



# Österhaninge Båtklubb

*Jubileumsskrift*

1955



2005

# 50 ÅR



# Innehåll

3	<b>ÖBK 50 år</b>	34	<b>Propellern – motorgångs- tävling</b>
4	<b>Redaktören har ordet</b>	35	<b>Tragikomiskt drama från Gotland Runt</b>
5	<b>Första protokollet</b>	36	<b>Östersjömaran 2004</b>
8	<b>Intervju med klubbens två första ordförande</b>	38	<b>ÖBK-loggen</b>
10	<b>Hamnen</b>	39	<b>Sjöhäxornas kamp- organisation</b>
16	<b>Spridda minnen</b>	40	<b>Vakthållning</b>
17	<b>Skolan i Askvik – historik</b>	43	<b>Ja! Jag är otrogen</b>
18	<b>Byggnation</b>	44	<b>Ekonomi</b>
21	<b>Glimtar från ÖBK:s barndom</b>	46	<b>Medlemsutveckling</b>
22	<b>Klubbholmen</b>	47	<b>Båtlivsminnen</b>
25	<b>Mina år med ÖBK</b>	48	<b>Första verksamhets- berättelsen</b>
26	<b>Ungdomsverksamhet</b>	52	<b>Kathinkas hemliga liv</b>
30	<b>Idealisternas klubb</b>	53	<b>Funktionärer i ÖBK</b>
31	<b>Kursverksamhet</b>		
32	<b>Tävlingsverksamhet</b>		



*Österhaninge Båtklubb*  
*Box 3030, 136 03 Haninge*  
*[www.obk.se](http://www.obk.se)*

# 50 år med Österhaninge Båtklubb

Under 50 år har Österhaninge Båtklubb, ÖBK, verkat till gagn för sina medlemmar.

Den 28 december 1955 samlades åtta personer i Svartbäckens gamla skola och beslutade att bilda en båtklubb. Sedan dess har mycket hänt och ingen kunde väl då ana hur klubben skulle utvecklas, men tack vare dessa personers goda 'påhitt' och idoga arbete har vi idag en klubb som vi trivs med. Vi har förundrats över vilket fantastiskt arbete pionjärerna genomförde när de bearbetade såväl markägaren, Stockholms Stad, som planmyndigheten, Österhaninge kommun, genom att bygga de första bryggorna och en slip. Det är tack vare Er ÖBK har en klubb i Askviken.

**Ur jubileumsskriften 1955-1975**, klubbens första 20 år, har vi tagit oss friheten att friskt låna minnesbilder från uppbyggnaden av klubben. Ingen kan bättre återge dessa händelser än de som var med på den tiden. Under arbetets gång med denna skrift har vi också tagit del av ÖBK-loggar, protokoll, årsberättelser, foton etc. som finns bevarade i klubbens nya klubbhus.

Under de senaste 30 åren har klubben fortsatt att vara aktiv för såväl motor- som segelbåtar. Vår nuvarande hamn har byggts ut, upptagningen med slipvagn har ersatts med att lyfta med egen traktor. Uppställningsytorna har förbättrats, nya bryggor har tillkommit och el dragits ut på bryggorna. Mastskjul, vakthus, jolleskjul, toalettbyggnad och inte minst återuppbyggandet av vårt klubbhus Berget har tagit många timmar i anspråk. Idogt arbete har lagts ner av enskilda medlemmar för vårt gemensamma intresse. Detta i sin tur har gjort att vi har kunnat hålla kostnaderna nere och våra medlemsavgifter låga. Framsynt ekonomisk planering har gjort att vi idag har en god ekonomi för framtida behov.

**Mycket tidigt bildades** en ungdomssektion. Under årens lopp har våra ungdomar hjälpt andra unga inom kommunen att få utöva friluftsliv inom båtsporten. De årliga seglarlägren på Klubbholmen är mycket eftertraktade och idag väl etablerade.

Klubben har förmånen att ha bra arbetsledare och yrkeskunniga medlemmar, som kan leda andra i de arbeten som måste utföras, dels praktiskt och dels pappersmässigt. Detta har inneburit av vi inte blivit en 'parkeringsplats' för båtar utan en levande klubb med idrottsverksamhet inom båtsporten, gemensamt mid-sommarfirande på Klubbholmen samt årsfesten som på senare tid slagits ihop med festen efter Höstruskappseglingen och motorbåtstävlingen 'Propellern'.

**Idag pågår ett generationsskifte** i klubben, de första medlemmarna säljer sina båtar och nya tillkommer. Dagens unga familjer skiljer sig på många sätt från de som gick med i ÖBK för 30-40 år sedan. Grunden är ändå densamma, längtan ut till naturen och med båt lära känna vår underbara skärgård. Att sitta framåt i tiden är omöjligt, numera går allt så mycket fortare. Stora omvälvningar har skett under klubbens 50-åriga historia och kommer också att ske i framtiden. Men ett är säkert, vi får den klubb vi vill ha. Det är vi medlemmar som gemensamt formar klubben. Min förhoppning är att arvet från våra framsynta grundare skall leva vidare med samma goda anda, där vi alla hjälps åt genom att förmedla ett gott sjömanskap och kärlek till både sjö och natur.

Det är min förhoppning att jubileumsskriften skall ge 'nostalgikern' trevliga minnen samt att alla läsare skall få en god sammanfattning och behållning från de gångna 50 åren.



*Lycka till med läsningen!*

*Margaretha Björklund  
ordförande ÖBK*



# REDAKTÖREN HAR ORDET



Styrelsen för Österhaninge Båtklubb ville ge en återblick av klubbens 50 år. Den 28 december 2004, klubbens 49-årsdag, bildades en redaktionskommitté med undertecknad som redaktör för att sammanställa en jubileumsskrift.

Efter ett omfattande arbete har vi tillsammans med bl.a. Kjell Blomström och Mikael Lindh fått ett material, som beskriver Österhaninge Båtklubbs 50-åriga historia. Kommittén har haft tillgång till klubbens förnämliga arkiv med gamla handlingar samt sju fotoalbum, som Lennart Larsson, tidigare ordförande, skänkte till klubben 1992. Vi har också haft möjlighet att läsa alla ÖBK-loggar från 1973 som Ewy Asplund välvilligt ställt till förfogande. Allt detta har varit mycket värdefullt.

Jag vill påpeka värdet av ett aktuellt arkiv, bl.a. för våra efterföljare, som då har möjlighet att dokumentera klubbens fortsatta historia. Ytterst få klubbar har ett liknande arkiv: **Heder åt Österhaninge Båtklubb!**

När Du läser denna skrift är det vår förhoppning att Du skall få lika god underhållning som vi haft i kommittén.

*Eskil Sandh*  
redaktör

## ÖBK JUBILEUMSSKRIFT 1955-2005

**Ansvärlig utgivare**  
*Margaretha Björklund*

**Redaktör**  
*Eskil Sandh*

**Redaktionskommitté**  
*Stig Asplund*  
*Margaretha och Kjell Björklund*  
*Per Lindh*  
*Lars Nyblom*  
*Elisabet Sandh*

**Layout**  
*Carolin Platzek*

**Foton**  
*från klubbens bildarkiv och medlemmars  
privatalbum*

**Tryck**  
*Vendelsö Tryckeri AB, Haninge*

# DET HÄR GLADA GÄNGET BILDADE KLUBBEN

DET TACKAR VI FÖR!

Protokol fört vid det första sammankallandet  
det vid bildande av båtklubb d. 28/12 1955  
kl 19.00 i Svartäckens Stora Huset

Sammankallande.

Harald Larsson

Söderby parkväg 6 Hunden tel 970129

Kallade närvarande

Bengt Gertsson

Björkliden Österhaninge " 0750-32059

Sven Johansson

Stenåsvägen 8 Hunden " 970940

Bertil Andersson

Kvarntorpssvägen 2 Hunden " 970961

Erik Söderström

Kvarntorpssvägen 9 Hunden " 970919

Nils Lidvall

Mårtenbergsvägen 13 Vindelsö " 960577

Gunnar Appelkvist

Frederikslund Vindelsö " 970341

Bert Åkesson

Vindelsövägen 45 Hunden " 970436

Harald Larsson öppnade mötet och kallade  
närvarande välkomna och föredrog dagordningen  
som godkändes och vare första punkten var val av

ordfranch att leda kvällens förhandlingar.  
vid namnfristaget till ordfr. brödes karstom  
ensamt och valdes enhälligt

2  
Val av sekreterare vid kvällens förhandlingar  
till denna lyssta valdes Brod. Ahgren.

Till justeringsmän valdes H. G. Appelkvist  
och E. Söderström

3.  
Ordfr. talade om betydelsen att samla alla  
båtagarna till en enhet, om hur mycket bättre  
det var med gemensamma krafter i ordning.  
Ställa fritöjningsplatser, att kunna påverka  
kommunala myndigheter om anskaffning av  
fritidsområde för Åkershamningstorp och på  
fråga om bildandet av en båtklubb svarades  
enhälligt ja.

4  
Bengt Pettersson förestod att klubben försökte  
gå till Kvern och var vid Styrmingsrik Årsta  
Kvarstad där Pettersson ledde alla fritidsättningar  
för goda fågelplatser med lite arbete av medlemmarna  
kunde åstadkommas

Nils Söderwall nämnde att skulle det vara möjligt  
att i Styrmingsrik kunde vi göra Årsta Väs  
Sär. Ståtholms sportfiskeklubb har kaj och  
bryggplatser för sina medlemmar, andra platser  
som nämndes såsom Fallbacken, Korbäck  
Sjökulla m. fl. efter ca en timmes allmänt



budet smacks på om att välja en vaks kommi-  
te att undersöka möjligheterna att använda nå-  
gon av ovan nämnda platser och kontakta veder-  
börande markägare för erhållande av tillståndet.

5.

Val av vaks kommitté tre män plus 1 man  
till vaks kommitté valdes och åtog sig.

Bengt Pettersson Sammanhållande

Nils Söderwall

Harald Larsson

Bertil Andersson

Kommittén skall så fort den fått positivt resultat  
av sitt arbete sammanhålla till nytt möte i  
klubben för rapport. Samt överenskomms att varje  
medlem skall försöka väva var sin ny medlem

6.

Namnplåsar till bättnklubben

Asterhaninge bättnklubb - O. B. K.

Hemmans " " - S. B. K.

Sävsjöfjäders " " - O. B. K.

Sjömnings " " - S. B. K.

frågans behandlas. Till vi var på det klara  
med vad vi skall göra

Omkring kl. 2/10 vidtog kaffedrickning och bull  
och kakelning och allmänt lust i vanlig ordning  
och naturligtvis där Skoppare och Skopparedare tillför  
"Skopparehistorier"

7

Avslutning.

Omkring kl. 22.30 efter slutad drickning av kaffe-

koppar och på det där ingenting gick till husen.  
(vilket susp. juvar skulle bet för de hade dom  
aldrig mer något ifrån komma.)

Tackade Ollf för uppmärksamheten och det stora  
intresset och hjälpte mycket avslutat.

var och en gick hem till sig

bara jag gick hem till mig.

Borr Nyman  
Sekr.



*Gamla hamnen*

## **Inför 20-årsjubileet intervjuade ordförande Lars Nyblom, två 'old-sailor-boys', Harald Larsson och Nils Sidvall, klubbens två första ordförande**

### *Utdrag ur Jubileumsskriften 1955-1975*

Så satt vi då en av sommarens mera myggrika kvällar i ruffen på 'Newflower' och pratade båt och slogs med myggen. Ja själva båtsnacket hade förstås börjat redan i bilen på väg ner till hamnen. Vi kom nämligen in på ämnet 'båtens utveckling till ombonad sommarbostad'. Som alltid när detta ämne ventileras så kretsar funderingarna kring pengar och pengars värde. Både Nisse och Harald hade varit med under det besvärliga 30-talet när en ung grabbs båtdrömmar mest fick bli – drömmar. Om man till äventyrs lyckats skrapa ihop några kronor för att placera i något flytetyg, då fick man vara beredd på att hålla tillgodo med något mycket begagnat. Harald påstod att hans båtminnen från den tiden mest handlar om öskar och läns-pumpar.

”En av mina första båtar köpte förresten Svenne Johan”, sa Harald och tillade, ”men vi är vänner ändå!”

Så kom då resonemanget in på klubbens tillblivelse. Från början hade inte hamnfrågan varit den mest aktuella. De flesta av gubbarna hade båtplatser, men behövde något ställe att ha båten upplagd på under vintern. Nisse jagade runt sökande efter lämpliga platser med inte alltför entusiastiska kommungubbar. Bland en mängd refuserade förslag kan nämnas Morarna, Edholmen och en bit mark i närheten av Årsta. Inte något av förslagen kom ens till planeringsstadiet. Nisse började då rekognosera lite på egen hand och kom fram till att Karlslund kanske kunde bli ett lämpligt alternativ. Förslaget vann gensvar på en del håll tills dåvarande kommunledning satte

stopp för allt vidare resonemang genom att förklara platsen olämplig som båthamn. Där skulle i stället bli ett bad, vilket det alltså som bekant inte blev.

Kommunens nästa inhop i klubbens historia blev när ett verkligt seriöst hamnförslag diskuterades. Den här gången gällde det en tilltänkt hamn intill Dalarö kanal, den delen av kanalen som mynnar åt Vadviken. Klubben hade blivit lovad hjälp med muddring och andra anläggningsarbeten. Man hade till och med stämplat ut virke uppe på Vendelsömalm för att såga det till bryggplankor och pålar. Men, som sagt, kommunledningen vinkade även denna gång med kalla handen, vilket måste känts otroligt grymt för den lilla trogna skaran ÖBK-are.

Efter alla bakstötter i hamnfrågan hade nu Harald, Nisse och de andra gubbarna kommit underfund med att det inte var någon hjälp att vänta från den egna kommunen. Man tog i stället kontakt med Stockholms Stad, som just då köpt Gålö. Säljare var prins Carl och köpesumman lär ha varit 350 000 kronor. En av Stockholm Stads mera lyckade affärer törs man kanske gissa! Och den här kontakten gav napp! Vad den egna kommunen – dit merparten av våra skattepengar går – inte kunde eller ville hjälpa sina båtägande innevånare med, ordnade alltså grannkommunen Stockholm. Stockholm Stads representant vid förhandlingarna var dåvarande fritidschefen kapten Thor, enligt både Harald och Nisse, en mycket öppen och trevlig person med massor av förståelse för båtfolket och deras fritidsintresse.



Så småningom enades man om att Askviken skulle bli den bästa lösningen både ur hamn- och uppläggningsynpunkt.

Efter oräkneliga kvällars och natters slit blev så till slut hamnen vid Askvikens norra strand färdig. Då uppstod emellertid den mycket underliga situationen att klubben hade fullt sjå att fylla hamnen med båtar. Harald fick ge sig ut och värva medlemmar och det kunde ha sina poänger. – På ett ställe, dit Harald ringde, svarade frun och när hon fick höra vad det var frågan om svarade hon, ”där ska inte Anton ligga för då blir det bara ett himla supande!” – Harald kunde inte för sitt liv begripa var tanten fått slika funderingar från. Någon längre tid varade dock inte överskottet av båtplatser och ganska snart uppstod som bekant den ständiga båtplatskön, som vi fortfarande brottas med.

Så här långt komma i vårt ’båtsnack’ tyckte jag det var dags att höra efter vad Harald och Nisse tyckte om dagens ÖBK. Jaa, båda drog lite på

svaren, men så kröp det till slut fram att de tyckte nog att klubben blivit lite för stor. Kontakten medlemmarna emellan fanns inte i lika hög grad nu som tidigare. Men när vi konstaterat att av det ursprungliga gänget fanns bara Nisse och Svenne Johan kvar vid bryggorna, fick vi kanske trots allt ha förståelse för att inte alla kan känna varandra lika väl längre. Men visst har Nisse rätt när han tycker att vi väl i alla fall kan hälsa när vi ses nere i hamnen eller ute på fjärdarna, vilket tydligen inte alltid sker, tyvärr.

Att som slutkläm locka ur de här båda kämparna något storstilat och pompöst uttalande gick naturligtvis inte. De har varit med för länge och vet alltför väl att en båtklubbs vara eller inte vara beror på så många osäkra faktorer. En sak var vi dock alla tre överens om och det var att klubben aldrig skulle stå där den står i dag om inte medlemmarna visat prov på sådan enastående klubblojalitet genom alla 20 åren.

#### *Fritidschef Gunnar Carlsson inspekterar nya hamnen*



**I**samband med klubbens 20-årsjubileum skrev dåvarande fritidschefen i Haninge kommun, Gunnar Carlsson, bl.a. ett brev till klubben och berättade om kommunens framtidstankar.

Han beskrev båtlivet, behovet av båt- och gästhamnar samt om kommande arbeten inom Haninge. Han skrev bl.a. att kommunen ansökt hos statliga myndigheter för att muddra Dalarö kanal till åtminstone det i sjökortet angivna djupet. Tyvärr ser det ut som om ärendet har fastnat....

Utprickningen av småbåtsleder låg också i tiden

och Gunnar tillsammans med Edvard Sjöblom, lots på Dalarö, arbetade en hel del för att få fart på detta angelägna ärende. Dessa båda herrar arbetade också med Edwards och landstingets afisch ”Här kan helikoptern landa”, där Gunnar hoppades på ÖBK:s hjälp.

Han avslutade brevet med: ”Slutligen vill vi på fritidskontoret önska Österhaninge Båtklubb en god fortsättning på jubileumsåret och tillönskar alla möjliga framgångar i kommande år.”



Första sjösättningen i Askviken mitt emot nuvarande hamn

**1957** iordningställdes en båthamn vid Askviken, Gålö, tvärs över viken sett från vaktstugan, dvs. i förlängningen av bryggan Fyren. Materialet donerades av Österhaninge kommun medan arbetet utfördes av medlemmarna. Stockholm Stads Idrotts- och Fritidsnämnd överlämnade ett strandområde, som arrenderades mot en avgift för varje båtplats. Fritidsstyrelsen gav också tillstånd att bygga flera båtplatser. Bryggan försågs med lås.

**1958** anlades en provisorisk uppdragningsplats vid Finkarudd på Gålö. Klubben ansökte hos kommunen och hamnstyrelsen i Dalarö om en uppdragningsplats i Dalarö.

**1959** I slutet av året erhöll klubben en uppdragningsplats vid Askviks gård, dvs. där vi nu drar upp båtarna. En viss 'riktning' av bryggan måste ske under åren 1958-1959 beroende på att isen lyft den. Det visade sig också att bryggan inte var tillräcklig, varför styrelsen beslöt att bygga en pontonbrygga. Underhandlingar fördes med Stockholm Stads Fritidsstyrelse om tillstånd att få bygga en så-

dan. Klubben inköpte räls och hjul med tillbehör för att få en ordentlig slip med möjlighet att sjösätta och dra upp båtarna. Österhaninge kommun skänkte virke på rot, som sedan sågades och färdigställdes under vintern.

**1960** blev uppdragningsanordningar klara i Askviken. Genom medlemmarnas försorg färdigställdes en uppdragningsvagn samt ett spel för uppdragning och sjösättning. Även markutrymmet utfylldes. Klubben erbjöds av Dalarö hamnstyrelse en plats i Dalarö – men beslöt att avvakta.

Något år senare erhöll klubben tillstånd att gräva ner en jordkabel för elektrisk ström till uppdragningsplatsen. Klubben köpte ett elektriskt spel, som togs i bruk vid upptagningarna hösten 1963. Priset var överkomligt, 150 kronor. Rälsen förlängdes och en svängkran sattes upp för att kunna lyfta motorer ur båtarna.

**1964** genomgick bryggan i Askviken en genomgripande reparation, som utfördes av medlemmarna. Kostnaderna för reparation samt en ändring på uppdragningsvagnen uppgick till ca 1 500 kronor.

På hösten framlade styrelsen förslag till utbyggnad av bryggan. Stockholm Stads Fritidsnämnd ställde sig positiva och bad styrelsen inkomma med ritningar och arbetsbeskrivningar.

Styrelsen avvaktar med spänning den närmaste tiden, eftersom klubben aldrig varit så nära som nu att få problemen med bryggor och uppdragning permanent lösta.

**1965** Tyvärr fick klubben, trots upprepade påstötningar av såväl klubbstyrelsen som av representanter från Österhaninge kommunal- och fritidsnämnder, inget som helst besked från Stockholm Stads Fritidsnämnd. Dock lyckades klubben få tillstånd att anlägga ett antal provisoriska bryggor på det område där den nya bryggan enligt förslaget skulle ligga. Båtkön kan därmed minskas.

Styrelsen konstaterade följande: "Det ser för närvarande betydligt mörkare ut för våra utbyggnadsplaner än det gjorde vid förra årsmötet, beroende på att varken Österhaninge kommun eller Stockholms Stad har sina dispositionsplaner färdiga över sina strandområden, ett faktum som vi tyvärr ej kan påverka."



**1966** kunde ingen utbyggnad genomföras på grund av saknat tillstånd. Råls och slipers byttes ut mot kraftigare. En roddbåt inköptes för 400 kronor att användas vid uppdragning, sjösättning samt utläggning av bojar.

**1967-1968** genomgick bryggan sedvanliga reparationer efter vinterns is-skrivning. Vid uppdragningen inträffade en malör, rålsen lossnade under vattenytan på grund av söderrostade fästen. Tack vare en snabbinkallad grodman kunde uppdragningen fortsätta utan nämnvärd försening.

Båtplatsfrågan i Askviken är fortfarande lika dyster. En viss optimism kan dock skönjas då kommunens representanter börjat intressera sig för Karlslundsområdet, som skall byggas ut till båthamn.

**1969** installerades telefon vid bryggan och som blev mycket uppskattat av medlemmarna.

Vattenståndet vid isläggnings denna höst var ovanligt högt, vilket skulle medföra en hel del arbete till våren.

Följande slutord finns att läsa i verksamhetsberättelsen:

”Att papperskvamen i kommunala och statliga inrättningar mal sakta, det har vi väl konstaterat förut, men nu verkar den ha stannat alldeles. Det har gått sex år sedan vi lämnade in detaljerade ritningar, utförda av driftsingenjören vid Österhaninge kommuns byggnadskontor, till Stockholm Stads Idrotts- och Fritidsstyrelse om utbyggnad vid Askviken.

