och vi inser att vi kommer att kunna lämna ön. Eftersom vi blev mer eller mindre chockväckta av de trevliga finländarna,

glömmer jag bort nattens besök, men när kajaken är packad och det är dags att ge sig av går jag för att leta upp ejdern som nu känns som en liten kompis man inte gärna lämnar utan att ta farväl. Efter att ha gått ett varv runt ön, får jag slutligen syn på honom. Han har somnat in för sista gången uppe vid fyrväggen. Han ligger helt normalt, precis som kvällen innan, men huvudet har en onaturlig vinkel och jag inser att han till skillnad från oss aldrig kommer att lämna ön. Jag börjar undra om han kände på sig att han skulle dö och därför kände sig rädd och ensam och inte ville vara ensam den sista natten av hans korta liv, men inser snart att det är mänskliga tankar.

Vi sjösätter problemfritt på de enda tjuo metrarna av ön som är befriade från dýning. Därefter riktar vi förarna österut för att göra en liten omväg via Sankan där vi tror att det finns säl. Slutligen när vi Eckerö via Enskär. Vi stannar på norra Åland i ytterligare en vecka och har en underbar tid där.

Långfärdskajak

en illustrerad handbok



Ja, det blev ett litet tomrum längst ner på denna sida och det tänkte jag nu passa på att använda för att göra lite reklam för min kajakhandbok. Boken är nu äntligen utgiven och finns i bokhandeln samt hos flera av kajakförsäljarna. Du kan läsa recensioner på bl.a. www.utsidan.se klicka på "Paddling" och www.mkk.m.se klicka på "Långfärd".

/Karin Mentzing

KAJAK-EXPO

en idéskiss

James på Kajaktiv nämnde för något år sedan om en idé till kajakutställning han hade. Upplägget var enkelt och billigt; man hyr en bit mark vid vattnet över en dag eller helg. Kajakförsäljare ställer där ut sitt sortiment och hugade spekulanter kan komma dit och prova kajaker av olika sorter.

Nu har jag funderat vidare på den här idén och komplicerat samt fördyrat den en smula.

Min tanke är att det skulle kunna bli en tillställning som antingen ersätter eller kompletterar de inomhusbelägna friluftsmässorna, allt efter tycke och smak. Så många och så många olika kajakaktörer som möjligt skulle samlas på förslagsvis en campingplats vid någon vattenansamling. Platsen skulle väljas så centralt som möjligt med tanke på Nordens södra storstadsregion och jag skulle föreslå södra Vättern i trakterna av Jönköping.

Ja, jag tänker mig att kajaker av alla sorter och slag ska kunna beses och testas av besökarna. All kringutrustning ävenså. Där ska finnas tur- och kursarrangörer och det ska hållas föredrag och demonstrationer av olika slag och kanske även teknikliniker. Utställare kunde arrangera tävlingar och annat. Liv och rörelse kort och gott, ett brett utbud och mycket socialt.

Lämplig tidpunkt kunde vara mitten av maj 2001, fredag c:a kl. 18 till söndag c:a kl. 16. Deltagarna betalar en avgift vari camping och inträde till utställningen ingår. Vill man sedan delta i eller bevittna t.ex. teknikliniker, föreläsningar och annat, så kunde eventuellt en liten avgift uttagas

separat för detta.

Detta blir lite som ett symposium, fast med fokus på tingen, istället för den egna tekniken.

Ja, detta blir som sagt en något mer komplicerad variant av ursprungsidén, men min tanke är att det ändå ska kunna hållas ganska enkelt och med ett minimum av arrangemang. Utställarna kommer på plats och slår kanske upp ett tält eller liknande för utrustning som inte bör bli blöt i händelse av regn. Man lägger ut sina kajaker på marken och sedan bör allt vara i stort sett självgäende.

Har du tankar om detta, så skulle jag bli mycket glad att höra ifrån dig. Låter detta intressant? Ur utställarsynpunkt såväl som besökarsynpunkt. Känner du kanske till någon lämplig camping för ändamålet? Kan du kanske rent av tänka dig att stå som arrangör och samverkare?

Jag ville på detta vis rulla ut bollen och så fröet och jag kan naturligtvis tänka mig att stå som arrangör, men det kan lika gärna vara någon annan som tar på sig detta. Huvudsaken tycker jag är att vi hittar på och genomför bra och kul händelser för kajakister!

Karin Mentzing
Brandkärrsv. 82
611 66 Nyköping
Sverige
tel+fax: +46 (0)155 26 79 94
karin.mentzing@hem.utfors.se

FÄRDBERÄTTELSE av JIM DANIELSSON

Sveriges Kust om den första erövringen av
Havspaddlarnas Blå Band 1991.....25:-

Oskarshamn - Gotska Sandön om en kajaktur
runt Gotska Sandön, Gotland och Öland.....15:-

Trilogi - Sommar på Vänern, Höst på Vättern,
Vår på Hjälmarens om insjöfärder med havskajak.....15:-

Häftena beställes från
Kontakt nätet c/o Karin Mentzing, Brandkärrsv. 82, 611 66 Nyköping
tel+fax: 0155 26 79 94 karin.mentzing@telia.com/hem.utfors.se

SKÄRGOTT

Häfte om matlagning för kajakister. Recept och tips.....40:-
beställes av Hild Lorentzi, tel: 08 590 347 18 hild.lorentzi@telia.com

PADDLA KAJAK och TÄLTA I BOHUSLÄN

Häfte med tips om färdvägar och tältplatser
allmansrätt, turistbyråer, vandrarhem, väder m.m.....50:-
beställes av Thomas Åhlberg, tel: 0304 512 00 friluftsliv@orust-kajak.se

SJÖMANSKAP

Navigation, väder, sjövätt.....50:-

LÅNGFÄRD

Turplanering.....50:-

Häftena beställes av Björn Thomasson, tel+fax: 046 13 94 16
bjorn.thomasson@telia.com

MIN LÅNGFÄRD LÄNGS VÄSTKUSTEN

En mycket underhållande och lärorik berättelse. Leif gjorde under
sommaren -99 en framstöt på HBB och här får du följa hans öden och
äventyr längs västkusten. Ett måste för dig som går i HBB-tankar!

Häftet kostar 20:- och beställes av
Leif Strandeberg, tel:0911 196 79 leif.strandberg@mh.luth.se

Porto tillkommer för samtliga häften!