Vi har ännu ej fått något svar. Det är två år sedan vi av kommunalrådet i Österhaninge kommun blev lovade 100 båtplatser vid kommunens nya båthamn, Karlslund. En skrivelse i frågan som avsändes, genom Saltsjöns Båtförbunds medverkan, för ett år sedan har man ej ansett sig ha anledning att besvara. Det kanske finns en del att tänka på för båtplatsintresserade inför nästa kommunalval.”

**1970** genomfördes sedvanliga reparationer på de s.k. provisoriska bryggorna. Ny slip och slipvagn iordningställdes, vilket förenklade uppdragningen betydligt. Uppdragningsplatsen utfylldes och nya platser tillkom.

Detta år sammanslogs Öster- och Västerhaninge kommuner till Haninge kommun. Följande citat är hämtat ur verksamhetsberättelsen:

”Det har blivit regimförändring. En del nya befattningshavare har det också blivit i fritidsnämnden. Om det blir till någon fördel återstår att se. En sak kan vi vara säkra på – det kan knappast bli sämre och det är ju alltid en tröst.”

Citatet, som hämtats ur 1969 och 1970 års verksamhetsberättelser, speglar den frustration och hopplöshet som styrelsen kände. Dessa herrar var praktiska handlingsmän och hade svårt att förlika sig med ’pappersvändare’ vid skrivbord.

**1971** rörde styrelsen om i de olika förvaltningarnas grytor. En rörelse i positiv riktning, vilket framgår av följande: Styrelsen har bedrivit ett intensivt arbete med

att erhålla tillstånd till utbyggnad av pontonbryggor i Askviken. Skrivelser skickades till såväl Stockholms Stad (markägare) som Haninge kommun (planmyndighet). Först måste dock tillstånd erhållas från kommunen, vilket begärdes den 27 maj. Ritningsförslag bifogades. Svar erhöles den 8 september och gick inte i den riktning som vi hade hoppats på. I skrivelsen återropades en generalplaneutredning ”för det s.k. landsbygds- och skärgårdsområdet, i vilket Gålö ingår som en stor och viktig del. Utredningen skall resultera i en generalplaneskiss, som beräknas läggas fram i början av nästa år”. – Eftersom utredningen ej kommit så långt för Gålös del kunde någon ställning i frågan ännu ej tas. Klubben anmodas därför att återkomma med ny framställning under 1972.

Klubben hade under många år fått nej på begäran om utbyggnad just med åberopande av generalplaneutredningen, vilket vi nu inte längre kunde godta. Den 27 september avsånde klubben därför ny skrivelse, med begäran om dispens för utbyggnad av en pontonbrygga på nuvarande bryggplats. Den nya pontonen skulle då helt ersätta den gamla bryggan och kunde också, om ett eventuellt byggnadstillstånd erhöles, flyttas till plats som myndigheten bedömde som lämplig, då generalplaneskissen låg färdig.

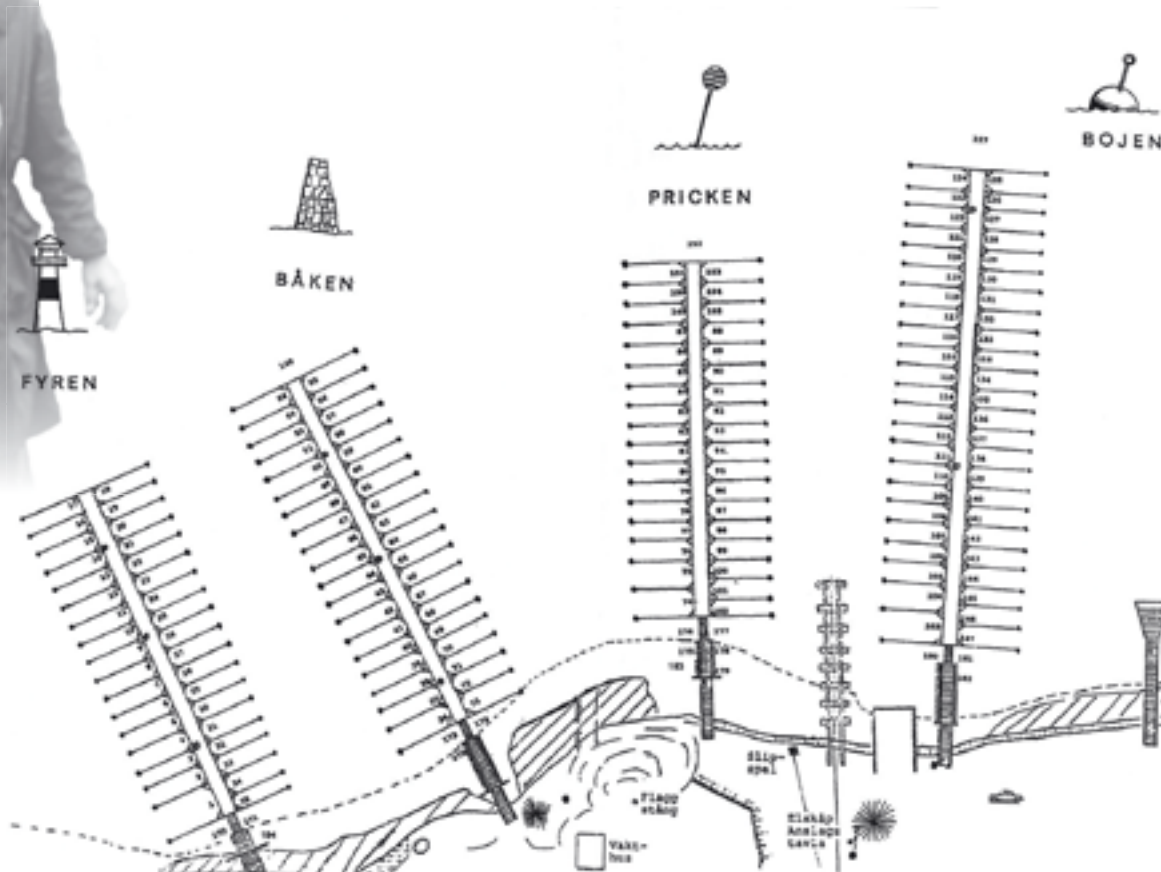
Haninge kommun svarade den 1 december på vår skrivelse, av vilken framgick att pontonbrygga fick placeras på nuvarande bryggplats under förutsättning att markägaren, Stockholms kommun, gav sitt tillstånd. Skrivelse avsändes den 13 december med begäran om dispens samt svar senast den 1 februari 1972.

Styrelsen konstaterade: Det klubbliv som normalt förekommer inom båtklubbar går ej att genomföra i ÖBK så länge våra medlemmar är spridda över hela Stockholms skärgård. Hamnen rymmer bara 34 båtar och i klubben finns för närvarande ca 120 båtar registrerade. Styrelsen hoppas att inom en inte alltför avlägsen framtid få en egen hamn med plats för ca 120 båtar. Om/när detta sker hoppas vi få allt stöd från medlemmarnas sida i olika former. Hjälp kommer att erfordras med t.ex. svetsning, snickerier och mycket annat. Det är här alla kan göra en för klubben stor insats samtidigt som kostnaderna för den enskilde medlemmen kan hållas nere.



*Sjösättning med den första slipvagnen. Lägg märke till tvättstugan nedanför klubbhuset.*





Det goda samarbete som under året etablerats mellan klubben och Haninge kommuns fritidskontor hoppas vi skall bestå. Under de 16 år som klubben existerat har Haninge kommun inte bidragit med kontanta medel, detta bl.a. beroende på att Askviken tillhör Stockholms Stad. Därför står vårt hopp just till den nya styrelsen i Haninge kommun, som nu kan göra en stor insats för ÖBK genom att hjälpa oss att få en egen hamn och kanske till och med hjälpa oss med någon form av lån, som klubben måste ordna.

**1972** blev kanske det mest glädjande i klubbens historia och även det mest händelserika. Målsättningen, som dragits upp av tidigare styrelse, hade efter mycket arbete nåtts och krönt med framgång.

Otaliga skrivelser till och telefonsamtal med såväl Haninge kommun som Stockholms Idrottsförvaltning och andra myndigheter resulterade i början på året att klubben fick tillstånd att lägga ut två pontoner om vardera 32,5 m. Anbud infordrades och beställningen hamnade hos Ny-

näsbyggnaden AB, Ösmo, som levererade de båda pontonerna i slutet av april. Alla fyra pontonsidorna utrustades med T-järn för att möjliggöra montering av Y-bommar. I första skedet inköptes Y-bommar till tre sidor medan fjärde sidans båtar fick ligga vid boj.

Den 7 november erhöll klubben en skrivelse från Haninge kommun, stadsbyggnadskontoret, varav bl.a. framgick "att stadsbyggnadskontoret anser att en anläggning av den storlek som det här är fråga om bör prövas i såväl översiktsplanesammanhang som genom detaljplanering. Med hänsyn till att området till stor del redan är ianspråktaget för båthamnsändamål och att det i övrigt inte finns särskilda anspråk på området m.m. anser sig dock kontoret inte ha något att erinra mot föreslagen utbyggnad".

Redan den 2 oktober skrev Stockholms Idrottsförvaltning till Stockholms Fastighetskontor angående vår begäran

- att få utöka hamnen till 80-90 hamnplatser
- att få inhägnat en del av nuvarande upplägningsområde
- att få hyra 'Berget' till klubbstuga samt
- att förflytta klubbens båthamn i omedelbar anslutning till klubbens upplägningsområde.

Idrottsförvaltningen hänvisade till klubbens ritning, utförd av Per Lindh, och tillstyrkte ovan angivna punkter och att dessa projekt upplåtes på 25 år.

Dessa två skrivelser fick verkligen ny fart på styrelsens verksamhet. Det gällde nu att snabbt inhämta svaret från Stockholms Fastighetskontor. Efter åtskilliga samtal med Fastighetskontoret, Egendomsbyrån





Lägger i betongklumpar till nya bryggan (observera strikta medlemmar i hatt)

och Idrottsförvaltningen kunde sekreteraren den 13 december notera följande meddelande vid samtal med Roland Lindkvist, Idrottsförvaltningen:

”Egendomsbyrån svarade i brev till Idrottsförvaltningen att någon erinran ej fanns angående placering av pontonerna i Askviken på begärd plats under förutsättning

- att upplåtelsefrågan kan ordnas mellan Idrottsförvaltningen och Österhaninge Båtklubb
- att tillfartsvägarna till båt- och uppplättningsplats inte hindras av parkerande bilar
- att det sanitära förhållandet kan godkännas av hälsovårdsnämnden
- att det av ÖBK för närvarande i anspråktaga området återställs i ursprungligt skick
- att det planerade markområdet utformas enligt fastighetsnämndens anvisningar”

Vid samtalet erhöles också bekräftelse på att pontoner kunde inköpas för placering på begärd plats trots att upplåtelsefrågan inte kunde lösas inom rimlig tid.

Klubben flyttade över de två befintliga pontonerna till andra sidan viken samtidigt som en ny ponton på 66 meter beställdes med Y-bommar. Meningen var att samtliga 90 båtplatser skulle utrustas med Y-bommar.

Under våren genomgick också uppplättningsplatsen en uppräckning genom att marken utjämnades och fylldes med grus, som vid flera tillfällen sponsrats av Åke Rönnlöv.

**1973** Vid sjösättningen i maj fanns tre pontoner på plats med tillsammans 90 båtplatser. Innan hamnen blev färdig hade många förberedelsearbeten vidtagits. Bl.a. skulle gamla bryggan rivras, tillfartsbryggor till de tre pontonerna byggas och samtliga betongankare, totalt 12 st à 400 kg, till de två i fjol erhållna pontonerna, flyttas till den nya platsen. – Allt arbete har organiserats och planlagts av vår utomordentlige hamnmästare, Lars Schelander. Många medlemmar har hjälpt honom i det praktiska arbetet och offrat mycket fritid för att vi skulle få ’Södertörns bästa hamn’, som en av representanterna från Stockholms Idrottsförvaltning yttrade vid besök i hamnen.

Den 19 maj invigdes de nya bryggorna av klubbens ordförande Lars Nyblom, som höll invigningstalet varefter de tre röda bryggbanden klipptes av under folkets jubel. Efter ceremonin blev det korggrillning, kaffedrickning samt ett naturspår med knepiga frågor för barn och vuxna, lagt av Edith Berglund och Nora Sandberg. Därefter ägde en jolletävling rum mellan de tre pontonerna A, B och C. Tack vare Robert Johanssons, nuvarande vice ordförande, fina ’åk’ lyckades B-ponton hemföra segern.

Under året uppsattes totalt åtta belysningsstolpar, som underlättar bl.a. vid vakthållning. Arbetet leddes av Sture

Schelander på ett förtjänstfullt sätt och han hade till hjälp några kunniga elektriker-(medlemmar).

Den 15 juni besöktes hamnen av representanter från Haninge Fritidsnämnd och Stockholms Idrottsförvaltning, som gav många lovord om hamnen och ordningen där.

Det 18:e verksamhetsåret blev utan tvekan det mest positiva i klubbens historia. Slutmålet hade nåtts i och med att många ’önskedrömmar’ gått i uppfyllelse:

- att få hela hamnen på samma sida som uppplättningsplatsen
- att bryggplatsernas antal skulle uppgå till 90
- att samtliga pontoner skulle ha belysning
- att få arrendera marken i 25 år.

**1974** års bryggfest genomfördes den 11 maj. Över 100 stora och små luffade runt i Ediths naturspår. ’Jolle-rodd-tävlingen’ vanns även i år av B-bryggan.

Under året inköptes två flaggstänger, en till Askviken och en till Klubbholmen. Till höstens uppdragning hade, genom Lars Schelanders försorg, ett nytt spel till slipvagnen kommit på plats. Detta var nödvändigt eftersom klubben tillförts allt tyngre båtar. Totalt ligger 87 båtar på uppplättningsplatsen, vilket är det högsta antalet hittills.



Montering av brygggrind





*Sista slipvagnen dragen för hand*

Under klubbens tidigare år var sundet ut ur Askviken ett stort bekymmer för ägarna till båtar med större djupgående. Stockholms Stad bekostade en muddring av sundet, tyvärr med inte helt tillfredsställande resultat.

**1977** På våren tillverkades en ny mastkran som monterades längst ut på brygga Pricken. Tidigare mastade klubbmedlemmarna av och på vid Morarna eller vid Björnöbron, där vi använde kranbil för större master medan mindre klarades av för hand.

I november utfördes ny muddring, som ej heller gav bra resultat på grund av alltför klen utrustning. Vi försökte därefter att spränga de största stenarna, men det resulterade endast i enormt pampiga vattenkaskader. Det slutade med att en del medlemmar med hjälp av flerskurna block och handkraft släpade undan ett antal stenar.

**1981** Under sommaren skedde en stor utbyggnad av hamnens kapacitet. En helt ny ponton tillkom som döptes till A0 men som nu heter Fyren. Pontonen Bojen förlängdes samtidigt som slispår och slipvagn förbättrades.

**1983** Under våren muddrades sundet ånyo, nu på klubbens bekostnad.

**1984** byggdes den nuvarande betongkajen för upptagning och isättning av våra båtar.

**1985** Den 31 maj invigdes kajen med pompa och ståt. Under sommaren köptes vår första traktor för 85 000 kronor. Den byttes mot en nyare och större 1992.

**1990** gjordes vissa justeringar i sundet av våra dykare. Trots att vi i dag nästan aldrig hör talas om att någon fått botenkänning finns det en del som tycker att det är pirrigt att gå igenom sundet.

**1993** förlängdes pontonen Pricken.

**2000** Under våren brast ett antal av Fyrens förtöjningskättingar och i den kraftiga vinden drev den ner mot Båken. Ett stort antal medlemmar kom snabbt ut och kunde få den på plats igen och förankra den med linor och ankare. En provisorisk reparation utfördes.

**2001** ersattes den dåvarande kättingförankringen på bryggorna Båken,

Pricken och Bojen med Ancro Marin AB Seaflex system och 2002 var det bryggan Fyrens tur. Seaflex system har betydligt längre livslängd i det korrosiva vattnet i Askviken än stålkatting som snabbt rostas bort på vissa djup.

**2003** Under åren 2003-2004 har erforderligt underhåll utförts i hamnen.

**2005** Vid årsmötet beslöts att förstärka strandkanten, vilket innebär att strandlinjen förses med en stödmur, som skall underlätta vid sjösättning och upptagning av båtar.





*Seaflexen förankras*



*Muddring av sundet*



*Isbrytning i Askviken  
före sjösättning*



*Sjösättningskajen under byggnation*



*Gamla traktorn sjösätter*



# Spridda minnen från de första åren

*Utdrag ur Jubileumsskriften 1955-1975*

**1957** började jag leta efter någon form av flytetyg. Det här med hav, salta vindar, tjusiga öar och spännande utfärder hade jag luktat lite på tidigare, men att bli skeppare på egen skuta – det trodde jag var toppen. Och visst blev de' det! Det här med bryggplats och en säker hamn, det kom i andra hand. Det ordnar sig alltid! Jag blev lycklig ägare med en halvpårt (den andra halvpårtan innehades av min bror Hasse, numera inbiten seglare) i ett gammalt skrov med en Bolinders tändkula på 5 hkr. Den inköptes i Ulvsundasjön på en onsdagskväll. Enligt säljaren fanns det en massa spekulanter, så det var bara att slå till om jag ville ha den. Numera är man ju lite klokare. Men det var inte något speciellt tokigt köp i alla fall. På lördagen skulle den i sjön från den båtklubb där den låg. Men var skulle jag lägga henne? Någonstans på Gälö eller Dalarö måste det väl finnas plats?

Så började rundringningen till polare med 'sjövana'. Och visst fanns det snälla, goda människor som gärna hjälpte till. Vem som tipsade om Österhaninge Båtklubb vill jag ha sagt efter alla dessa år, men där fick jag en trivsamt bryggplats och ett medlemskap för en minimal penning.

Färden från Ulvsundasjön till Gälö skulle kunna skildras på denna skrifts alla sidor, men jag skall bara uppehålla mig vid några händelser. Sjökort hade jag nog hört talas om och kanske även sett, men de kostade pengar. Telefonkatalogens karta kostade inget och där var vattnet utmärkt med blått, enkelt att följa. Senare kom jag underfund med att det fanns en hel del grynor – och dessa var inte angivna i telekatalogen. Den förre båtägaren ställde välvilligt upp och startade 'kulan' och tur var väl det, för det var premiär för mig med denna motortyp. Han följde även med en bit på vår färd och hoppade av vid Skanstull, när vi skulle slussa. I väntan på slussens öppnande passade han på att ta adjö och genast började besvärligheterna. Vi tappade en båtshake och stävade rakt in i en av Underåkers sandtags prämar. Slussvakten spanade lite konstigt på oss och trodde väl vi stannat och bunkrat vid Reymersholm. Det här med distans och tid visste vi inte heller så mycket om, men när vi slutligen lyckligt och väl kommit igenom Dalarö kanal föll vårnattens skymning snabbt. Lanternorna tändes och det var en kul upplevelse att navigera i mörker – allra helst på vatten som var helt okända och saknade fyrar. Under denna

första äventyrliga båtfärd hade jag för säkerhets skull avtalat med min svågerdotter att köra 'följebilen' och med jämna mellanrum hade vi kontakt. När vi närmade oss hamnen i Askviken skulle de i bilen signalera med tändstickor från bryggan där de stod. Vi hade ingen aning om var den låg. Det besvärligaste var att passera genom sundet in i Askviken. Det var beckmörkt, men till slut hittade vi rätt och blev överlyckliga när vi upptäckte signalerna från bryggan.

Med sex knop 'laddade' vi rakt på bryggan och fick grundkänning i vassen på södra sidan. Ankaret åkte i plurret och sen uppstod problemet med att stanna 'kulan'. Den hade gått som ett urverk hela dagen och vi hade inget minne av att vi diskuterat hur den skulle stannas. Till slut fick vi hejd på den genom att köra på lägsta varv och lägga i backslaget, men dåtidens nya brygga höll på att följa med ut i sjön, den svajade betänkligt. Dagen efter skulle nyförvärvet visas upp för slakten och tur var väl det. När vi den första kvällen kom ner till bryggan flöt durkarna omkring i allsköns röra och det var bara att sätta igång och ösa henne läns med hinkar. Och under de år jag varit båtägare är det många liter vatten som man fått hinka över relingen. Men det där känner de flesta säkert till, som var med innan plasten kom på modet.

*Börje Carlsson  
fd medlem*



# SKOLAN I ASKVIK - HISTORIK



**H**ur kommer det sig att det fanns så många barn på Gålö Hi mitten av 1800-talet? Svaret är att Prins Carls uppfostringsanstalt för vanvårdade och vanartiga barn flyttade ut till Gålö 1861.

Uppfostringsanstalt låter hemskt i våra öron, men kan i dag närmast jämföras med fosterhem. Barnen var barn till mycket fattiga änkor och änklingar med stora barnskaror som de ej kunde försörja samt till sådana föräldrar som på grund av dåtidens stora alkoholmissbruk försummade sina barn. Inte som vi idag säger ”värstingar”. Det var just det man ville undvika.

Historien började vid jubelfesten 1830 till firande af den kristna lärans införande i Sverige. Dåvarande pastor primarius J.O.Wallin och underståthållaren Olof af Wannqvist utfärdade till huvudstadens invånare en inbjudan till subskription av medel till en uppfostringsanstalt för ”sådana barn, som hava ovärdiga eller inga föräldrar och äro vid de år, då deras själsanlag vanligen få sin riktning för livstiden, således ungefärligen från 7 till 14 å 15 års ålder”. Denna inbjudan omfattades med så stort intresse, att redan följande år 26 barn kunde emottas i en av sällskapet för växelundervisning upplåten lokal. Inrättningen som genom nådigt tillstånd erhöll namnet ”H.K.H. Prins Carls uppfostringsanstalt för vanvårdade och vanartiga barn” öppnades den 1 december 1832. Anstaltens ändamål var ”att upptaga, härbärgera och försörja särdeles fattiga vanvårdade barn inom huvudstaden över sju års ålder och att hos dessa inplantera gudsfruktan, dygd, flit och ordentlighet jämte bibringande av för arbets- och tjänstejonsklassen gagneliga elementarkunskaper, övning och färdighet i varjehanda slöjder samt vana till nyttig sysselsättning, lämpad efter barnens olika åldrar och kön”.

Genom rikliga donationer från enskilda och bidrag från myndigheterna kunde anstalten utvidgas och växte ur sina lokaler.

Den flyttade 1861 till den inköpta egendomen Stegsholm på Gålö. Stegsholm bestod vid köpet av nio bondgårdar, lika många torp och 600 tunnland inägor. Dessa styckades till större delen i smärre gårdar, som efter behov bebyggdes och utarrenderades till gifta lantbrukare, vilkas familjer såsom fosterföräldrar fick mottaga ett eller flera barn, dock högst fyra av anstaltens barn.

Antalet fosterhem var (okt. 1912) 30 st, barnens antal omkring 80. Medelkostnaden för varje barn var omkring 300 kr per år. För varje barn erhöll familjen 1911 årligen underhåll med 120 kronor. Familjerna fick också sända sina egna barn till anstaltens undervisning utan någon kostnad.

Med både fosterbarn och stora egna barnkullar blev det många barn som skulle få åtnjuta skolundervisning. Två roteskolor startades, en på södra Gålö och en skola byggdes vid Berget 1865 och nedlades 1913, då ny småskola uppfördes vid Stegsholm. I husförhörlängden 1871-1880 står: Berget, småskola. Under denna tidsperiod fanns här skrivna följande lärarinnor: Ellen Farjesson, Hilma Sofia Haglind och Tekla Mat. Stenberg.

Under sin tid på skolan undervisades barnen i folkskolans ämnen såväl som i manlig som kvinnlig slöjd, huslig ekonomi samt i musik. I rapporten från Prins Carls uppfostringsanstalt 1905 står: ”Sedan barnen genomgått folkskolan, undervisas de en dag i veckan under nio månader om året i fortsättningsskola, så länge de vistas vid anstalten.” Vid anstalten finnes även en s. k. aftonskola, i vilken undervisning meddelas genom föreläsningar över skilda ämnen. Av fosterföräldrarna erhålla dessutom de äldre gossarna praktisk undervisning i jordbruk, fiske, skogs- och trädgårdsskötsel. Prins Carls uppfostringsinrättning lades ner år 1939.

*Margaretha Björklund*





*Klubbhuset före branden*

### 1974 MASTSKJUL

Under oktober byggdes ett nytt mastsjud av kunniga medlemmar under ledning av Bo Skarström och Per Lindh. Stockholms Idrottsförvaltning inspekterade och lovordade arbetet.

Båtarna har blivit större och därmed längre master. 1979 byggdes mastsjudet till och 1992 justerades det och försågs med presenningar på sidor och gavlar. 1999 var det åter dags för en förlängning.

### 1974 KLUBBHUS

fick klubben tillstånd att uppföra klubbhus och toalett. Den senare blev klar till våren. Ena delen av byggnaden var avsedd till förvaringsutrymme.

**1976** beslöts på årsmötet att utnyttja tidigare erhållet bygglov och uppföra en klubbstuga vid hamnen. Kostnaden för en stuga på 37 kvm beräknades till 27 000 kronor. Vid efterföljande diskussion föreslog Sven Johansson att styrelsen som alternativ skulle undersöka möjligheten att hyra grannfastigheten Berget. Mötet beslöt att ge styrelsen handlingsfrihet att följa upp båda alternativen. Johan Lindén träffade i mars representanter för Stockholms Stad som lovade översända kontraktsförslag för Berget. Vid styrelsemötet den 26 april skrevs kontrakt med Stockholms Stad om att hyra Berget för 3 000 kronor per år. Ett idogt renoveringsarbete påbörjades under ledning av Sievert Björklund för att få klubbhuset Berget användbart för klubbens behov. Samtliga fönster skrapades, målades och kittades. Invändigt behövdes en stor renovering genomföras.

**1998** renoverades köket och vatten drogs in från en borrhull bakom huset. Avloppet drogs rakt ut i naturen. Följande år renoverades skolsalen, väggar och tak målades och samtliga bord slipades och lackades. Nya gardiner syddes och vackra vägglampetter i trä som tillverkats av Olle Elleström sattes upp. Nu var skolsalen riktigt mysig och det gamla nötta trägolvet gav en härlig atmosfär åt rummet.

**2002** Den 26 juli stack en mordbrännare eld på klubbhuset Berget. Resterna revs i december 2002. Medlemmarna kallades till extra möte den 10 oktober. Enligt gällande arrendeavtal var klubben skyldig att återuppföra det nedbrunna huset. Kjell Björklund presenterade ett kostnadsförslag och styrelsen fick i uppdrag att utreda om bygget skulle ske i klubbens regi eller läggas ut på entreprenad.

Vid rivningen av Berget kom många intressanta byggdetaljer i dagen. Skärgårdsstiftelsen lät upprätta relationsritningar och arkitekten ritade av byggdetaljer före rivningen, så att alla ålderdomliga utomhusdetaljer kunde återskapas. På grund av husets betydande kulturhistoriska värde krävde Skärgårdsstiftelsen att exteriören på det återuppbyggda huset skulle vara så lik den gamla som möjligt. Invändigt fick vi anpassa huset efter våra egna behov. Skärgårdsstiftelsen godkände omgående klubbens inredningsförslag och i samarbete med stiftelsen ansökte klubben om bygglov, vilket Haninge kommun beviljade först under senhösten 2003.



*Klubbhuset efter branden*

**2003** påbörjades på våren återuppbyggnaden av det nya klubbhuset med Kjell Björklund som projektledare och Hans Rensvik som sakkunnig snickare. Som ivriga arbetsmyror stretade Börje Pahlén, Stig Asplund, Bo Wigle, fruarna Asplund och Björklund på vardagarna samt många, många fler under kvällar och helger. Under byggets gång uppvisade Hans Rensvik en ängels tålmod med alla villiga fritidssnickare. Här visade det sig återigen vilken styrka ÖBK har med så många kunniga yrkesarbetare. Rivning och grundarbete under ledning av Lars Schelander och Gunnar Svensson gick som en dans. Lars Boström ansvarade för utsättningen och Bengt Fryxell som kvalitetsansvarig mot kommunen.

**2004** På våren stod det nya klubbhuset Berget klart och invigdes den 5 juni med 160 deltagande klubbmedlemmar. I samband med branden omförhandlades arrendeavtalet för Berget med tillhörande område som vi arrenderar vid Askviken. Det nya avtalet gäller till och med den 1 oktober 2027. Eftersom klubben åtagit sig återuppbyggnaden av huset höjdes ej arrendekostnaden. De försäkringar som klubben hade tecknat samt hemställan till Sveriges Riksidrottsförbund om ett bidrag på 75 000 kronor täckte kostnaden för återuppbyggnaden. Nu har ÖBK fått ett funktionellt modernt klubbhus.

### **1989 VAKTHUS**

Årsmötet beslöt att ett vakthus skulle byggas på berget vid flaggstången. Styrelsen uppdrog åt Reine Johansson att upprät-

ta ritningar och söka bygglov. Efter många turer med Haninge kommun kunde man enas om utförandet och placeringen. Klubbens önskan att placera vakthuset nära vattnet stred mot strandskyddet. Under ledning av Lars Boström, Reine Johansson och Lars Schelander uppfördes huset som målades i en vackert stålgrå färg. Under arbetet med det nya klubbhuset framförde Skärgårdsstiftelsen önskemål om enhetlig färgsättning i Askviken, varför vakthuset våren 2004 fick faluröda väggar med vita knutar.

### **1995 TOALET**

Toalettfrågan i Askviken har alltid varit aktuell och 1995 byggdes toalettbyggnaden vid klubbhuset. Med tanke på miljön installerades en form av mulltoa. Detta visade sig ej fungera då belastningen blev alltför ojämn under året.

**2000** byggdes toaletten om till WC och en septiktank på 3 kbm grävdes ner. I och med att det nybyggda klubbhusets avlopp försågs med infiltrationsanläggning anslöts även avloppet från handfatet på toaletten till infiltrationsfiltret.

Vid branden förstördes även elskåpet för inkommande huvudledning, vilket fick till följd att el, vatten och toalett inte fungerade. Ett nytt elskåp installerades snabbt av Björn Schantz, som då var el-ansvarig i klubben och åter fungerade hamnen som den skulle.





*Stomresning av nya klubbhuset*

## **1989 MILJÖHUS**

I slutet av 80-talet började klubbens miljötänkande att utvecklas i samband med att samhället och kommunerna ställde större krav på vår miljö. Från att ha samlat olja i fat har klubben inrättat ett miljöhus, där medlemmarna skall lämna miljöfarligt avfall, oljor, färg etc.

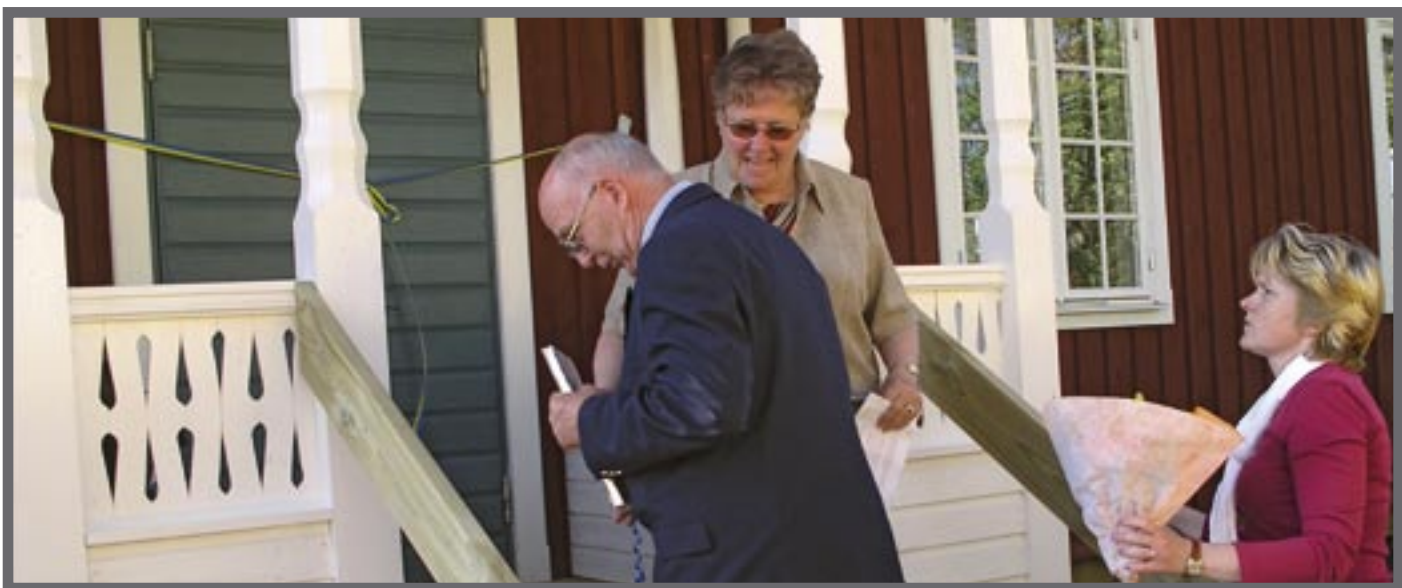
## **1999 JOLLESKJUL**

beviljades bygglov för ett jolleskjul till ungdomssektionen. Bygandet av skjulet drog ut på tiden och färdigställdes först 2004. Byggnaden har uppläggningsmöjligheter för Optimistjollar i tre plan samt förvaringsutrymmen i vardera gavel, ett för ungdomssektionen samt en verkstad för klubben. På baksidan har jolleskjulet försetts med regler för förvaring av kortare master.

## **2004 KIOSK**

Ungdomssektionen har under många år sålt korv och kaffe under rustningsdagarna, från början under bar himmel och sedan med ett enkelt presenningskydd mot regn och vind.

2004 stod ungdomssektionens korvkiosk färdig med el för grillning och kylmöjligheter samt en praktisk fällbar disk. Kiosken målades faluröd.



*Vid invigningen av klubbhuset mottog snickarmästare Hans Rensvik en gåva av klubbens representanter Margaretha Björklund och Kerstin Sjögren*



# Glimtar från ÖBK:s barndom

*Utdrag ur Jubileumsskriften 1955-1975*

**B**åtägare – ett ljuvligt ord och för oss, två kärringar – nytt till tusen. Året var 1957 och vi hade köpt en båt av tvivelaktig kvalitet. Båten sjösattes i Gröndal men vi skulle ut till Saltsjön, Gålö närmare bestämt.

Emil Andersson, Noor, tillsyningsman hos Stockholms Stad, hade lovat att greja en plats vid sin brygga. – Sjövana? Neej, inte så värst, men vi båda var orienterare av rätt god klass, så det var ingen större svårighet att omsätta den kunnsigheten till navigation. Vi närmade oss Gålö och sen nålsögat till Askviken passerats, det såg lite 'fel' ut men enligt sjökortet skulle man tydligen åka genom sundet med en S-böj, funkade det bra. In i sydviken till Emils brygga. Oj då, en stor brygga var byggd vid strandkanten (knappast Emils verk). Vi landade vid stora bryggan och gick upp till Emil för information. Emil hade inte hunnit bygga nån brygga ännu, men han sa att vi kunde lägga oss så länge vid den nybyggda bryggan. Det var en båtklubb, som hette Österhaninge Båtklubb, som hade byggt bryggan under vintern och ännu hade ingen båt kommit dit. O-kay, sa vi – om dom (ÖBK) undrar så får Du väl säga hur det ligger till – att vi bara ligger där i avvaktan på att Din brygga blir färdig.

Vi åkte hem, detta var en lördag. Ut igen på söndag för att se om båten flöt. Jodå, 'Nottan' såg riktigt skaplig ut i ensamt majestät vid den stora bryggan. Vi höll på att pyssla lite i båten när två 'gubbar', som var Harald Larsson och Allan Söderström, dök upp och undrade, helt naturligt, vilka vi var. Vi sa som det var, att vi endast låg där i avvaktan på att Emils brygga skulle bli färdig. Jamen, sa dom, varför kan Ni inte bli medlemmar i våran klubb istället och ligga kvar här vid bryggan. Njaa, vi får ju en plats av Emil snart. Dom snackade, vi snackade, och så småningom övertalades vi att gå in i klubben. Det blev ingen trängsel vid bryggan den sommaren, men vi kommer ihåg 'Iris', Haralds lustjakt, 'Piraten', Sven Johans och Allans båt, 'Eja' Eriks båt, Gunnar Appelkvists öppna båt, Börje Karlssons plus ett par till. Vi hade för säkerhets skull lagt oss ytterst utåt viken på plats nr 13. Vi hade ganska stor respekt för sjön ännu så länge.

Första uppdragningen. Ingen organiserad sådan. På 'vändplan' hade tre båtar gått upp, Nisse Sidvall, Kalle Jan och Erik. Hur skulle vi komma upp? Andra söndan i november var det dags, vi fiskade nämligen så länge som möjligt. Det hade frusit så vi fick hugga oss fram till uppdragningsplatsen från bryggan. Med hjälp av Emils spel kom 'Nottan' upp på vägen. För att få upp nån ställning över båten måste vi smyg-såga ner en liten tall, men den pula vi undan illa kvickt.

Flera 'nygamla' båtar kom till och bryggan började fyllas. Uppdragningen 1958 vid Finkarudd fortfarande rätt bohemisk. Börje Karlsson skulle ligga på vagnen för han skulle fort i till våren. Våren kom, men ingen Börje. Vi andra putsade, skrapade och målade för glatta livet och till sist var det dags att plundra i. Någon hade väl ringt Börje, ty en lördag förmiddag kom han farande – ilsken som ett helt bisamhälle – började skrapa på botten med ena handen och måla med den andra. Färgen tog slut, men vi andra bidrog med lite skvättar så hans botten såg snart ut som ett lapptäcke. Skrapningen och bottenstrykningen tog väl en timme å sen blev det sjösättning med en farlig fart, medan färgen ännu rann. Haralds bevingade ord lyste i eldskrift: "De' e' väl ingen altartavla heller!" Vi andra åkte i bakefter lika kvickt, men våra bottenfärger hade hunnit torka.

Sensommaren 1959, getingsommaren, träff på Långgarns insida. Tältning i en glänta i skogen, fin stämning. Dagen efter hade en del av oss, som stannade kvar, en knytislunch på yttersidan. Vi dukade upp, satte oss och började äta, men se det gick inte alls. Att ta en tugga av en macka betydde ett pålägg av 3-4 getingar. Henry Sandbergs fru Astrid hällde upp en skvätt konjak på ett tefat, blandade under omröring i lite strösocker, satte ut fatet en bit från lunchbordet – och se på fan – inte en geting kvar över maten, men ett myller över 'baren'. Sen fick vi se getingarna börja att fjätas exakt lika mänskliga fyllehundar. Roligt men avslöjande. Beklämande genom sin likhet med Homo sapiens uppträdande i överförfriskat tillstånd. Vi fick i alla fall äta lunch i lugn och ro.

Huvudholmen vid Kymmendö sund var vår klubbholme ett par år, men vi ÖBK-are fick aldrig nåt riktigt fäste där. Dels fick vi inte lägga till innerst i viken, ty platsen var reserverad för nån bekant till ägarna, dels var det en båtklubb från stan, som hade hållit till där och var väldigt gramse på oss när vi kom dit. Vi var väl där några gånger ändå och hade bl.a. en midsommarfest där. Det fanns en färskok på ön och bland dom en gumse, jag tror han hette Lukas, som stångades, men gav man honom cigaretter eller fimpar blev han nöjd. Alla icke rökare fick sina törnar.

Ja, det var några minnen från gångna tider. Kanske kommer några av Er ihåg en del av händelserna.

*Nora Sandberg  
Första båtplatsägarrinnan*

På våren – första sjösättningen i Askviken – så gick det fint, vad jag kommer ihåg. Sommaren 1958 var ganska regnig.



*Klubbholmen - ett sommarparadis för såväl gammal som ung*



**I** början av klubbens 50-åriga historia hade vi ingen egen klubbholme. En del medlemmar använde då Huvudholmen vid Kymmendösundet under några år. Eftersom en båtklubb från Stockholm hade ön som sin klubbholme fick ÖBK så småningom lämna ön. Det dröjde ända till ...

**1966** då Karl Litzén, som sedan tidigare hade viss kontakt med greve Otto Stenbock på Ornö, fick styrelsens uppdrag att försöka arrendera ön Ängsholmen som klubbholme. Kontakten var givande. Karl Litzén och Allan Söderström träffade greven på Lättinge brygga och kom överens om att klubben skulle få arrendera Ängsholmen för 600 kronor/år i tre år. Ett belopp som kom att gälla i över tio år. En passus i kontraktet var att klubbens medlemmar skall visa gott 'grannelag' vid vistelse på ön. Man kan så här med facit i hand undra om styrelsen då förstod vilken oerhörd viktig händelse detta var för klubbens fortsatta utveckling. Var finns en ö sex distansminuter från hemmahamnen som har sandstrand, klippor och som ofta är skyddad från vind!

**1968** I början byggdes en enkel brygga på insidan, men redan vinter 1968 tog isen hela bryggan. På öns utsida borrades och dubbades i berget så att man kunde förtöja även där vid hård ostlig vind.

**1969** skedde ingen uppsägning av kontraktet, som man befarat, vilket innebar ett fortsatt arrende. Ön hade nu blivit ett mycket populärt utflyktsmål för våra medlemmar. På den tiden fick Ängsholmen inte beträdas förrän efter den 15 juni på grund av häckande sjöfåglar, som det då fanns gott om.

**1970** möttes medlemmarna av en bedrövlig syn, när de återsåg Klubbholmen på våren. Höststormen 1969 hade verkligen gjort sitt bästa för att kalhugga ön, men efter några helgers intensivt sågande, huggande och eldande blev den någorlunda användbar. Den blir dock aldrig mer vad den varit, den bästa och vackraste skogen var borta.

Nytt arrendeavtal skrevs med en löptid på tillsvidare fem år.

**1972** Den 5 augusti anordnade Lennart Larsson med fru Eva en familjefest på Klubbholmen. I efterföljande 5-kamp ingick bl.a. varpa, en tävling som blev mycket populär och som än idag genomförs på midsommardagen. Styrelsen beslöt att inköpa två vandringspris till kommande tävlingar.

**1973** Aldrig förr har Klubbholmen besökts av så många båtar som denna sommar. Bara under midsommarhelgen ankrade ca 30 båtar runt ön. Höstregattan med 15-tal seglare och 12 motorbåtar hade Klubbholmen som mål, då samtliga fick trängas vid den lilla bryggan eftersom det blåste kraftigt från väster.

**1974** Under våren reparerades ånyo bryggan och en ny flytbrygga lades ut. Vidare byggdes skärgårdens 'vassaste' dansbana av duktiga medlemmar. Tidigare dansade vi bland stubbar och rötter till musik från kassettradio. Konstigt att ingen bröt benen! Under midsommarhelgen slogs nytt rekord med 40-tal båtar, man kunde nästan tro att vi höll på att bygga en flytbro över till Ornö.

**1975** fick klubben meddelande om att hälsovårdsnämnden i Haninge kommun bl.a. föreslagit att ön Ängsholmen skall bli fågelskyddsområde. Klubben skrev till kommunstyrelsen med kopia till länsstyrelsen, greve Stenbock, Saltsjöns Båtförbund och Haninge fritidskontor. – Vilken tur att så inte blev fallet!

**1985** Under åren förbättrades bryggorna successivt, men vintern 1985 förstördes de åter av isen. Nya byggdes och Firma Sjömaskiner anlätades för att påla sex telefonstolpar i varje brygga. Den norra bryggan flyttades lite längre norr ut för att ge bättre svängrum vid tilläggning.

**1990** Många idéer och försök att ordna bryggor har gjorts, både bra och dåliga. Till kategorin 'dåliga' hör nog Pelle Lindhs försök att med plastdunkar bygga en ponton. Eftersom fler och fler båtar, speciellt vid midsommar, kommer ut till ön beslöts 1990 att inköpa en flytbrygga som låg vid Johannesdals båtklubb i Mälaren. Den skulle ersätta befintlig brygga, ett mycket klokt och vettigt beslut.

I november började arbetet med att ta upp den gamla kättingen och ca. 150 m bärgades. Bogsering av den 42 m långa pontonen skedde 14 dagar senare med inhyrd bogserbåt i sämsta tänkbara väder, regn, blåst och dimma. Fem tappra ÖBK-are ställde upp: Lars Schelander, Hans Zetterström, Börje Pahlén, Lars Boström och Kjell Blomström. Efter en hel dags färd i ca. 2 knop och många episoder kom pontonen till Askviken, Gålö.

**1991** delades den i två 15 m-sektioner som bogserades ut till Klubbholmen. I och med detta arbete fick vi två pontonbryggor, som skall tåla is och vind och förmodligen rymma alla båtar vid våra fester och tävlingar.

En mycket bra och praktisk bod byggdes, som innehåller två torrtoaletter och en förrådsdel. Flaggstång har rests vid grillplatsen så att man på långt håll kan se vår fina klubbflagga hissad.





**2000** Genom åren har vegetationen slitits hårt och i början på 2000-talet anlades en bred träspång på de ställen man går mest. Ett försök att skydda naturen från slitage och som givit resultat.

Gamla bordet vid grillen blev med åren mer och mer rangligt varför nytt kraftigare byggts. Även lilla 'solhyllan' har fått nytt bord. För att vara oberoende av vindriktning finns fem bordsgrupper, som kan flyttas och ställas där det är lä. För att roa de minsta finns gungor uppsatta. En skrakholk och ett stort antal fågelholkar har satts upp, vilket bl.a. ökat antalet småfåglar. Sjöfågellivet har däremot kraftigt reducerats, varför försök gjorts att sätta ut minkfällor.

Arbetena har under åren letts av ansvariga för Klubbholmen. Ängsholmen är en stor tillgång för klubben i många avseenden:

- Festkommittén som under en följd av år har arrangerat midsommarfester med ett varierande antal båtar, som mest 50-tal och ca 150 personer. Lövad majstång och dans för små och stora ofta till levande musik. Varpatävling med korande av klubbmästare i alla klasser. Även bouletävling har hållits bland rötterna.
- Tävlingskommittén använder Klubbholmen som start och målgång vid sina tävlingar.
- Ungdomssektionen, en mycket viktig del i klubbarbetet, har sitt årliga seglarläger på ön en vecka i augusti.

När mycket folk samlas är det viktigt att det sanitära fungerar bra, både med latrin- och sophämtning som sköts av Södertörns Renhållning.

Att i denna jubileumsskrift räkna upp alla trevliga minnen vi haft på Klubbholmen skulle ta alldeles för mycket plats, men nämnas bör kvällarna under 70- och 80-talen vid grillplatsen i solnedgången när sånghäften delades ut och någon musiker stämde upp vår skärgårdssång 'Vals på Mysingen'. Då var sommaren som bäst!

År 2006 firar Klubbholmen 40-årsjubileum och under alla dessa år är det många familjer där tre generationer fått sina kunskaper om sjöliv och sjövätt.





# Mina år med ÖBK

*Utdrag ur Jubileumsskriften 1955-1975*

När man är född och uppvuxen i inlandet med en stilla, trögflytande å som enda närliggande vatten, är man naturligt nog inte särskilt sjövan. Då husfadern för så där ca 13 år sedan meddelade, att nu skulle vi ha båt, nickade jag förstrött bifall och tänkte mig en liten eka på någon av de små närliggande sjöarna i vår vackra kommun. Så småningom, efter att ha vallats omkring på båtmässor och andra båtutställningar gick dock den bittra sanningen upp, vi skulle ut på det stora, vilda havet. – Det var därför med en viss bävan jag för första gången beträdde den gamla pålbryggans knirkande brädor i Österhaninge Båtklubb för den första långturen. Vi skulle ända uppåt Möja!

Solen sken, om än tveksamt och där låg alla de andra ca 30 flytetygen av varierande storlekar, vilka dock tycktes ha ett gemensamt, alla hade en enormt erfaren besättning av sjöfolk, som tampats med alla slags väder och vindar. Där stod skepparna på de stora 'smackarna', salta killar, som visste att spotta i lä och tittade på medan vi nervöst lade ut så sjömansmässigt som det stod i vår makt att göra för tillfället. Naturligtvis regnade, åskade och blåste det sedan i fem dygn och aldrig någonsin har jag känt mig så utlämnad åt elementens raseri, som då jag låg där på nätterna i sovsäcken med vattnet strilande efter ryggraden – fönstren var inte täta – som under denna min första resa över havet. Och aldrig senare har jag erfarit en sådan känsla av att vara hemma i trygghet, som när vi åter, vid så där tredje försöket, lade till vid bryggan i hemmahamnen.

Den gamla pålbryggan, ja, visst var den litet sned och vindlade sig betänkligt här och där efter vinterisarnas påfrestningar, men jag försäkrar att den var stabilt byggd. Det vet jag, för vi prövade hållfastheten många gånger vid våra tilläggningar. Ibland lyckades vi komma in före de andra och kunde klanta på i splendid isolation, men oftast hade vi glada åskådare till våra övningar och kommentarerna var råa men hjärtliga. Det rädde en otvungen stämning på bryggan sommarsöndagskvällarna när den ena båten efter den andra droppade in och man visade sina fiskefångster

och berättade om de fiskar man nästan dragit upp och andra vilda strapatser till sjöss. Ibland undrar jag om inte Atlantfararnas bravader kommer i skymundan inför de verkligt hårda och dramatiska sjöfärder som förekommit på Mysingen och de andra stora fjärdarna. Men åren har gått – även jag har fått en viss sjövana – klubben har vuxit sig stor och utvecklingen har fört med sig att vi nu har en stor, modern båthamn, som vi alla är glada och stolta över och som väl ytterligare kommer att utvecklas och förnyas allteftersom nya generationen av båtfolk kommer till. För vi ser med glädje hur ungdomarna, som var småknattar med far och mor på sjön de första åren, nu kommer med egna båtar. De flesta av dem har sedan barndomen fått detta med skärgård och båtliv i blodet.

Vi är ju alla olika slags människor i vår båtklubb, men vi har ett gemensamt, att vare sig vi går under segel eller 'grytar' oss fram, så upplever vi alla en känsla av befrielse och avstressning när vi lägger ut från hamnen, ut på havet, för nya upplevelser och äventyr.

Så vi möts väl igen, nästa sommar, i hamnen eller på Klubbis eller i favoritviken, vi ÖBK-are, eller hur?

*Vera Lindh  
'fd. landkrabba'*





**E**n mycket angelägen uppgift för en ideellt inriktad båtklubb bör vara att verka för sjösportens främjande. Inom ÖBK har denna uppgift ansetts så viktig att den finns inskriven i våra stadgar §1.

Verksamhetens omfattning har varierat under åren mest beroende av hur många frivilliga föräldrar som engagerat sig i verksamheten. Det finns alltid mycket som måste göras från att bära jollar, laga roder, litsa om segel till att bygga bryggor och jolleskjul. Stödet från föräldrar är mycket viktigt, annars fungerar inte ungdomsverksamhet.

**STARTEN** av klubbens ungdomsverksamhet började 1972 i samverkan med skolorna i kommunen, där målet var att utbilda ungdomar i 13–15-årsåldern till kunniga och ansvarsmedvetna "sjömän". Hösten 1972 startade Stig Lundgren, Karl Bredelius och Göran Magnusson en kurs två kvällar i veckan för att drilla 35 sjösportintresserade ungdomar i navigationsens svåra konst. Kursen fortsatte under våren med att ungdomarna fick bygga två Optimistjollar varvat med teori. Samarbetet med skolorna i kommunen fortsatte under namnet "Fritt valt ar-

bete". De nybyggda Optimistjollarna, som skänkts till klubben av Haninge rektorsområde, prövades i Drevviken under ledning av Göran Magnusson och Stig Lundgren. I fortsättningen ville man segla i Askviken för att få hela klubbens verksamhet förlagd till en och samma plats.

Under vinter- och vårmånaderna 1974 anordnades olika aktiviteter som båtvård, filmförevisning och seglingsteori. Dessutom genomförde Stig Lundgren en mycket uppskattad sim- och sjösäkerhetsträning i Torvallabadet.

**VERKSAMHETEN** fick fastare form som sektion inom klubben. Ett kursprogram växte fram och har sedan blivit grunden för verksamheten under alla år. Kurserna startade med teorikvällar under senvintern och våren samt fortsatte med jollevård. Innan seglingarna började arrangerades en kväll i Torvallabadet, där ungdomarna skulle simma 200 meter med eller utan flytväst samt lära sig att resa upp en Optimistjolle som vält. Seglingarna pågick därefter till skolavslutningen för att fortsätta några kvällar efter skolstarten i augusti. Året avslutades med några teorikvällar inomhus och en fest.

När det var många deltagare delades ungdomarna upp i flera grupper, en nybörjar- och en fortsättningskurs. Det har också funnits en juniorgrupp för Trissjollar och en kappseglingsgrupp när det var många som ville kappsegla.

Utbildning har genomförts både teoretisk och praktisk i:

- Seglingens grunder, teori och praktik
- Navigation och mörkersegling efter fyrar
- Sjövett och allemansvett
- Kappsegling, trim m.m.

**EN BRYGGA** byggdes nedanför "Berget" sedan resterna av en gammal brygga rivits. Bryggan blev ett ständigt problem, om inte isen tog den så sjönk stolparna ner i dyn. Många sätt provades och det som fungerade bäst var att slå ner järnrör som sedan skarvades i takt med att rören sjönk. En flytbrygga anskaffades 1978. Vattnet kring bryggan blev med tiden allt för grunt, varför ett nytt bryggprojekt startade. Den nya bryggan, som finns kvar än idag, anlades i anslutning till mastbryggan. En ramp byggdes vilket möjliggjorde sjösättning av jollarna med vagn. De gamla flytbryggorna från Klubbholmen



- 1) Ungdomssektionens seglarläger på Klubbholmen
- 2) Seglarläger på Klubbholmen
- 3) Korvförsäljning vid sjösättning och upptagning
- 4) Från JuniorRiksMästerskapet 1988
- 5) Ibland måste båtarna lagas!

var ett välbehövligt tillskott för ungdomssektionen.

**FÖRSTA LEDARBÅTEN** med motor, ”Nollan”, inköptes 1977 och blev ett välbehövligt tillskott i verksamheten. Behovet av ytterligare en ledarbåt var stort för att kunna genomföra seglingarna i flera grupper, varför en begagnad ledarbåt med utombordsmotor anskaffades 1984. Båtarna har senare ersatts av nya.

**ATT FÖRÄLDRAR** ställer upp och hjälper till är ett måste. När man läser gamla ÖBK-loggar och verksamhetsberättelser finns det från sektionens ledning alltid uppmaningar till föräldrar att hjälpa till. Det är ett drygt jobb att leda arbetet om man är för få, men blir mycket roligare när man är många. All ungdomsverksamhet ger alla som ställer upp mycket tillbaka.

**SEGLINGSLEDARE** är en förutsättning för verksamhet på vattnet. Ungdomar som deltagit i våra kurser har senare, efter att ha genomgått Svenska Seglarförbundets instruktörskurser, steg 1-3, kommit tillbaka som seglingsledare, vilket har fungerat mycket bra. Till kappseglingsgruppen in-

hyrdes instruktör från Stockholms Seglarförbunds tränarpool några gånger om året för att lägga upp träningsprogram tillsammans med seglingsledarna.

**JOLLARNA** bestod först av ett par Optimistjollar i trä. I början av 1980-talet hade ungdomssektionen sju Optimistjollar i plast. På ett extra medlemsmöte 1982 beviljade styrelsen ungdomssektionens anhållan om lån för inköp av två Trissjollar. Ur ungdomssektionens verksamhetsberättelse för samma år fanns följande att läsa: ”Trissjollarna har betytt väldigt mycket för verksamheten. Vi har nu fått möjlighet att behålla medlemmar som blivit lite äldre, vilka under tidigare år lämnat sektionen.” De två Trissjollarna skulle inom de närmaste åren bli fyra, vilket gjorde kappsegling i Trissjolle möjlig.

Under vintern/våren 1983 renoverades Optimistjollarna. De plastades där så behövdes samt målades om. För att ytterligare snygga upp dem försågs de med röda stripes på sidorna innan siffran för jollens nummer klistrades på. Trissjollarna försågs också med stripes och dessutom ett namn.

Önskemål om andra jollar har alltid funnits. Från KSSS köptes mycket billigt två

Flipperjollar, som dock inte var i bästa skick men efter en hel del jobb blev de ett mycket uppskattat tillskott. Senare har flottan kompletterats med en E-jolle och en Snipe. Även Optimistjollarnas antal ökade, fem nya köptes 1984 samtidigt som tre äldre såldes.

Många ungdomar har även tagit med sig sina egna båtar, vilket gjort att antal båtar på vattnet stundtals varit väldigt många. En så stor flotta som ungdomssektionens kräver mycket arbete för att den skall hållas i bra skick. Därför har under årens lopp även ett antal jollar sålts. Med åren kommer nya önskemål och just nu står inköp av en kölbåt, en 606:a, på önskelistan.

I de små skjulen nedanför klubbhuset förvarades ungdomssektionens material. Jollarna stod på akterspeglarna i rader, vilket gjorde det svårt att ta fram rätt jolle. Segel, roder och centerbord stod i klasar i respektive hörn. För att få ordning i jolleskjulen byggdes de om invändigt våren 1982. I det större skjulet byggdes ställningar så att jollarna skulle kunna läggas in upp- och nedvända i sina separata fack. Numrerade fack byggdes för roder och centerbord för att lättare hitta tillbehören till rätt jolle. I takt med att jollarna blev flera har önskemål framförts om ett mer





praktiskt jolleskjul. Bygglov beviljades 1999, men bygget blev inte klart förrän 2004. Det nya skjulet ligger i anslutning till sjösättningsrampen.

**SEGLARLÄGER** med övernattnin g på Klubbholmen kom upp som ett förslag på en träff med ungdomar och föräldrar för planering av 1978 års verksamhet. Något läger på Klubbholmen finns dock inte dokumenterat för 1978. Året därpå deltog 12 ungdomar på ett seglarläger i Askviken.

Första seglarlägret på Klubbholmen hölls i augusti 1981 med deltagande av 13 tältande ungdomar. Några hade seglat hela vägen ut till Klubbholmen. Det blev ett mycket lyckat läger som därefter återkommit varje år.

1982 deltog 22 ungdomar, som under veckan fick möjlighet att erövr a ett Sjövettsdiplom. För detta krävdes både teoretiska och praktiska kunskaper enligt Sjösäkerhetsrådets föreskrifter.

1984 fanns vår verksamhet med i Stockholms Seglarförbunds förteckning över seglarskolor och var även införd i Båtnytt. Denna publicitet medförde att telefonen gick varm. Samtal kom från både Sundsvall och Holland och om vi haft resurser skulle vi kunnat arrangera både två och tre läger.

”**DAMSEGLING**” – en inbjudan till klubbens damer, som då får vara skeppare och själva styra och ställa på en båt. De ny-

inköpta Trissjollarna möjliggjorde denna inbjudan. Sex seglingar genomfördes med det glada gäng damer som anmälde sig 1982. Två år senare genomfördes, på begäran, en seglingsutbildning för föräldrar till barn i ÖBK-u, då åtta föräldrar deltog i fyra seglingar samt en teorikväll.

**SÖDERTÖRN SCUPEN** drogs igång av Haninge Jolleseglare. Seglingarna var upplagda som en kappseglingsskola med målsättning att lära ungdomar hur kappsegling går till samt att försöka skapa intresse för just kappsegling. Deltagande klubbar var Haninge JS, Dalarö BK, ÖBK, Nynäshamns BK och Tyresö Skeppslag. Deltagarna tävlade i två grupper, Optimist yngre respektive äldre. Senare tillkom även andra grupper t.ex. Laser.

Seglingarna skapade en mycket fin laganda och samhörighet bland våra ungdomar och föräldrar, det var ÖBK-u mot ’resten’. Arrangemanget av seglingarna växlade mellan klubbarna, vilket gav respektive klubb erfarenhet av att arrangera en kappsegling.

Ungdomssektionen har, som framgår av prissamlingen i klubbhuset, genom åren lyckats mycket bra i dessa kappseglingar.

**KAPPSEGLING** är oundvikligt när det gäller segling så även för ungdomssektionen, som 1982 tillsammans med tävlingskommittén gjorde ett försök att arrangera KM-seglingar för windsurfing, Triss- och

Optimistjolle. Seglingarna ägde rum vid Klubbholmen dagen efter KM-seglingen, nuvarande Kräftköret. Information om detta hade inte gått fram, vilket medförde att deltagarantalet blev lågt. 1983 gjordes mer reklam för sektionens KM-seglingar, då deltagarantalet blev större. Uttagning till årets KM i Optimist- och Trissjolle gjordes i Askviken. Finalseglingarna genomfördes vid Klubbholmen tillsammans med vindsurfarna dagen efter klubbens KM. Trissjolle-KM ersattes senare av ett Lys-KM, där alla jollar med lystal kunde delta. Det gjorde att startfältet blev större med deltagande av Triss-, E- och Flipperjollar samt Laser. Sektionens KM-seglingar fortsatte på detta sätt under ytterligare några år.

Många ungdomar har deltagit i populära kappseglingar utanför klubben, t.ex.:

- Segelbåtens Dag
- KSSS höstregatta
- Skolmästerskapet
- Stockholm Cup

Flipperseglarna har även deltagit i JRM, JuniorRiksMästerskap och tillsammans med våra nordiska länder i JNM, Junior Nordiskt Mästerskap samt Guldflippern. Klubbens ungdomar har i dessa seglingar lyckats mycket bra med ett vunnet JNM för Flipperjolle som bästa resultat.

I samband med Segelbåtens Dag gjorde Lilla Sportspegeln ett reportage där klubbens ungdomar fick visa upp sina färdigheter i TV.



1) Jollevältning i Torvalla någon gång på 70-talet

2) Ungdomssegelkurs Optimist lämnar stranden

3) Ungdomssektionens segelkurs Optimist på vattnet

4) Södertörnscupen

5) Högtryckstvätt av botten utförd av ungdomssektionen

ÖBK-u arrangerade 1988 JuniorRiksMästerskapet, JRM, för Flipperjollar. Seglingarna genomfördes utanför Gålö havsbad, där deltagarna tältade. Föräldrar till ungdomarna kom med bil och egna båtar. Vi hade avtalat med restaurangen vid Gålö havsbad om att de skulle förse deltagarna med frukost, lunchpaket och middag för de som så önskade. Fem besättningar från sektionen deltog i seglingarna. JRM-mästare blev Tomas och Per Blomström från ÖBK-u.

**ARIEL** var ett projekt som sektionen deltog i under några år med början 1986–1988 tillsammans med fritidsgårdarna i Haninge. Målet var att lära fritidsgårdarnas ungdomar grunderna i segling inför kommande färder med kommunens skuta Ariel. 25-30 ungdomar från fritidsgårdarna fick varje år prova på jollesegling i Askviken. Denna verksamhet krävde stora insatser av våra ledare dels för att klara ordningsfrågan dels för att instruera ungdomarna som var nybörjare i jollesegling. För vissa ungdomar var motivationen för segling inte heller den bästa. Som tack för hjälpen fick 13 ungdomar från ÖBK-u 1986 delta i en segling med Ariel från Arkösund till Kalmar. 1987 fick 12 av våra ungdomar delta i en kappsegling från Kiel till Norrköping. Året därpå fick de som hjälpt till med utbildningen segla med Ariel i Tall Ship Race som gick mellan Karlskrona och Helsingfors. Helgen 10-11 september

gjorde ungdomssektionen en tur med Ariel i Stockholms skärgård. Deltagare var alla ungdomar som under vintervintern ute på Dalarö hjälpt till med nåtning av däck och renskrapning av skutans master och bommar.

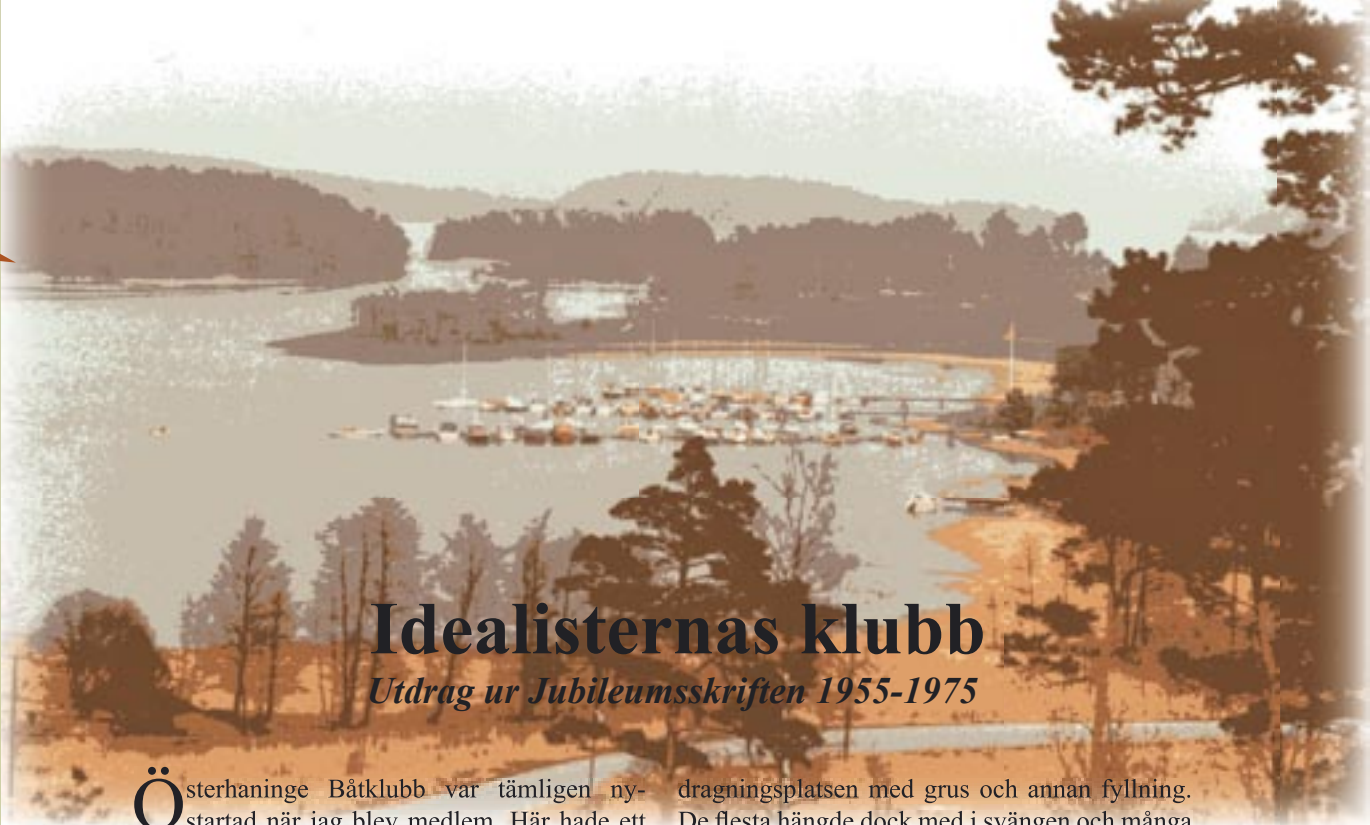
**ATT SÄLJA NYGRILLAD** korv samt läsk och lättöl vid sjösättning och upptagning var ett nytt initiativ från ungdomssektionen 1982. Det blev en mycket uppskattad verksamhet och även en ny inkomstkälla för sektionen. I början var det mycket enkla förhållanden med en vanlig träkolsgrill under bar himmel och några läskbackar. Grillen blev en samlingsplats dit många sökte sig för att äta korv, ta något att dricka eller bara prata. Att sälja korv var ett bra sätt att lära känna alla medlemmar.

Denna verksamhet har som alla vet utvecklats en hel del sedan starten. För att få så bra lönsamhet som möjligt var det ett väldigt jagande efter extrapriser på korv och läsk inför sjösättning och upptagning. Utbudet på korv har ökat. Presenningskydd mot regn och vind byggdes för att skydda korvförsäljarna. Vid hårda vindar hände det att presenningen blåste bort. Träkolsgrillen övergavs efter några år, det blev dyrt med grillkolen, och ersattes av en elgrill. Korvförsäljningen sker nu även under rustningstiden dvs. några helger före sjösättningen.

Från 2004 står nu ungdomssektionens korvkiosk färdig där även kylmöjligheter finns.

**TVÄTT AV BÅTAR** med högtrycksspruta startades av några ungdomar sista upptagningshelgen 1982. Eftersom det inte fanns slangar från sprutan ned till vattnet måste detta bäras från sjön upp till sprutan. Sprutställningen var oftast obekvämt framför allt vid tvätt av motorbåtar. De som spruttvättade blev väldigt blöta och på söndagskvällen, efter 37 tvättade båtar, hade ungdomarna ont i hela kroppen. Båttvätten blev mycket uppskattad av klubbens medlemmar och ett välkommet ekonomiskt bidrag till ungdomssektionen. Under årens lopp har båttvätten förbättrats. Sektionen har investerat i nya högtryckssprutor, matarpumpar, slangar, kablar m.m. Jobbet är dock fortfarande blött, arbetsamt och ungdomarna får verkligen göra rätt för de inkomster som kommer in till sektionen.





## Idealisternas klubb

*Utdrag ur Jubileumsskriften 1955-1975*

Österhaninge Båtklubb var tämligen ny-startad när jag blev medlem. Här hade ett gäng idealister – ingen nämnd och ingen glömd – satsat en massa fritid och kanske även en del pengar och i allra högsta grad en del 'sjox' för att iordningställa det som var början till dagens fina hamnanläggning. På den tiden var det fina saker och bryggan stod pall i många år. Stockholms Stad var inte speciellt medgörliga när krav och önskemål framställdes från Österhaninge Båtklubb. Problemen hopades och det var alltid svårt att finna lösningar. Ett rättesnöre i klubben var att kostnaderna skulle hållas låga och i stället för dyr avgift satsade man stenhårt på 'gör-det-själv-principen'. Dessa första idealister i klubben satsade allt och det är många av dessa första banbrytare som vi idag är ett stort tack skyldiga.

De första åren hade de fåtaliga antalet brygg-gäster möjlighet att ta hem sina båtar, men vart-efter vi blev fler måste uppdragningsplats ordnas. Vi blev anvisade Finkarudd och så började röjning av skog och sly och byggandet av slipvagn och slip. Efter alla konstens regler fick 'expertisen' ihop grejorna som behövdes. Det var väl lite si och så vid uppdragningen, som skedde med hjälp av ett gammalt handvevat spel, men allt gick lyckligt. Ett år fick vi vara där, sen blev vi hänvisade till uppdragningsplatsen som finns idag. Vid min första tilläggning vid klubbens brygga fanns det 7-8 båtar och styrelsen hälsade alla välkomna, som ville ha en hamnplats. Så småningom tog det fart med intresserade båt-ägare, som ville ligga vid Österhaninge Båtklubb och då började den första kölistan att ta form. Efter en del utbyggnader av bryggan kunde fler få plats – ca ett tjugotal – men det dröjde inte länge förrän vi vuxit ur 'kläderna' igen och kölistan har väl sedan dess varit permanent.

Under årens lopp har en hel del arbetsinsatser gjorts – både på gott och ont. Många ville inte satsa av fritiden för att gräva diken till den första elektriska kabeln eller hjälpa till att fylla ut upp-

dragningsplatsen med grus och annan fyllning. De flesta hängde dock med i svängen och många arbetstimmar är nedlagda av allehanda yrkeskategorier. Själv hade jag privilegiet att hamna i ett arbetslag med en mycket human förman, som ofta tog pilsner- och kafferaster.

Varje vår var det full fart med vårutrustningen på båten, men en del kvällar fick vi sätta till för att justera bryggan. Under våren hade pålarna följt med isen upp och hela bryggan gick i vågor. Det var bara för arbetslagen att hugga in och knacka ner pålarna i läge igen.

På klubbens initiativ startades en kurs i navigation och vi avlade prov i Svartbäckens skola med en trevlig avslutning sen vi erhållit skeppar-behörigheten. Före examensprovet lät vi meddela att både läraren och examinatorn var hjärtligt bjudna till bords – ett dignande bord – och om jag inte minns fel blev vi alla godkända.

Ja, visst finns det minnen från de första åren. Grejorna vi mixtrat till höll inte alltid för påfrestningarna och vid uppdragningarna gällde det alltid att få tag på starka gubbs för att orka veva upp de gamla 'vraken'. På den tiden hade de flesta båtar av 'sjödränkt' ek eller fur och de vägde kilo. Vid sjösättningarna saknades ibland dyviken eller båten var så otät att den omedelbart måste dras upp igen för att inte försvinna till botten.

Vid färderna runt 'haven' i skärgården var vi inte så många de första åren som förde klubbens standert. Men idag blir man alldeles överväldigad, efter en del års frånvaro, när man ser den mängd båtar som samlats i Askviken och som seglar under Österhaninge Båtklubbs flagg. Den välordnade hamnen är ett föredöme och jag gratulerar hjärtligt Er alla som har privilegiet att där kunna ankra upp.

*Börje Carlsson  
fd medlem*

**1965** startade styrelsen i samarbete med ABF en kurs i navigation. Under årens lopp har verksamheten fortsatt med bl.a. ABF och SISU och ämnesområdena har varierat,

- navigation
- första hjälpen
- sjöräddning
- segeltrimning/tävlingsregler
- meteorologi
- brand- och nödraketövning

**1973** den 3 maj genomfördes den första brand- och raketövningen samt demonstration av båtradio av AB Svenska Tempus respektive Zodiak Svenska AB.

Programmet omfattade:

- teori om brandsläckare
- film "Det brinner, vad gör Du?"
- teori om raketer och livbåtar
- övning med brandsläckare och uppskjutning av raketer
- demonstration av båtradio

Ungdomssektionen har genom åren genomfört många kurser i:

- Seglingens grunder – Sjövätt
- Seglingens teori och praktik
- Segling Elit – Väder/vind/trim

Klubben kommer att fortsätta sin utbildningsverksamhet, eftersom vi anser detta mycket viktigt. Att kunna fortbilda sig inom den egna klubben ger en större gemenskap samtidigt som klubben kan utforma kurserna efter medlemmarnas egna behov och önskemål.



Brandövning

Mellan åren 1976 och 1983 bedrevs ett intensivt samarbete med Lions Club Österhaninge, då klubben bjöd ut äldre och yngre handikappade på en båttur bl.a. runt Dalarö och till Klubbholmen. Utflyktsdagen avslutades i klubbhuset med mat och kaffe. Arrangör var Lions.



Har du båt har vi resten.



Seriser





Försäljning och aukf.service

Livflottar

SIMRAD



GEONAV

MAGELLAN

GARMIN

SILVA

ElektronikCenter

försäljning och installation



Svarvarvägen 8b Länna  
 www.bataccenten.se 08-777 5200





### ***Tävlingsverksamhet med sociala förtecken har genom åren varit klubbens adelsmärke.***

*Att före och efter tävling samlas på vår fina klubbholme och till allsång och dans förtära medhavd föda skapar trivsel och klubbssammanhållning. Att våra seglare och motorbåtsförare genom lekfullt tävlande också blir bättre båtförare främjar säkerheten på sjön.*

Här ser vi Sven "Skoja" Johansson leda allsången efter en kappsegling.

**D**et ursprungliga motivet för att bilda en tävlingssektion i klubben var utbildning. Genom att tävla under lättsamma och sociala former skulle våra klubbmedlemmar lära sig seglandets och navigationens hemligheter och bli goda och ansvarskännande sjömän. Men starten var trevande och lite tafflig. 1973 lockade den första tävlingen "Björkö runt" elva entusiastiska deltagare men höll på att gå om intet då startbojorna flöt iväg. Till slut lyckades dock de tappra elva lista ut var någonstans de skulle starta så att tävlingen kunde genomföras. I motorbåtarnas Rebusjakt deltog tio båtar. Gemensamt mål var Kolnäsvisken.

**Övning ger färdighet.** Klubbens tävlingsverksamhet växte i takt med det ökande antalet seglare i klubben. När 70-talet övergick i 80-tal hade ÖBK-arna lärt sig segla både fort och väl och ansågs vara duktiga kappseglare. Klubben var också vid denna tidpunkt ansedd och eftertraktad arrangör till lite större kappseglingar som "Gålökannan". Som mest kunde det i mitten på 80-talet samlas 90-95 båtar på Klubbholmen för att kappsegla. För att klara av arrangemang i den här storleken lade vår tävlingskommitté och andra klubbmedlemmar ner många, långa arbetstimmar.

Till slut blev tävlingsverksamheten för tung att hantera för ideellt arbetande

medlemmar. I början på 90-talet återgick klubben därför till lite mer lätthanterliga arrangemang som är betydligt enklare att genomföra. Ute på banan är dock det mesta sig likt och våra seglare genomför alltid tävlingarna på ett kompetent och sportsmannamässigt sätt, varför våra protestkommittéer mer eller mindre är att betrakta som långtidsarbetslösa.

Vårt interna och "statusfyllda" klubbmästerskap seglas fortfarande i bäst av tre kappseglingar där den första, *Skoja Cup* seglas i juni. Namnet på tävlingen kommer från Sven Johanssons båt *Skoja* som också skänkt det fina priset i form av ett dryckeshorn. Priset är ständigt vandrande. Namnet på tävlingen är en träffande



beskrivning på det sätt som våra tävlingar genomförs, men även synonymt med den fantastiskt skojiga samvaron efter avslutad tävling med sång och dans ljusa sommarnätter ledd av "Svenne Skoja" själv.

*Kräftköret* seglas som namnet antyder i augusti. Efteråt hålls det traditionsenligt knytkalas på dukade långbord med sång, lyktor och slurp.

*Höstrusket* som inte alls är så ruskig som namnet antyder är klubbens säsongsavslutande segling. Oftast har tävlingskommittén bra kontakt med vädergudarna varför vi brukar få fina avslutningar. Det är den enda av våra seglingar som inte har Klubbholmen som slutdestination. Några få gånger har Höstrusket avslutats i Sandhamn och på Ornö samt under en längre period hedrat Utö med sin närvaro. På senare tid är nu slutmålet Dalarö så att även bilburna klubbmedlemmar har möjlighet att vara med på festligheterna. Höstrusket är dessutom den enda tävlingen som startas i omvänd startordning vilket gör att placeringen i mål blir avgörande för vem som vinner klubbmästerskapet.

Mestadels seglar vi på vår hemmafjärd Mysingen. Ibland blir dock längtan för stor att få konkurrera mot och "dansa med de stora elefanterna", vilket genom åren återspeglats i de många framstående placeringar som ÖBK-seglare haft på stora kappseglingar som t.ex. Gotland Runt, Östersjömaran, Lidingö runt samt Ornö runt. Även internationellt har ÖBK-are representerat klubben bl.a. i Soling och 470-klasserna. I mitten på 70-talet var ÖBK-are till och med så långt bort som i Kanada för att segla VM i Shark 24:a.

**Äldre seglare minns nog** också de legendariska Visbyseglingarna som på 70- och 80-talen gav goda kunskaper i havskappsegling. Det gällde att komma först till Visby eller rättare sagt Gutekällaren. Många skrynkliga kostymer har setts där genom åren. Oräkneliga är historierna från dessa resor om båtar som missat Gotland, som nästan klyvt Gotland itu och om snöfall, isberg,

hiskeliga stormar, tappade roder samt nattliga besök med kaffe och konjak hos sjöräddningen i Nynäshamn. Allt är givetvis helt sant. Sedan mitten av 80-talet har Visbyseglingarna ersatts av en familjeeskader till Trosa, där både segel- och motorbåtar deltar. Eskadern är lite mindre dramatisk och äger rum under Kristi Himmelsfärdshelgen. Ett dussintal båtar brukar delta.

Även ungdomssektionens tävlingsverksamhet har under åren utvecklats med bl.a. arrangemang som JuniorRiksMästerskap i Flipperjolle och stora Optimistjolle-kappseglingar. Mer om detta finns att läsa under rubriken Ungdomsverksamhet.

Att lära sig var gränsen för den egna och sin båts förmåga går hade troligen aldrig utvecklats lika bra om den inte hade tränats inom ramen för tävlingsverksamhet. Brister hos båt och utrustning blir tydligare och upptäcks mycket snabbare. Besättningar som tränats i kappseglandets ädla konst har vanligtvis en bättre beredskap att klara av knepiga situationer till sjöss.

Avslutningsvis är vår förhoppning att tävlingsverksamheten även fortsättningsvis kommer att attrahera många klubbmedlemmar. Vår fasta övertygelse är att den skapar säkrare båtfarare och bidrar till att stärka klubbkänslan. – I Jubileumsskriften finns målande beskrivningar av situationer som kan uppstå och som måste kunna hanteras. Läs och begrunda!

#### **Propellern - tävling för motorgångare.**

Efter en lång tids Törnrosasömn gjordes sommaren 2003 ett nytt försök med tävlingar för motorgångare. Två tappra besättningar ställde upp i premiären. Inför 2006 hoppas vi på en ökning av deltagandet med minst 33%. Vi får se hur det går! Hur roligt det är att delta i Propellerntävlingen går att läsa i efterföljande artikel.







## Propellern, den verkligt trevliga motorgångstävlingen!

### Utdrag ur Höstloggen 2004

Först och främst riktar vi ett jättestort tack till tävlingskommittén som arrangerat årets upplaga av Propellern. Synd att det inte är fler som tar tillfället i akt och ställer upp på denna trevliga och roliga tävling i samband med Höstrusket. Vi var bara två anmälda och deltagande båtar.

Årets upplaga innebar varken att navigera rätt eller hålla sin beräknade snittfart konstant runt en bana. Nej, här gällde det att åka omkring bland öar och kobbar och räkna saker på land, svara på kluriga frågor om sjömärken, historia m.m. Den som var "slö" och inte ville anstränga sig för att gå iland och hitta svaret, kunde ta hjälp av andra. Så gjordes också av deltagarna, men ack vad vi bedrog oss. Både 'Siesta' och 'Cruis-Tine' med kaptener gick på en "rejäl mina" av en seglare, Maxi 1050. Frågan var "när härjade pesten vid Dalarö Skans"? På ön strax söder om Dalarö Skans finns några kors uppsatta och där står det rätta året. I stället för att gå iland, frågade vi alltså Maxi'n, som låg på svaj i viken och han talade så säkert om vilket år det stod på korsen. Den rackaren grundlurade oss båda med att ge fel årtal.

Vi hoppas att det blir fler som anmäler sig till nästa års upplaga av Propellern, som passar för alla typer av båtar, alltså även segelbåtar. – Välkomna att kämpa om det fina vandringspriset.

## Ingrids Dyn- och Kapellservice

Snart är våren här - och vips är det båt- och husvagnssäsong! Hur har Du det med dynor och kapell?

De kanske behöver en översyn.

### Jag utför:

- ☛ Byte av rutor
- ☛ Byte av blixtlås
- ☛ Omklädning av dynor
- ☛ Renovering av kapell
- ☛ Tillverkning av kapell
- ☛ Diverse textilarbete mm.



Fördelaktiga priser!

INGRID JOHANSSON  
SMÅDALARÖVÄGEN 9  
130 54 DALARÖ  
TELEFON 08-501 502 16





# Sankt Anders, sankt Peter, draken och så jag

Utdrag ur *Höstloggen 2004*

*Sedelärande berättelser brukar ha ett återkommande tema där kampen mellan det onda och det goda är det centrala. I sådana "stories" brukar det nästan alltid förekomma en eller flera goda hjältar som nedkämpar onda makter, oftast mot hopplösa odds. Det onda symboliseras ofta av ett mytiskt odjur som har övervinnliga krafter. Trots det brukar hjälten alltid vinna i slutändan. Dessutom är hjälten vanligtvis i början på historien alltid hopplöst underlägsen den onda makten för att till slut i en dramatisk slutstrid rädda hela landet och belönas med prinsessan och halva kungariket.*

Här kommer vår marina variant på sankt Göran och Draken. Läs den gärna framför stereon med Örjanslåten på högsta volym så kommer Ni garanterat i rätt stämning. Om det sedan går att finna någon sensmoral eller dra någon användbar lärdom ur följande skröna överlämnar jag till läsaren att avgöra.

Det tragikomiska dramat, som är helt autentiskt, utspelades i skymningen en tisdagskväll utanför Gotlands sydsida i den lutande sittbrunnen på L-G Nilssons nya båt. Varken platsen eller tidpunkten gjorde att vi hann sälja några biljetter till den helt orepererade föreställningen. Den hade så att säga mer karaktär av "happening".

I rollerna som sankt Görans söner hittar vi Anders Åhman och Peter Lindevall. Draken spelades av en vildsint och oberäknelig livflotte. Självt hade jag en liten biroll vid rodret och agerade dessutom interaktiv publik.

Alla som seglat Gotland Runt vet hur svårt det är att placera livflotten så att den inte är i vägen. Vi började med att ha vår på taket, men då såg vi inte vart vi seglade. Därefter lyfte vi ner den i sittbrunnen, men väl där snubbade vi ständigt över den. Eftersom vi inte hittade någon bra plats blev lösningen att vi flyttade omkring eländet till den plats där den för tillfället var minst i vägen. Då vi kryssade med båten blev det därför ganska många "flottflyttningar" och eftersom flotten var tung och vi dessutom trötta, var det antagligen ursäktligt att vi inte upptäckte det lilla diskreta snöret från höljet som hade fastnat i skotskenan.

I ett flottlyft började därför paketet helt oväntat att ticka som en sån där klassisk tidsinställd filmbomb. Vi tre som var uppe i sittbrunnen stelnade till och undrade vad som var på gång. Därefter exploderade flottförpackningen med en smäll och ut kom med ett starkt väsande, en fornhistorisk drake.

Dramats ädla riddare, Anders och Peter reagerade blixtnabbt på attacken. Med heroiskt dödsförakt kastade de sig över monstret och började fristilsbrottas för att driva tillbaka det in i sin håla (förpackningen) medan jag började skratta hysteriskt från min vid rodret upphöjda position på lovartsrelingen. Synen från första parkett var helt enkelt obetalbar. Anders som var i hård närkamp med

flotten delade inte alls min muntration utan skrek irriterat till mig "Det här är fan i mig inte roligt". Men tanken på att bli knuffad av båten eller i bästa fall, tvingad att segla resten av tävlingen med en uppblåst livflotte med blinkande varningsljus högst upp i sittbrunnen blev för mycket även för min självkänsla. Tänk om någon fick syn på eländet? Man hade ju fått skämmas! Jag nyktrade därför snabbt till och skrek "släng in den i ruffen medan tid är"! Jag var helt enkelt rädd för att förlora kontrollen över båten. Som tur var följde de inte mitt förslag. Martin och Lars-Göran som befann sig därnere skulle antagligen, utan att ens ha hunnit blinka, funnit sig klistrade som frimärken mot bordläggningens insida.

Goda råd var nu dyra och behövdes snabbt! Anders skrek "hit med kniven"! Han ville i bästa sankt Göranstil utdela nådastöten och helt enkelt skära halsen av draken/flotten medan Peter, med baken i vädret, halvvägs in i gapet på monstret från innandömet skrek "vi slänger skiten överbord".

Nu började flotten få övertaget. Riddare Anders ropade högre och mer enträget efter sitt svärd (brödkniven). Jag vägrade lika envist att tillmötesgå hans begäran. Flottar är dyra prylar! Riddare Peter var nu nästan helt uppäten. Kaoset var fullständigt. Då kom vi på att det brukar finnas en manuell uppblåsningfunktion i räddningsflottar och där luft går in måste det också gå att få ut luft. Så vi gjorde en blixtnabb kompromiss. Skeppare L-G som nu vaknat av tumultet fick vi att slänga upp en gaffel från pentryt. Den gav han för säkerhets skull till sankt Peter inne i drakens buk eftersom sankt Anders fortfarande starkt var inne på knivlinjen och inte kunde anses som fullt tillräknelig med ett dylikt verktyg i händerna. Och se, djupt inne i buken hittade sankt Peter drakens akilleshäl, den manuella luftventilen som han tryckte in gaffelns kortända i. Draken/flotten blev snabbt slakare och gav sedan slutligen upp livsandan med en långdragen fjärt. Den hårda kampen var över och vi drog en lättnadens suck. Det enda som återstod för oss var att städa bort spåren efter striden, få ordning på båten igen samt hoppas att inga utomstående sett den spektakulära och mycket pinsamma föreställningen.

Som vanligt i sedelärande berättelser segrade åter de goda krafterna över de onda. Fast vi räddade inte landet, fick inte ens ett halvt kungarrike i belöning och några prinsessor såg vi aldrig röken av. Däremot räddade vi en bra placering i årets Gotland Runt. Det räckte gott för oss!

Mikael Lindh  
Besättningsman på *Vahine*



# Östersjömaran - en ÖBK-båt, två seglare och 600 sjömil

## Utdrag ur Sommarloggen 2005

*Vilka har inte någon gång drömt om att få segla en rykande slör i södra oceanen med de tuffa grabbarna och tjejerna. Nu kan ni sluta drömma. Ta er vanliga familjebåt, leta upp en stryktålig kompis och anmäl er till Östersjömaran, som är den hårdaste havskappseglingen i Östersjön.*



Lasse Boström till rors

Det var precis vad undertecknad gjorde 2004. Seglingen utgick från Oxelösund och gjorde en "liten" nätt 600 nm-sväng till Gotland, Bornholm och hem igen, vilket antagligen är en längre sträcka än vad den normale semestersegelaren seglar på en hel säsong. Enkelt som en plätt kanske somliga tycker. Här kommer berättelsen om hur det gick till när Lasse Boström och jag kom fyra totalt i förra årets tävling. Att vi blev bästa och enda ÖBK-båt behöver väl knappast nämnas.

Vädergenomgången vid middagen var grym. Meteorologen talade om 20 m/s och regn med nedsatt sikt, men hade vi tagit oss ända till Oxelösund för att kappsegla skulle mycket till för att få oss att avstå. På tävlingsmorgonen vaknade vi förvånat upp till strålände sol och svag sydvästlig vind. Jag hade visserligen seglat maran en gång tidigare, så jag hade en aning om hur det kan vara, men för Lasse var det premiär. Det här såg strålände ut och skulle nog gå bra! Båten var redo med urkopplad fockrulle och spinnettan surrad på däck. Själva var vi utvilade och seglings sugna.

**Vi startade klockrent** med fylld spinnaker som andra båt tills ledaren lyckades fixa till en BH av sin spinnaker. Vi drog nu ifrån honom på platt läns i måttlig vind och blir första båt upp till fyren Gustaf Dahlé, där vinden avtar än mer. Vad nu då? Skulle den inte öka? Meteorologer kan man inte lita på. Istället får vi höjda för att hålla spinnakern fylld. Båtarna bakom försöker hålla rak kurs men deras spinnakers faller istället ihop.

Vid fyratiden på morgonen får vi plötsligt östlig vind som snabbt ökar till 7-8 m/s. Inte så farligt! Snabbt ner med undanvindseglet och genuan. Upp med stora focken och dikt bidevind till märket vid Klintehamn för vidare färd till Öland. Radion pratar om västlig vind vilket betyder sträckbog. Jag försöker sova men väcks i gryningen när vi slår söderut längs med Ölands ostkust. Vid den Södra udden blåser det nog uppemot 15 m/s och jag skänker sprayhooden en tacksamhetens tanke. Utan den hade vi fått in ryksjön i ruffen. Vi är nu ganska ensamma

på havet förutom ett segel som skymtar akterut och i lä. Vinden ökar ännu mer när det är Lasses tur att sova. Jag tror att han fick lite sömn innan det blev dags för segelskifte till en mindre hårdvindsflock. När jag på det gungande båtdeck, blöt som en katt, drar ned gamla focken lossnar införaren till förstagsprofilen. Att jag fick tag på alla delarna innan de spolades i sjön var ett rent under.

**Vi har nu fått sällskap** av en X332 vilket är i sin ordning, eftersom det är en större och snabbare båt. Jag ålade mig efter en stunds betraktande av konkurrenten ned i ruffen för att värma en gryta – utan bra mat orkar man inte långt. Därnere flöt det vatten!?! Vi tog in vatten men varifrån? Efter ett tag ser jag var vågorna sköljer in. Förpiksluckan var satt i ventilationsläge. Antagligen tyckte väl Lasse att det var lite väl kvalmig luft i förpiken. Tack och lov var det ett lätt åtgärdat fel. Att sen torka upp i alla stuvfack och skrymslen är inget jobb för folk med anlag för sjösjuka. Grytan smakade desto bättre efteråt. När jag där efter kommer upp igen frågar jag Lasse var X332:an är? Han pekar glatt bakåt och i lä. Nu var det dom som blev tvungna att brottas med revning. Deras storsegel togs ned helt och hållet. Antagligen hade de glömt att trä i sista revet. Det behövdes verkligen nu. Även vår stor såg vid närmare betraktande konstig ut med ett stort veck i toppen. Översta travaren hade släppt från masten. Dessutom lyckades vi haverera hackbrädan, vilket gör att rorsmannen inte kan ta sina små ”avlastningspauser” utan måste vara på hjälpspann hela tiden. Mer små missöden! Lasse är på däck för att justera skotpunkten då båten faller ned i ett 5-6 m djupt hål och försvinner i vattenkaskaden. För ett kort ögonblick tror jag han fallit överbord, men sedan ser jag att han fortfarande finns kvar på däck. Jag trodde nog i mitt inre att han i det läget hade fått nog och ville vända hemåt. Istället vänder han sig om mot mig och skriker att det är härligt att känna på riktiga NATURKRAAAFTER. Sikten försämrades nu snabbt av mer regn i skymningen. Natten blev lång och tröttsam och i gryningen ser vi till vår glädje åter X-båten som inte lyckats dra ifrån mer än ett par hundra meter. Dom söker sjölä bakom Bornholm.

Nu blåser det ca 20 m/s och vi följer X-båten mot Due udde där sjön är överdjävlig med 1.5 knops motström. Efter en seg rundning får vi pinkryss mot Rönne, där vi tappade kontakten med vår vän X:et.

Nu blev det äntligen dags för en skön och efterlängtd nerförsbacke i 8-10 knops fart. Dags för att ta igen sig lite vilket Lasse gjorde med den äran. Jag hörde det ända upp i sittbrunnen genom dånet från vinden och sjöarna. Själv var jag så trött att jag nickade till i varje vågdal. Vid Hanö sparkar jag liv i Lasse, som efter att ha ätit lite frukost kommer upp och tar över. Det var i grevens tid för jag var så trött att jag inte hann ner i ruffen utan tvärsomnade rakt av i sittbrunnen.

Efter Hanörundningen börjar det hela likna mer ordinarie segling. Vi slår ut reven, byter till större flock, spinn

är inte att tänka på än. Vi gör fortfarande maxfart. I de lite lugnare förhållandena försöker jag fånga ännu lite mer sömn. Lasse som är en snäll och vänlig själ låter mig sova länge tills han väcker mig och talar om att han sett en fyr. Vi håller på att segla för långt. Snabbt bort med spirbommen och en snabb gipp räddar situationen.

**Vi kommer upp** i höjd med Kalmar och har fått en ny konkurrent som närmar sig från fastlandssidan. I kikaren ser vi att det är en Rival som går lika fort som vi. Snabba segelbyten görs nu från båda håll i den avtagande vinden. Till slut verkar läget under kontroll varför jag går och knyter mig. När jag vaknar frågar jag förstås Lasse om han vet var vår konkurrent är. Jag vet inte blir svaret. I samma ögonblick som jag häver mig upp ur ruffluckan för att titta smäller det till som ett pistolskott ovanför hans huvud. Det är vår smygande vän Rivalen som krupit upp bakom vår akterspegel och som får fladder i sin spinnaker när han försöker höjda sig förbi oss i lovert. Snabb motåtgärd i form av luffning från oss får honom att ge upp och riva sin spinn. Han sackar efter till Gustaf Dahlén, som står stabilt där i vattnet och markerar att bara spurtin till Oxelösund är kvar. Två och en halv timme därefter går vi lättade och lite förvånade i mål som andra båt i klassen och fyra totalt, trots att vi anser oss ha gjort några grova missar.

Vi är dock mycket, mycket nöjda att vi klarat detta marina Maraton, då det senare visar sig att av 46 startande båtar bröt 29 på grund av vädret och sjösjuka samt också strukturella skador på båtarna. På en båt krossades bl.a. huvudskottet och inredningen.

**Vi kan bara gratulera** grabbarna på den vinnande Rivalen som böjde roderaxeln efter en grundstötning vid Utlängans fyr, men ändå lyckades vinna med bara delvis fungerande roder. Att kämpa mot naturkrafter på havet är stort men det är i ärlighetens namn ganska skönt att komma iland också.

*Anders Lindén  
Trollungen*





## Medlemsblad – ÖBK-loggen

I början av klubbens historia sköttes kontakten med medlemmarna huvudsakligen genom anslagstavlan i dåvarande hamn. Där stod vad som hänt, men framförallt vad som skulle komma att hända. Att besöka hamnen med jämna mellanrum var därför en trevlig nödvändighet.

**I slutet av 60-** och början av 70-talen utvecklades ÖBK emellertid i så snabb takt att det ansågs vara dags att klubben fick en egen klubbtidning. 1969 beslöt årsmötet att klubben skulle ha ett medlemsblad med två nummer per år. Det alltmer ökande antalet medlemmar kunde där informeras om klubbens olika aktiviteter och bidra med egna inlägg och synpunkter.

**1970** utkom 'loggen' med två nummer. Redaktionskommitté: Edith Berglund, Lennart Larsson och Per Lindh.

**1971** utsändes ett informationsblad, som efterlysts på årsmötet, till samtliga medlemmar, men var i första hand avsett för nya medlemmar.

**1972** utkom ett nummer i april. Det visade sig svårt att få medlemmar som med enkla penndrag kan skriva något trevligt. En uppgift för valberedningen att bita i. – Kanske ÖBK-loggen tillsvidare skall fungera endast som informationsblad?

**1973** års redaktionskommitté: Stig Lundgren, ordf., Lennart Larsson och Göran Everljung. Redaktionen har verkligen lyckats med sin uppgift som resulterat i en vår- och en höstlogg. Två verkligt trevliga tidningar, vars innehåll varierat en hel del med information, referat etc. – Mycket arbete ligger bakom tillkomsten av dessa

loggar. Redaktionen har också lyckats inspirera andra att komma med bidrag. Vi hoppas få behålla denna kommitté ett bra tag framöver.

Redaktionen arbetar vidare och gav under **1974** ut två trevliga nummer av ÖBK-loggen. Dock behövs förstärkning för att inte belastningen skall bli för stor för ovannämnda tre medlemmar.

Vid genomläsning av alla ÖBK-loggar sedan våren **1973** blir man djupt imponerad av alla fantastiskt roliga och intressanta bidrag som under åren flutit in.

Några axplock:

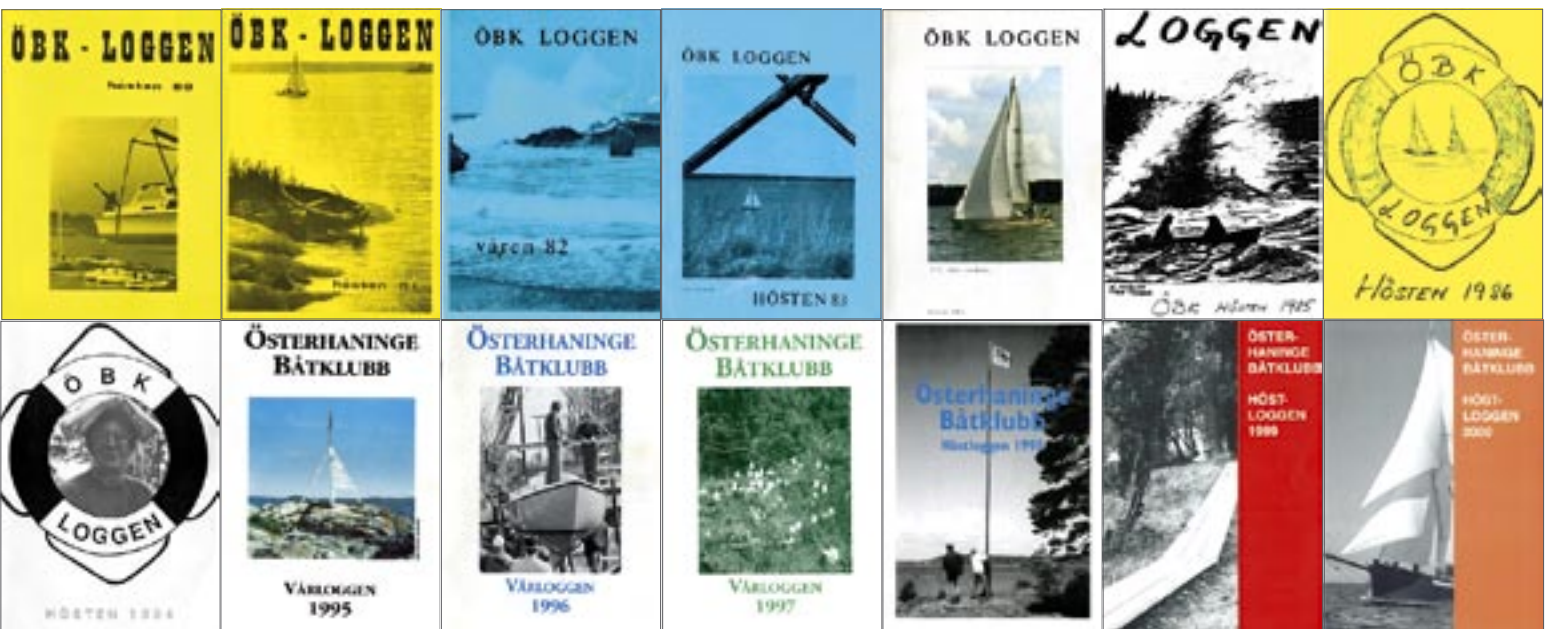
- I loggen våren 1973 finns ett inlägg under rubriken "Sjöhäxorernas kamporganisation." Artikeln kan måhända ha ett visst kulturhistoriskt värde för vårt numer genomemanciperade samhälle. Se nästa sida!
- Hur man tar sig till Amsterdam via Bornholm–Kiel ut på den gungande Nordsjön blå beskrev Ulf Öjeman i höstloggen 1978. Numera är utflykter av det slaget vardagsmat för vissa av våra medlemmar, men då var det ett äventyr modell större.
- Att man kan segla när isen lagt sig ända till Nynäshamn berättade Lasse Norén om i vårloggen 1980. Lasse är "till vardags" gast på "Trollungen". Tur att det går tåg från Nynäs.
- Som första nöjesbåt från väst på 150 år seglade "Trollungen" in i Kronstadts hamn utanför S:t Petersburg den 15 maj 1993. Denna fantastiska historia går att läsa om i höstloggen 1993. Författare Stig Lundgren.

En publikation som bara innehåller fakta blir gärna lite torr och tråkig och därför har de olika redaktionskommittéerna alltid haft som målsättning att öka läsvärdet genom att be om bidrag från medlemmarna.

Så här kan man hålla på och plocka fram godbitar ur alla 64 ÖBK-loggar som redaktionen haft förmånen och glädjen att läsa igenom. – Du som har tillgång till alla 'loggar', var rädd om dessa och fortsätt spara! Det finns så många fantastiska artiklar att läsa om och om igen!

Loggen skall verka som klubbens ansikte utåt. Idag skickar vi därför ett exemplar av ÖBK-loggen till Haninge Kommun, Stockholms Idrottsförbund, Stockholms Seglarförbund, Riksidrottsförbundet samt till familjen Stenbock, ägarna till Ängsholmen - ÖBK:s klubbholme.

**Från och med 2005** utkommer ÖBK-loggen fyra gånger per år. Klubben strävar efter att snabbare nå medlemmarna med aktuell information. Första och fjärde numret - mars respektive december - är ett informationsblad som ger styrelsen, kommittéerna och medlemmar möjlighet att sprida viktig och färsk information före årsmötet i februari och sjösättningen. Dessa informationsloggar kommer att tryckas i en enklare layout i svartvitt och innehålla färre bilder. Nummer två och tre - juni respektive november - skall innehålla mer redaktionellt material som berättelser om olika aktiviteter samt våra medlemmars olika öden och upplevelser under säsongen. Dessa Loggar är mer färggranna och kommer att innehålla fler bilder. I samband med denna förändring byter Loggen format från A5 till A4.



## SJÖHÄXORNAS KAMPORGANISATION

Res er alla Sjöhäxor som en kvinna mot båtMANSsamhället. Enligt Skeppar'n ska en Sjöhäxa ha följande kvalifikationer.

1. Aldrig klaga över sjösjuka, ösregn, storm, hunger, törst eller trötthet.
2. Alltid släppa allt vad hon har för händer och utföra givna order även dom mot bättre vetande.
3. Aldrig släpa med för mycket kläder eller andra grejor, mat t.ex. (På två backar öl och en ring falukorv klarar man sig nästan hela sommaren.)
4. Tycka att det är underbart att i tio timmar ligga på kryss i hårt väder och slita gast samt helst byta segel så att man eventuellt kan pressa sig förbi en skärgårds-40:a som ligger lite före och med andra handen passa familjens små och naturligtvis förse Skeppar'n med flytande och fast föda.
5. Exakt veta var allting finns inkl. hålla reda på alla kalla öl och Kosken.
6. Aldrig komma på den fatala nästan löjliga idén att föda barn under säsongen och absolut inte på en söndag.
7. En sjöhäxa ska alltid i alla väder och vid alla tider på dygnet, alla dagar räknat fr.o.m. islossningen, vara sin Skeppare trogen och genast redo att kasta sig ut till sjöss vilket alltid i båt-säsongens början (det kan snöa i april) resulterar i en förfrusen näsa som sedan lyser så vackert rödblå.
8. Skulle en stackars Sjöhäxa helt försynt och ödmjukt be sin Skeppare om, att bara en enda weekend mellan 1 april och 1 november eventuellt kunna företa sig något annat, men ve och fasa. Då bryter den hårt prövade Skeppar'n fullkomligt samman, skrikande och halvgråtande vrålar han att det är nog bäst att sälja BÅTFAN och köpa en HUSVAGN i stället.

Anita Lundgren





## Vakthållning -en spännande verksamhet

**N**är vi hade den gamla pålbryggan på andra sidan i Askviken – redan då förekom vakthållning. Det var inte mer än ca 25 båtägare som förtöjde sina flytetyg vid bryggan, men vakt ansågs vara nödvändig även om kriminaliteten inte var lika utbredd som idag. Några ovälkomna besök hade dock ägt rum med viss skadegörelse som följd. Den enda båt som stals, så vitt vi minns, tillhörde dåvarande ordförande Harald Larsson. Det var en polsk s.k. skötbåt byggd 1895 och enda problemet med den båten var otäthet. Speciellt vid sjösättningstid på våren, då det hände att båten följde med slipvagnen ner i djupet, nästan som när man satte i en fiskebur. Båten stals vid ett tillfälle men återfanns dock oskadad och snyggt och prydligt förtöjd utanför sundet. Kort resa för tjuven alltså!

Några skrivna vaktföreskrifter fanns inte och om något hände så var det upp till var och en att använda sunt förnuft. En klar brist var dock att man gick ensam och att bryggbelysning saknades. Att vara närvarande och visa sig på och invid bryggan ansågs som den viktigaste prioriteringen och gärna med ”buller och bång”. En transistorradio kunde vara till god hjälp. Mobiltelefon fanns inte – men skulle ha känts som en trygghet om något hänt.

**En sommarkväll** var situationen följande: En rad lågtryck över Sverige hade åstadkommit ett onormalt högt vattenstånd – så pass att bryggan stod under vatten. Inte mycket, men en decimeter i alla fall. Flera båtar hade på grund av det höga vattenståndet fått sina fånglinor så hårt spända att stävarna doppade djupt i vattnet medan akterpartierna lyfte åt andra hållet. Ett slags båtarernas ”hovbugning”. – En vakt anländer och han går genast ut på bryggan och kollar läget. Han tycker det känns roligt och samtidigt lite egendomligt att ”gå på vattnet”. Risken att råka ut för ett ofrivilligt bad var liten då bryggans läge och storlek var bekant efter ett par års betrampande. Han plaskade några gånger fram och åter och tyckte att de underdåniga hovbugningarna var riktade mot honom. Han kände sig hedrad och började känna sig som en betydelsefull person. Han kom på sig med att lite avmätt buga tillbaka. Hedersbetygelserna fortsatte och nu var det ett majestät som vandrade bland undersåtarna. När kungen kände sig nöjd med de vördnadsbjudande hyllningarna gick han iland och satte sig i sin bil – en PV444 och förtärde en ostsmörgås plus en skvätt lättöl. Ganska snabbt försvann allt majestätiskt och konungsligt. Kvar blev bara en enkel nattvakt. Han promenerade fram och tillbaka på skogsvägen innanför bryggan och insöp med välbehag den syrerika luften som kändes uppiggande. Hur skulle det vara om man gjorde en inspektionsrunda bland undersåtarna tänkte han. Han erinrade sig några oegentligheter

som han sett under förra bryggbesöket. Felaktigheter skall påtalas och bekämpas. Vakten sträckte på sig och plaskade med kavata steg ut på bryggan. Han kände sig nästan lite militärisck – GIVAKT, MANÖVER – kommenderade han.

Vid första båten pekade han på en hoptrasslad lina som låg på fördäck.

- Vad betyder det här? – Vad är det för skatbo? – Ska det se ut så här?

Tonen var bitsk – nu var det inte vakten som talade – nu var det ett spröttigt sjöbefäl som ondgjorde sig.

- Åtgärda det där, sa han och gick vidare till nästa båt.

- Varför sitter grabbräcket löst? Det saknas skruvar.

- Detta är horribelt, skrånande löjtnanten – han hade stigit i graderna – fattar ni vilka konsekvenser detta kan få! Åtgärda, VERKSTÄLL!

Vid nästa flytetyg fick kaptenen nästan fnatt. – Han avancerade fort i graderna. – Hornen växte ut i pannan.

- Styrbordslanternan hänger ju lös i kablarna – hur i glödröda kan ni åka omkring på det här sättet. Det blir körförbud. Skall vara åtgärdat till nästa inspektion.

Båten gungade till en smula och det kunde kanske uppfattas som den ville förklara sig. Tyst i ledet röt kaptenen inombords.

- Har jag kommenderat manöver ska det vara tyst. UPPFATTAT?

Men tyst blev det inte för en länsypump i intilliggande båt drog igång.

- Vad betyder det här, tjöt kapten?

- Det här skulle ni tänkt på innan ni kom till uppställningen.

- Vilka fasoner.

- Lider ni kanske av ”marin inkontinens”?

Tonen var bitande. Inspektören var i högform – nu var han inte längre kapten – nu kände han sig som en amiral. Ty vid en båt kom det som var amiralens favoritämne – knäppa knappen.

- Vad är det för slarv – kapellet skall vara knäppt – kapellet fladdrar ju – oerhört – knäpp knappen ögonblickligen.

Amiralen darrade av upphetsning, epåletterna nästan ramlade av honom. Oknäppa knappar var det värsta han visste.

Därefter följde avslutningsvis en kollektiv utskåpning.

- Jag är verkligen besviken och kommer detta nonchalanta slarv att visa sig vid nästa inspektion – då kommer det att bli rapport och det ska ni veta kan betyda 14 dagar i torrdocka. Tänk på det! Höger och vänster om flyt.

Den galonerade amiralen plaskade manhaftigt stänkande in till sin tjänstebil – PV444 – där han inmundigade ytterligare en smörgås – denna gång med prickig korv + en skvätt lättöl.

Amiralsgalonerna och epåletterna rann av och helt hastigt och lustigt fanns där bara en enkel nattvakt.

Han tar en promenad på skogsvägen medan han förundrade sig varför det var så kul att gå på vattnet. Kunde det vara latent egenskaper från barnåren då vartenda vatten skulle bestampas och betrampas till föräldrars stora förtvivlan?

Efter en timme på land beslöt vakten att göra en sista plaskpromenad.

Jo – visst är det kul att känna att man nästan går på vatten. Han erinrade sig faktiskt att en vattenpromenad hade utförts av en

person för länge sedan. Ett par tusen år sedan. Vakten funderade – hur kunde detta vara möjligt eller var det med brygga eller liknande under fötterna? Vakten grubblade och kände till sist ovan huvudet om där fanns någon gloria eller liknande, men det gjorde det inte. Han hade i alla fall fantasi.

Plötsligt plaskar det till på bryggan och en gestalt närmar sig vakten. Vem var det? Var det Gud Fader själv som kom för att se hur junior skötte sig? Nej det var hamnmästaren som med vetskap om det höga vattenståndet oroat sig för båtarnas väl och ve. Nu var de två man stark som kunde hjälpas åt att lätta på de hårt spända fånglinorna. Även hamnmästaren fann det lustigt att så att säga ”gå på vattnet” och vakten meddelade hur hans associationsbanor löpt genom hjärnvindlingarna. Hur var detta möjligt – hamnmästaren funderade länge och väl, tog sig om hakan, klade sig i huvudet, muttrade och harklade och meddelade till sist: Det måste ha varit en brygga. Saken var klar och problemet löst. Hamnmästaren beredde sig för hemfärd och gjorde en snabb handrörelse över sitt huvud även han – som en ren kontrollåtgärd alltså. Natten var fortsättningsvis lugn – inga underverk inträffade – inga profeter, änglaväsen eller liknande syntes.

När morgonen kom åkte vakten från bryggan efter en händelserik vakt natt under vilken han styrt och ställt med det mesta. Han var nöjd med sin egen insats.

Han kör lugnt och fint och tar kurvorna rutinerat smidigt och undviker skickligt alla rådjur som korsar hans färdväg. Han känner sig som en mästebilist – ja lite grann som ”King of the road”. Vid bostaden kliver han ur sin lyxlimousine – PV444. Vaktpasset är definitivt slut.

Per Lindh



## En ensam nattvaks funderingar

(innan vakthuset byggdes)

*Kallt och mörkt mitt i natten  
sitter ensam - ÖBK-vakten.  
Båtarna speglar i månens sken  
måsskrik höres fast timman är sen,  
dimmman sakta drar in i vår vik  
och plötsligt av månen man ser blott en fik.*



*En känsla av trötthet och ögonen domna  
minsann håller båtvakten på att somna.  
Tystheten bryts av buller, vad hände?  
Det var bara värmaren i Albin som tände.  
Gryningen kommer och natten är slut  
från sundet det hörs en hungrig trut.  
En natt som vakt är nu till ände  
inget skett och inget hände.*

Stig Asplund



## Här vaktar vi!

**N**är pålbryggan tjänat ut och vi flyttat över till vikens södra sida och fått pontoner med Y-bommar – ja då var vi ”stor” båtklubb som krävde lite mer av vakthållningen. Det byggdes vaktlokal – det infördes nya regler – man fick bl.a. inte gå ensam, två skulle man vara.

Oftast var vaktpassen tämligen odramatiska men det hände vid några tillfällen att en del suspekta figurer under förevändning av tvivelaktiga skäl försökt motivera sin närvaro vid hamnen. Dessa personer har dock avvisats utan större dramatik.

Helt har vi inte kunnat klara oss från obehagligheter, några båtstöder har ägt rum, motorer, båttillbehör etc. har försvunnit. Bilstöder, slangning av bensin har stått på busarnas önskelista. Och sist men inte minst det gamla klubbhuset som en ”stackare” satte eld på. De flesta av dessa händelser syns ha ägt rum under den tid på dygnet när ingen vakt varit på plats. Men en natt blev i alla fall ordentligt händelserik.

**Käsören skulle gå vakt tillsammans** med brygggrannen, som vi kan kalla Johan, och vi träffades på kvällen och pratade bland annat om hur bevakningen skulle hanteras. Vi visste att vakthållningen kunde vara lite bristfällig särskilt under de första kvällstimmarna. Ett flitigt TV-tittande av vakten gagnar tjuven – att ro drag och fånga en gädda i viken likaså – för lite promenader på bryggorna osv. Under hela vaktpasset skall det stå klart för tjuven att någon eller några finns någonstans i omgivningen. Lagg märke till att vi eldade upp oss lite. Men summa summarum, bortsett från överdrifterna: HÄR SKULLE VAKTAS!!

- **Du förstår**, sa Johan – som var den store fältherren och strategen – jag har lite jobb med båtmotorn att utföra. Kan vi göra så här att jag vaktar sjösidan och du landsidan? Vi gör så här – nu hade strategen kommit igång med full kraft. Om någon obekant kommer vattenvägen så tutar jag med sirenen, det bör du höra och kommer dom under vattnet så skall jag punktera dom med den här. Johan visade stolt upp sin nyinköpta båtshake. Blodtrycket och adrenalinet hade börjat öka lite. Tilläggas bör att detta hände under den period när Sverige hade s.k. u-båtsnoja. Trots överdrifterna – det var bra strategi – du tutar från båten och jag kommer och tvärtom, jag tutar med bilen och du kommer. Vi gick var och en till sin ”vaktur” – HÄR SKULLE VAKTAS!

På landsidan var det ganska behagligt för man kunde röra sig tämligen obehindrat och promenera och motionera lite på vägen fram och åter, endast iakttagen av arrendatorns kor som stod på andra sidan stängslet och fnyste. Ibland kastade jag en blick neråt hamnen och visst vaktade Johan. Han reste sig upp i sin fulla längd ur sittbrunnen och svängde runt med huvudet ungefär som de här små präriehundarna som lever i sandöknarna och kallas surikater. Jodå – regelbundet var surikaten Johan upp och vred på huvudet. Ingen kunde osedd komma där inte!

Fram på småtimmarna var det dags med en kaffeskvätt ur termosen. Man måste ju pigga upp sig lite. Inget hade hänt, ingen människa syntes till bortsett från surikaten förstås.

**Då plötsligt hände** det. Någon från arrendatorns familj kommer körande och för att heja på nattvakten så tutar han.

Och då – dunder och granater. Det lät som tredje världskriget bröt ut. Johan hoppar raskt upp på bryggan – Y-bommarna skriker i sina förtöjningspunkter, flytkropparna gungar. Grinden slås upp med ett fruktansvärt brak – eller han kanske sprang igenom grinden? Sjöfåglar som slagit sig till ro under tillfartsbron flyr skrikande och flaxande åt skilda håll. Vild panik i fågelvärlden och undra på det efter sådant akustiskt brutalt uppvaknande. Johan rusade alltså upp till vägen och fram till mig: ”Var är dom, vad har hänt, vad är det frågan om?” Han hade knuten höger näve i luften och klart beredd på ett uppfriskande slagsmål på nattkröken. Surikaten hade verkligen varit snabb och på alerten. Han lugnade sig dock snabbt och vi insåg det humoristiska i händelsen. En mugg kaffe därefter satt väldigt bra som grädde på moset. Men hur gick det med brygggrinden? Den är det ingen fara med, försäkrade Johan, men jag följde i alla fall med till nämnda grind för att se. Och nog tyckte jag att den hängde lite snett men det förbigick vi med diskret tystnad. Nattens vidare vakthållning fortgick utan intermezzon och på morgonen åkte de två vakterna hem till sina respektive efter ett väl utfört vaktpass – till som vi tror sjöfåglarnas glädje.

Än idag fortsätter vakterna sitt uppdrag i ÖBK:s hamn – alltid två tillsammans.

*Per Lindh*



# Ja! Jag är otrogen!

*Utdrag ur Vårloggen 2004*

**D**et känns som en lättnad att äntligen få det sagt! Inte hade jag trott att en medelålders kille som jag med ett stadigt 23-årigt förhållande i ryggen sådär utan vidare kunde falla pladask för en vacker liten tjej född på det svängiga 60-talet.

Hur det började? Allvarligt talat lade jag inte alls märke till henne första gången jag gick förbi henne där nedanför klubbhuset. Men allteftersom jag stötte ihop med henne på mina turer upp till vattenkranen för att fylla på vattendunken väcktes min nyfikenhet och jag började ställa mig frågor som: "Vem var hon och vems är hon?" Hon såg inte direkt ut att komma från våra närbelägna kvarter utan utstrålade mer en air av klassisk finkänslig skönhet. Helt naturligt förutsatte jag, helt förståeligt, att hennes hjärta naturligtvis tillhörde någon annan kille. Men eftersom jag aldrig såg henne i sällskap med någon annan blev jag gradvis mer framfusig. Jag kom efterhand på mig själv att jag omedvetet men gärna tog en liten omväg från bryggan till bilen medan jag så omärkligt som möjligt manövrerade mig i läge för att kunna beundra hennes slanka kurvatur från olika vinklar.

Efter ett tags beundrande på avstånd var jag slutligen mogen att våga mig fram. Just när jag skulle söka närmare bekantskap slog bomben ner. Hon hade en uppvaktare som med både beslutsam charm och finess lade an på henne. Diskret ändrade jag kurs och gjorde mig snabbt ett ärende i en annan del av hamnen. Min konkurrent var tydligen framgångsrik för efter den dagen såg jag inte till henne mer. Jag tror faktiskt att jag rent av sörjde hennes försvinnande för jag kunde inte sluta tänka på hur vacker hon var.

Vardagen kom men läkte inga sår. Jag kunde fortfarande inte släppa henne ur tankarna. Så en kväll träffade jag min granne som kom och presenterade sin nya flickvän – och där stod hon! Det var alltså vår granne som var hennes nya kavaljer. Chocken var förstås monumental men

jag lyckades i alla fall stamma fram några hälsningsfraser.

Här kunde historien ha slutat men ödet ville annorlunda. Till en början verkade deras förhållande lyckligt stabilt men efter ett tag förstod jag att deras förhållande gnisslade. Man kan nog påstå att de hade olika intressen. Jag tyckte mig märka att hon såg sliten ut och att hans intresse för henne avtog. Sporrade av iakttagelsen intalade jag mig mer och mer att han inte var hennes typ. Hon var värd något bättre, nämligen mig.

Mitt smusslande antog nu abnorma proportioner. Jag gjorde mig ofta små ärenden ut till postlådan eller sop-tunnan för att inte väcka misstankar hos sambon. I själva verket smög jag utmed deras staket i förhoppning om att kunna få ytterligare en skymt av henne. Till slut blev jag helt besatt och började i lönn planera en enlevering av mer klassiskt slag. Men en kulan höstkvald när kvalen var ovanligt svåra att bära knackade det helt oväntat på dörren. Där stod min granne: Beredd på det värsta hörde jag grannen som i en dimma tillkännage att han och hon skulle separera eftersom deras respektive personligheter inte gick att förena och undrade om vi i vårt hushåll kunde tänka oss att acceptera henne som tillfällig inneboende tills hon hittat en ny trygg hamn att vila ut i. Överraskad, häpen och glad accepterade jag direkt, förstås efter ett litet och mycket kort samråd med sambon.

Så blev det! Min gamla flamma Ebba blev förstås ganska upprörd. Men nu accepterar faktiskt tjejerna varandra riktigt bra. Så gick det till när jag och Carolin blev båtbigamister och lät Contra flytta in i vårt lilla rederi. Hon bor för övrigt fortfarande kvar hos oss och lär väl stanna ett tag till.

*Mikael Lindh*



**1955** bildades ÖBK av åtta personer. Några ekonomiska redovisningar finns inte tillgängliga förrän 1959 då utgifterna var 2 034:-, inkomsterna 4 016:- och behållningen 1 972:-. Under de första tio åren förstärktes ekonomin med hjälp av lotterier som kunde ge upp till 500:- vissa år.

**1964** anordnades ett strumplotteri, som endast gav 53:-.

**1965** Fram till 1965 var årsavgiften 10:- och inträdesavgiften varierade mellan 15:- och 25:-. Samma år var utgifterna 3 800:- och antalet medlemmar 75. Vid årsmötet redovisade klubben ett banktillgodohavande på drygt 2 000:-. Styrelsen sökte anslag från Österhaninge Fritidsnämnd om 500:-, vilket beviljades.

**1966** var tillgångarna 4 418:42. Även då beviljades ÖBK ett anslag på 500:- från kommunen till inköp av en roddbåt för 400:-, som skulle användas vid upp- tagning och bojhantering. Klubbholmen arrenderades för en kostnad av 600:-/år.

**1967** var slipavgiften 5:-/gång, men höjdes till 15:-/gång 1970 efter livlig diskussion på årsmötet.

**1972** begärde klubben kommunal borgen för lån till nya bryggor. Skrivelsen avsändes i februari och den 12 december skrev kommunen till klubben och begärde vissa kompletteringar med anledning av att planeringsutskottet den 6 december beslutat att återremittera ärendet till kommunkansliet för vidare utredning.

**1973** Den 11 januari inkom ytterligare brev från kommunens kanslichef, som meddelade ”att för kommunens ställningstagande till enskilda organisationers framställning om t.ex. kommunal borgen saknas för närvarande generella direktiv. Kommunstyrelsens ordförande, Bo Malmsten, har därför i dagarna föreslagit kommunstyrelsen att tillsätta en kommitté om tre personer med uppgift att bl.a. verkställa en utredning om totalbehovet av kommunens ekonomiska insatser av detta slag och framlägga förslag till riktlinjer för kommunens handlande. När denna kommitté tillsatts, kommer Er framställning att överlämnas dit”.

Styrelsen ser detta som en positiv åtgärd, även om vi inte skall ställa alltför stora förhoppningar, beroende på kommunens ekonomiska situation.

Även om beslutet om kommunal borgen skulle bli nekande har klubben tillförsäkrat sig ett lån hos en privatperson på högst 85 000:- till gällande bankränta att återbetalas inom 20 år. Tack vare att många medlemmar erlade kontantinsatser för bryggplatserna kunde lånebeloppet stanna vid 50 000:-. Målsättningen var att lånet skulle kunna återbetalas så snart som möjligt för att bl.a. minska ränteutgifterna. Något kommunalt beslut om borgen för lån hann aldrig komma i tid.

**1974** Årsmötet avlöpte snabbt och lugnt, detta tack vare att avgiftsfrågan kanske något överraskade medlemmarna. Styrelsen kunde nämligen föreslå en del sänkningar i stället för höjningar. Således fastställdes bryggplatsavgiften för de medlemmar som erlagt engångsbelopp till 65:-/år. Bryggplatsavgiften för övriga fastställdes till följande:

- 2,5 m plats 235:-/år
- 3,0 m ” 270:-/år
- 3,5 m ” 305:-/år
- 4,0 m ” 340:-/år

Trots extra kostnader i form av nytt slipspel till hamnen, dansbana och ponton till Klubbholmen (ca 6 700:-) samt komplettering av bryggorna i Askviken, ombyggnad av slipvagnen, muddringsarbeten och det nya toalett- och redskapsskjulet (ca 5 000:-) kunde klubben redovisa ett litet överskott.

1965-1975 steg medlemsavgiften successivt till 50:- och inträdesavgiften till 150:-.

**1985** var medlemsavgiften 100:-, inträdesavgiften hade höjts till 500:- och arrendet för Klubbholmen hade ökat till 2 000:-. Årsmötet beslöt att bemyndiga styrelsen att inköpa en traktor för högst 100 000:-. Styrelsen beslöt den 22 juni om inköp av en hjullastare för 85 000:-.

**1987** beslöts på årsmötet att bygga en ny mastkran och mastkransbrygga för 14 000:-. Medlemsavgiften var då 120:-.

**1992** beslöt årsmötet att ge styrelsen i uppdrag att vid lämpligt tillfälle ersätta den befintliga traktorn med en nyare. Kostnaden fick ej överstiga 200 000:-.

**1995** var medlemsavgiften 200:- och klubbholmsarrendet hade nu stigit till 7 650:-.

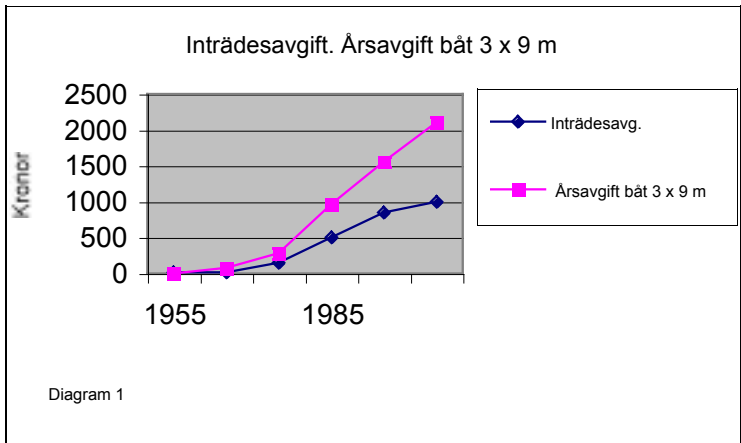
Våra arrendeavtal med Stockholms Stad för klubbhuset Berget samt mark- och vattenareal sammanskrevs vid förhandlingar till ett arrendeavtal med en giltighetstid av 25 år gällande från 1 oktober 1995.

**1998** Den 1 juni övergick arrendetalet med Stockholms Stad till Skärgårdsstiftelsen.

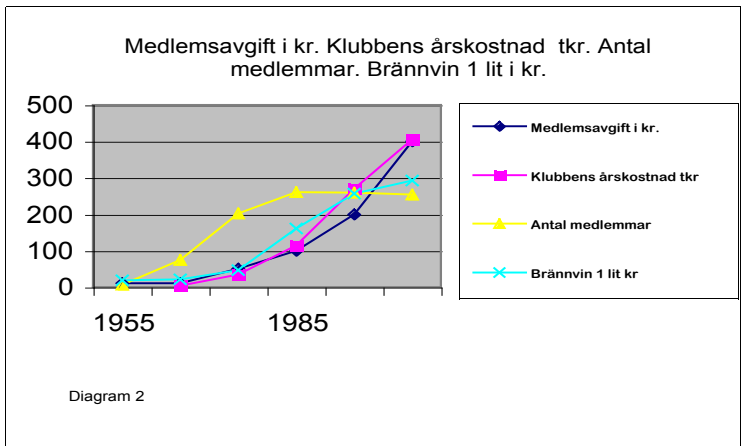
**2005** är medlemsavgiften 400:-, inträdesavgiften 1 000:-, klubbens totala kostnader 400 000:- och klubbholmsarrendet 16 000:-.

Klubbens ekonomi är i dag mycket god tack vare framsynthet sedan lång tid tillbaka. Vi har i dag ett banktillgodohavande på 250 000:- avsatt till traktorbyte eller renovering av den nuvarande traktorn. Dessutom finns ytterligare medel att användas för olika ändamål.

**Diagrammen som följer** skall läsas med försiktighet vad gäller medlemmarnas årsavgifter. Mycket har hänt under de gångna 50 åren, bryggorna har flyttats från ena sidan i Askviken till den andra, upptagningsmetoden har förändrats och inte minst debiteringssystemet. Vidare har det förekommit medlemslån vid köp av bryggor och traktor, vilket försvårar jämförelsen av medlemmarnas årsavgifter för sin båt vid olika årtal. Dessutom är vårt arkiv inte helt hundra procentigt vad gäller avgifter i gångna tider.

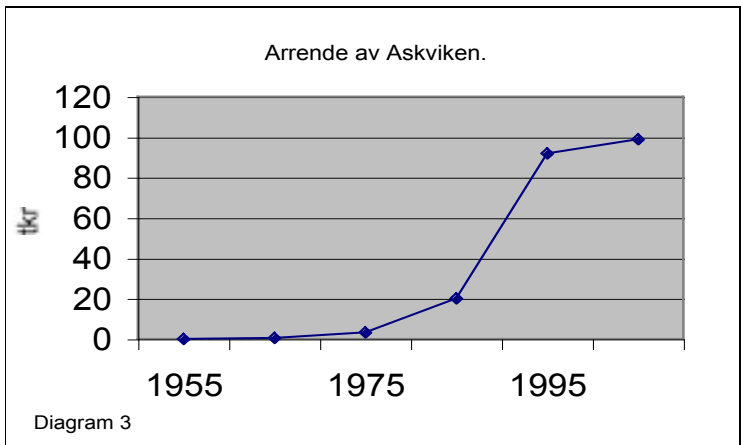


**Diagram 1 visar** dels hur inträdesavgiften förändrats, dels årsavgiften för en båt med måtten 9x3 m. I årsavgiften ingår medlemsavgift, sommar- och vinterhyra för medlem med fast plats samt upptagning och isättning.

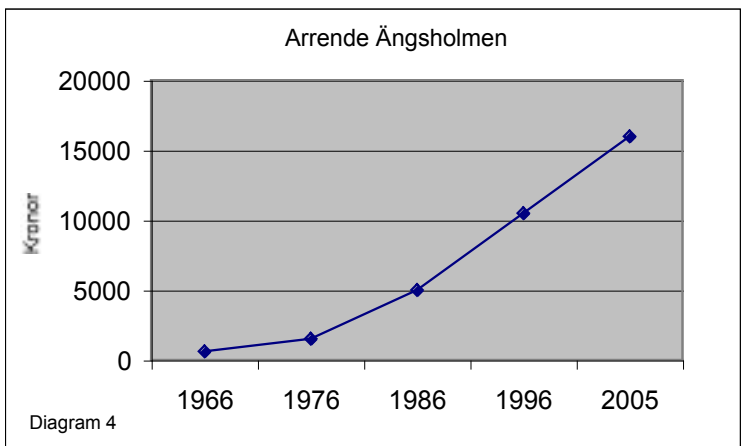


**Diagram 2 visar** medlemsavgiften i kronor, klubbens årskostnad i tusen kronor, antal medlemmar samt priset på 1 liter brännvin i kronor, som använts som index i stället för officiellt index.

Vi vill påminna om att i klubbens årskostnad ingår 20 000:- som sparade medel för att öka traktorfonden. Sparandet var 2004 c:a 5% av årskostnaden.

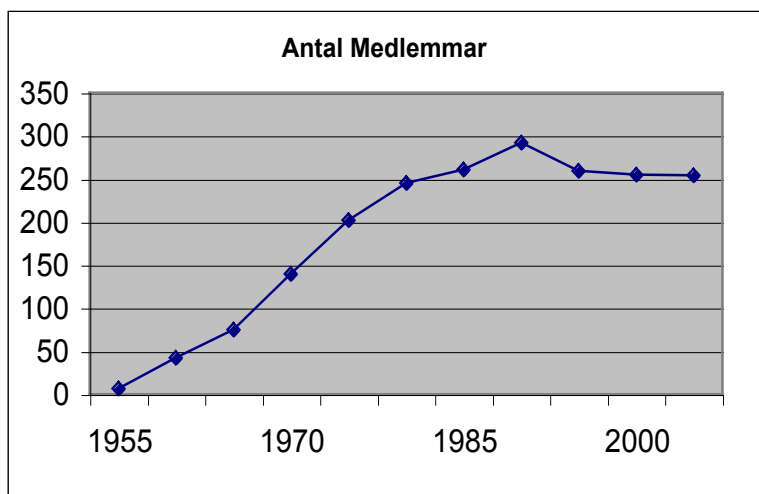


**Diagram 3 visar** våra arrendekostnader för hamn och klubbhus. Arrendet uppgick 2004 till c:a 25% av totala årskostnaden. Den stora höjningen skedde under perioden 1985–1995.



**Diagram 4 visar** arrendekostnader för Ängsholmen. Arrendet uppgick 2004 till 16.000:- + index.





Utvecklingen från åtta medlemmar den 28 december 1955 till 254 årsskiftet 2004/2005 framgår av nedanstående diagram, som kan vara intressant ur många aspekter. Statistikern drar sina slutsatser, ekonomen sina och slutligen styrelsen, som dras med bl.a. problemet att ordna brygg- och uppläggningsplatser.

Under större delen av klubbens 50-åriga verksamhet har efterfrågan på båtplatser varit stor och kön lång. Toppåret 1990 hade antalet medlemmar ökat till 292 för att 1995 minska till 259. Under denna period var det 'inne' att köpa en båt, men efter några år insåg en del att det kanske inte var så lätt att vara båtägare eftersom det krävdes en hel del. Många sålde sina båtar.



*Josefin Gasslander och Eskil Sandh planterar ett vårdträd i samband med 50-årsfesten*

# Båtlivsminnen

*Utdrag ur Jubileumsskriften 1955-1975*



På 1940-talet var en båttur lika med en badutflykt till närmaste ö i en liten öppen vit båt med 'gröna knutar' samt fisk till middag.

På 50-talet var en båtfärd ett ovisst äventyr. Varför? – Ta t.ex. en förväntansfull familj, matkorgar, kläder, leksaker osv. stående på 'vår gamla kära vingliga brygga'. Skeppar'n, Svenne-Johan, skall bara starta, det tar ett ögonblick. – Tyvärr, det tog en timme drygt. OK, vi kom iväg till badviken, det viktigaste för oss yngre, men kommer vi hem? Jo, den gången gick det fint. Osäkerheten fanns alltid eftersom motorerna inte var lika driftsäkra som idag.

En annan färd, Nynäshamn-Gålö. Mysingen är ordentligt gropig, tuff tonåring försöker hålla masken, är inte alls rädd. Plötsligt händer något, roderlinan går av. Då behövs en lugn och rådig skeppare och det hade vi alltid. Skeppar'n: "Ge mig skurborsten. Ställ dig på däck. Säg hur jag skall styra, vi försöker ta oss in bortom skäret." Pappa lägger sig på mage 'under' durken och styr med borstskäftet. Jag skriker: "Höger, lite vänster, rakt fram, vänster!" Styrbord-babord känns inte säkert i detta kritiska moment. Vi kom i land, tyvärr på marinens område vid Älvsnabben, meddelade en tillskyndande vakt. Hur pappas ord och mina ev. tårar påverkade vakten minns jag ej.

Ett annat minne. Som vanligt hög sjö, sidsjö. Försökte klamra mig fast sittande på durken, trodde vi skulle välta. På sträckan Nätarö-Nynäshamn hittade vi en ny grynn. Enligt sjökortet 20-30 m djupt, men vi gick på något. Jag tror än idag att vi skrubbade en u-båt på ryggen.

En kall oktoberdag. Vi ligger lugnt vid Havtornsudd och rycker massvis med torsk. Fiskelyckan är enorm. Pappa hinner inte ens tända sin kära pipa mellan varje napp. Dock är det lugnet före stormen. Plötsligt har några torpedbåtar satt kurs 'rakt mot oss'. De smeker förbi på några meters håll. Tack motorn för att du startade direkt den gången. Vi behövde dig just då.

Som tur är suddas dessa minnen ut och blandas med alla underbara, stilla färder i drömväder.

Livet i hamnen var jobb, jobbigare, jobbigast för 'gubbarna'. En tonårstjej hade mest kul där nere. Tyvärr kunde jag inte göra så stor nytta i klubben. Jo, visst. Vid fyllda 18 år fick jag fungera som privatchaufför vid klubbens fester.

Från 1970 och 25 år framåt avlöpte en båttur oftast planerligt, som tur var. Ansvaret hade ju flyttats från trygga pappa till oss i nästa generation. Vi hade dessutom en ny plastbåt, som det inte regnade in i. Vi hade kommunikationsradio att hålla kontakt mellan båtkompisar. "Vi går till Djupviken. Kommer Ni med? Ropa på 'kommunican' om det blir nån' ändring, osv."

Många, många sköna båtfärder hinner man uppleva under 25 år. Den kanske skönaste av alla var badsommaren 1975, Gålö-St.Nassa-Öregrund-Arholma-Gålö.

Att kunna föra kärleken till båtlivet och respekten för havet vidare till nästa generation har varit en förmån.

*Gäst på Piraten och ruffhäxa på Elisabeth II*



# Och vad skall vi då heta?

(utdrag ur första verksamhetsberättelsen)

## Verksamhetsberättelse från Österhaninge Båtklubb.

Skrytsen får härmed avgiva berättelse över verksamheten den 28/12 - 1955. 31/12 1956

### Bildande av båtklubb.

Den 28/12 1955 bildades Österhaninge Båtklubb vid ett möte i Svartbäckens skola. Sammankallande till mötet var Harald Larsson Löderby Parkvägen 6 Kander. Närvarande voro Bengt Pettusson Österhaninge, Lenn Johansson Kander, Bertil Andersson Kander, Nils Lidroth Vendelsö Erik Lidström Kander, Gunnar Appelkvist Vendelsö och Per Agren Kander.

Efter en ingående diskussion varvid från alla håll framhölls värdet av en gemensam aktion för att få en bygga och slip, beslöts att bilda en båtklubb. Vid mötet valdes en arbetskommité, bestående av Bengt Pettusson Nils Lidroth, Harald Larsson och Bertil Andersson med uppdrag att undersöka möjligheterna att arrendera, eller på annat sätt anskaffa mark för en båthamn.

### Båtklubbens namn.

Följande namn har under diskussionens gång varit på fristag. Österhaninge B. K. Kanders B. K. Karsfjärdens B. K. Skymminge B. K. Något beslut i namnfrågan har ej fattats, men då Österhaninge B. K. ansånts vid korrespondens med såväl Stockholms Stads

Initiälsstyrelse som Österhaninge kommun,  
får väl detta namn anses som definitivt.

### Styrelse.

Vid ett senare möte valdes en styrelse,  
vilken fick följande sammansättning.

Ordf. Harald Larsson sek. Allan Löderström  
kassör Gunnar Appelkrist vice ordf. Nils  
Lindvall vice sek. Rolf Andersson. Suppleanter  
Beetil Andersson och Erik Löderström.  
Revisorer, Erik Löderström och Bern Agren.  
Styrelsen fick i uppdrag att inrätta vals-  
kommitténs uppdrag.

### Sammanträden.

Klubben har under året avhållit fyra  
protokollsända sammanträden. Styrelsen  
har under samma tid vid ett flertal  
tillfällen sammantäffas utom att föra  
protokoll.

### Medlemsantal.

Vid årets slut var 10 st anslutna till klubben.

### Medlemsvärning.

Styrelsen är medveten om att många fler  
bättagare finnes inom kommunens gränser,  
men har ej ansett att någon agitation  
bör bedrivas förän plats för en bygga  
finnes disponibel.



## Underhandlingar om mark för båthamn.

I anlighet med mötesbeslut har styrelsen under året kontaktat såväl godsägare Braunverholm, Sandemar, Stockholms Sportfiskeklubb Åsta Näs, Sthlm Stads Idrotts och Friluftstyrelse, samt Östertorps kommun med begäran att få arrendera eller inköpa mark för en båthamn. Resultatet av dessa underhandlingar är att vi nu fått ett område anvisat av Sthlm Stad vid Askrik på Jälö. Detta område är utmärkt som båthamn, men då vi ej där får upplägga båtar under vintern, samtidigt som det är långt och dåligt väg dit från Delarövägen får vi väl anse denna plats som ett provisorium. För en bättre lösning får vi väl knyta våra förhoppningar till kommunen där våra ansträngningar nu har haft den verkan att diskussionen om såväl båthamn som bad vid Sellsjön äntligen har kommit igång på allvar.

## Inköp av material.

Styrelsen har av Östertorps kommunalnämnd inköpt en trähyllig transportvagn för ett pris av 50 kr, samt av Leif Isaksson Svartbäckens fått en gammal personbil vars axlar och hjul med en del arbete kan bli en utmärkt transportvagn för båtar.

## Material till bygga.

Styrelsen har under året fått Kommunens tillstånd att dels på Vendelstjärn malm, dels på Söderby malm, bygga en del cirke lämpligt

till bygga. Detta är numera genom styrelsens försorg bygget och transporterat till Åskrike.

### Stadgar.

Styrelsen har under året utarbetat förslag till stadgar vilka har cirkulerat bland medlemmarna varför de inom den närmaste tiden kommer att föreläggas klubben för antagande.

### Standard.

Klubbens standard har vid ett flertal tillfällen varit uppe till diskussion men något beslut därom har ej fattats varför medlemmarna uppmanas inkomma med förslag härom.

### Slutord.

Det gångna verksamhetsåret har som hos alla nybildade föreningar kännetecknats av en tvivrande blick, mest beroende på att vi ej har någon gemensam hemm, men även på grund av de valda funktionärernas orona vid denna sorts föreningsarbete, men det är styrelsens förhoppning att dessa tvister med det snaraste skall kunna övervinnas.

Harald Persson  
Ordf.

Gunnar Sjölund  
Kassör.

Edvin Lidström.  
Sekr.

Sils Lidström  
vice Ordf.

vid Sekr.





# Kathinkas hemliga liv!

*Utdrag ur Sommarloggen 2005*

**A**nders Persson är en ÖBK-medlem som bejakar vårt gamla fritidsbåtsarv genom att bevara och bruka historiska båtar. Hans passbåt Kathinka har en spännande historisk bakgrund som är väl värd att berätta.

Orosår rådde i Europa och Sverige upprätthöll en i alla fall utåt sett strikt neutralitet som syftade till att hålla landet utanför kriget. I hemlighet förekom dock en hel del ljusskygga aktiviteter som rimmade dåligt med den förda politiken. Det är mot den här bakgrunden som Kathinka blir inkallad för att tjäna kung och krona.

Kathinkas första ägare var Bankir Christer Carlberg som gärna besökte Gruvbryggan på Utö där båten hade en permanent plats vid gångbron över till Persholmen. När kriget kom med påföljande bensinbrist var han dock tvungen att lägga upp henne på Sjöexpressvarvet på Lidingö.

**DÄR LÅG HON** och slumrade stilla tills en estnisk kapten 1942 gjorde en framställan till svensk under rättelsetjänst om att få disponera fyra snabbgående båtar som skulle frakta agenter in och ut från Estland. Vilket uppdrag agenterna skulle utföra i Estland och i vilken relation de stod till den svenska statsmakten är inte känt.

Men innan Kathinka fick rycka in fick hon en snabb överhaling med grå militärfärg samt starkare motor som gav henne en toppfart på lite över 30 knop vilket gjorde henne lite snabbare än dåtidens snabbaste jagare. Detta var livsviktigt om hon skulle råka bli ertappad på bar gärning.

Överfarterna var äventyrliga. På den här tiden var de flesta städer och fyrar mörklagda och livhanken kunde hänga på att man navigerade rätt i mörkret. En grundstötning eller ett motorhaveri kunde få förödande konsekvenser.

Resorna var planlagda så att man startade från Lidingövarvet på sena eftermiddagen. Som mest fanns det tio personer ombord varför några var tvungna att tillbringa hela resan fastsurrade på akterdäck då sittbrun-

nen var fullastad med nödvändiga extra bensindunkar samt annan militär utrustning. Resan gick sedan genom Baggenstaket ner förbi Dalarö, Gälö och ut på Mysingen där de passerade Nynäshamn. Där togs den sista landbäringen innan ekipaget satte kurs direkt mot den punkt i Estland som skulle angöras när natten var som mörkast.

Vi kan nog anta att det krävdes en hel del mod att köra en liten båt blint i mörker genom minspärrar och i förhoppning om att inte möta något fiendligt sinnat fartyg. Paradoxalt nog var risken att bli uppbringad nära den estniska kusten mindre då den på många ställen är mycket långgrund vilket gör det svårare för större mer djupgående båtar att förfölja. Att stöta på beväpnade strandpatruller var också en stor riskfaktor. Att hon har blivit beskjuten är klarlagt då Anders vid tidigare renoveringar lagat flera kulhål i båten. Tyvärr finns det inga vittnesmål från dessa händelser.

**DEN FARLIGA PERSONTRAFIKEN** pågick regelbundet under de isfria perioderna år 1942-1943. Varför de sedan upphörde kan vi bara spekulera om. Antagligen kom frontstriderna för nära kusten.

Kathinka fick därefter inga fler uppdrag men var formellt sett fortfarande inkallad. Om underrättelsetjänsten fortsatte verksamheten med hennes tre medsystrar vet vi inte. 1946 fick hon slutligen mucka för att inleda sin civila karriär som fritidsbåt. Hon såldes då till mariningenjör Holger Graffman som sedan behöll henne i sin ägo i hela trettio år.

Att Kathinka inte är ett museiföremål utan fortfarande aktiv som fritidsbåt i klubben visar att hennes historia inte är färdigskriven. Vi får vara stolta över att klubben hyser en så stor berömdhet och att vi förhoppningsvis får veta mer om hennes roll i statens tjänst under de mörka år då vårt lands självständighet stod på spel.

*Mikael Lindh*



# Funktionärer i ÖBK under 50 år

## Ordförande

<i>Harald Larsson</i>	1955 – 1963
<i>Nils Sidvall</i>	1964 – 1971
<i>Lars Nyblom</i>	1972 – 1975
<i>Lennart Larsson</i>	1976 – 1977
<i>Bo Skarström</i>	1978 – 1981
<i>Göte Lindgren</i>	1982 – 1985
<i>Kjell Blomström</i>	1986 – 1993
<i>Göte Lindgren</i>	1994 – 1995
<i>Bengt Fryxell</i>	1996 – 1999
<i>Margaretha Björklund</i>	2000 –

## Kassör

<i>Gunnar Appelkvist</i>	1955 – 1967
<i>Karl Jansson</i>	1968 – 1969
<i>Per Lindh</i>	1970 – 1974
<i>Johan Lindén</i>	1975 – 1979
<i>Esbjörn Wincent</i>	1980 – 1981
<i>Ulf Odenhammar</i>	1982 – 1987
<i>Nils Jansson</i>	1988 – 1993
<i>Fredrik Hammarqvist</i>	1994 – 1997
<i>Ann-Christin Elleström</i>	1998 – 2001
<i>Ulf Sjögren</i>	2002 – 2004
<i>Magnus Hammarqvist</i>	2005 –

## Hamnmästare

<i>Sven Johansson</i>	1967
<i>Hans Carlsson</i>	1968
<i>Lars Schelander</i>	1969 – 1975
<i>Lars Söderström</i>	1976 – 1977
<i>Lars Schelander</i>	1978 – 1979
<i>Olof Wesslén</i>	1980
<i>Per Elmblad</i>	1981
<i>Bo Kjällqvist</i>	1982 – 1985
<i>Carl-Fredrik Eriksson</i>	1986 – 1988
<i>Lars Boström</i>	1989 – 1991
<i>Esbjörn Wincent</i>	1992 – 1993
<i>Bengt Fryxell</i>	1994 – 1995
<i>Börje Pahlén</i>	1996 –

## Sekreterare

<i>Allan Söderström</i>	1955 – 1968
<i>Lennart Larsson</i>	1969 – 1970
<i>Eskil Sandh</i>	1971 – 1976
<i>Gun Radway</i>	1978 – 1979
<i>Annmarie Kvist</i>	1980 – 1982
<i>Margareta Zetterström</i>	1983 – 1988
<i>Solveig Gasslander</i>	1989 - 1994
<i>Lisbeth Odenhammar</i>	1995 – 2002
<i>Christina Wincent</i>	2003
<i>Kerstin Sjögren</i>	2004
<i>Göran Castenhag</i>	2005 –

## Ordförande i ÖBK-u

<i>Stig Lundgren</i>	1972
<i>Åke Israelsson</i>	1973 – 1975
<i>Leif Regné</i>	1976 – 1977
<i>Annmarie Kvist</i>	1978
<i>Leif Regné</i>	1979 – 1980
<i>Kennet Kjernholm</i>	1981 – 1982
<i>Kjell Blomström</i>	1983 – 1986
<i>Kjell Björklund</i>	1987
<i>Bengt Fryxell</i>	1988 – 1990
<i>Ingvar Persson</i>	1991 – 1993
<i>Robert Johansson</i>	1994 – 1998
<i>Stefan Gasslander</i>	1999 – 2002
<i>Karl-Ove Ohlsson</i>	2003
<i>Anders Åhman</i>	2004 –

## Följande medlemmar har utsetts till hedersledamöter:

<i>Stig Asplund</i>	<i>Kjell Björklund</i>
<i>Kjell Blomström</i>	<i>Bo Kjällqvist</i>
<i>Per Lindh</i>	<i>Lars Nyblom</i>
<i>Börje Pahlén</i>	<i>Eskil Sandh</i>
<i>Lars Schelander</i>	<i>Gunnar Svensson</i>
<i>Hans Zetterström</i>	

# Försäkra båten i SVENSKA SJÖ



## Förmån för dig som klubbmedlem

- Professionell skadereglering – personlig service
- Inga generella åldersavdrag
- Fördelaktiga premier med 20–50% rabatt
- Sänk din självrisk med 1000 kr om båten är säkerhetsbesiktigad
- Vi försäkrar även kappseglingsbåtar och äldre båtar

**Gynna Svenska Sjö och dig själv**  
**Ring oss direkt:**

**08-541 717 50**  
**www.svenskasjo.se**


**eller till klubbens kontaktman:**

.....  
Tel: .....

.....


# FÖR SEGLARE OCH LANDKRABBOR...



**Timberland** 

Klassisk seglarsko  
i brunt fettat skinn **995:-**



**Timberland** 

Ny variant av seglarsko  
med kraftigare botten **995:-**



**Timberland** 

Omtyckt "slitvarg"  
med kraftig traktorsula **1.499:-**

 **skohornet**

SKÄRHOLMEN C 710 06 44 • VARUHUSET KRINGLAN, S-TÄLJE 550 682 23  
SKOBELL Götg. 81 640 04 61 • IDEALSKO Hornsg. 57-59 669 80 10-11





**SJÖASSISTANS**

Auktoriserad

**MARINCENTER**

**VOLVO  
PENTA**



### **Dags för service, ny reservdel eller plats för vinterupplägning**

Välkommen till ett välutrustat varv med över 80 års erfarenhet av fritids- och yrkesbåtar, t ex polis, sjöräddning och kustbevakning. Vi är auktoriserade Volvo Penta Marincenter. Lyftkapacitet upp till 35 ton.

**Volvo Penta original reservdelar**  
**Hempels båtvårdsprodukter**  
Vi samarbetar med alla försäkringsbolag



## **Lindströms Båtvarv AB**

Lindström Båtvarv, Smådalarövägen 71, 130 54 Dalarö.  
Tel: 08-501 530 04, 501 531 24. Fax 08-501 534 37.  
E-post: [Lbv@Lbv.se](mailto:Lbv@Lbv.se) Hemsida: [Lbv.se](http://Lbv.se)