



Österhaninge Båtklubb

LOGGEN

Nr 1 • 2017



Kallelse till
ÅRSMÖTE
16 februari

**"Inget åt slumpen.
Helplus innehåller
allt. Och lite till."**

Anders, kappseglare. Kund och
en av våra 247 000 delägare.



**HEL PLUS – DEN MEST
OMFATTANDE FÖRSÄKRINGEN**

- Fast försäkringsvärde
- Inga åldersavskrivningar för de flesta komponenter
- Ansvarsförsäkring 33 miljoner kronor
- Rättsskydd, – Allrisk, – Sjöassistans
- Alla tilläggförsäkringar ingår

Vi på Svenska Sjö har bara en sak för ögonen. Att ständigt utveckla de bästa båtförsäkringarna och trygghetslösningarna för dig och din båtklubb. Genom din båtklubb är du delägare i Svenska Sjö och det ger dig direkta fördelar som mer omfattande villkor, resultatbonus för medlemmar och smidig skadereglering. Vår mest omfattande försäkring, Hel Plus ger dig ett fast försäkringsvärde vid totalskada och inga åldersavskrivningar för de flesta komponenterna vid delskada. Dessutom ingår alla våra tilläggförsäkringar.

Så du kan med nöje gå in på www.svenskasjo.se om du vill veta mer eller räkna ut din premie.

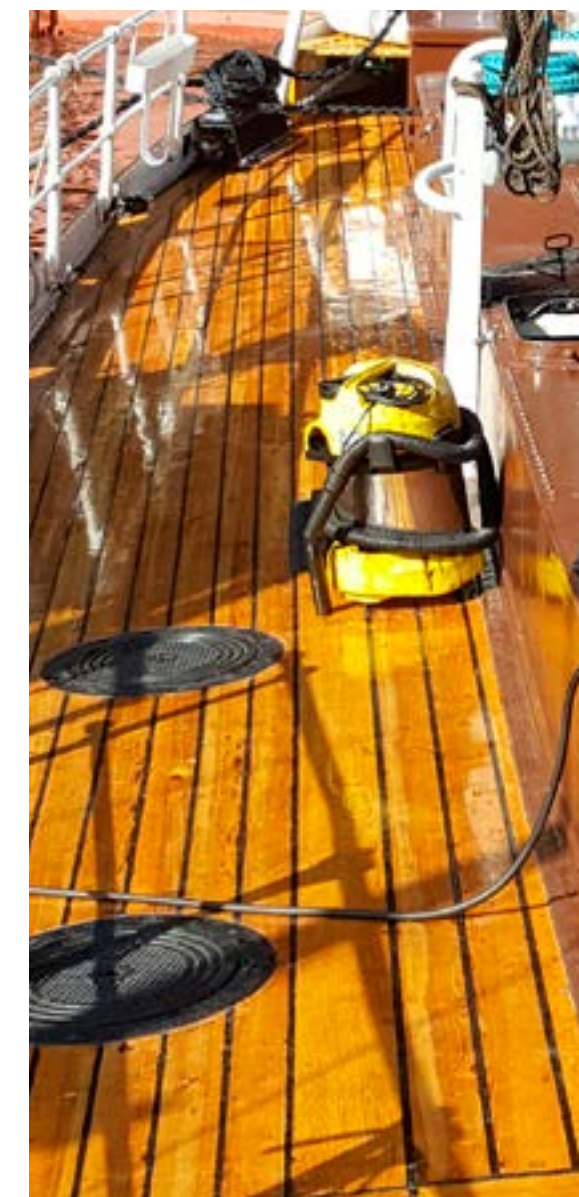
 **Svenska Sjö**

Båtförsäkring på mina villkor



Innehåll

Ledare	5
Blå Ellinor del 2	6–7
Ett mindre gudligt hus...	8
In memorian	9
En gipp och en sväng	10–13
Örnen	14–16
Betraktelser från ett ...	17–21
Kallelse	22
ÖBK 61 år	23



LOGGEN nr 1-17

Ansvarig utgivare: Marie Senke
Redaktion: Christer Lundgren,
Hans Nilsson, Lennart Edlund

Foto omslag: Hans Nilsson

Layout: Janenge Form och Fason
Tryck: Finborg Graphic AB, 2017

Österhaninge Båtklubb
Box 3030, 136 03 Haninge
Tfn hamnen 08-500 330 44
Bankgiro 5391-3034
www.obk.se



Glöm snöspadar och vinterdäck för en stund, kära ÖBK:are.
Snart sitter vi där på vår kära Ö igen!

FOTO: HASSE NILSSON



Hansa Marin Segel, rigg & lite kapell

Rolf Gromer
Rörvägen 62, 136 50 Haninge
Tel +46 8 550 680 50
e-mail: info@hansamarin.se



MARIE SENKE

Ledare

TACK för de här 5 åren!

Efter 5 år som ordförande är det dags för mig att lämna över klubban till en ny ordförande på stämman den 16 februari. En hel del har hänt under dessa år, men framförallt har jag fått möjligheten att lära känna och arbeta nära med några härliga ÖBK-medlemmar i styrelsearbetet.

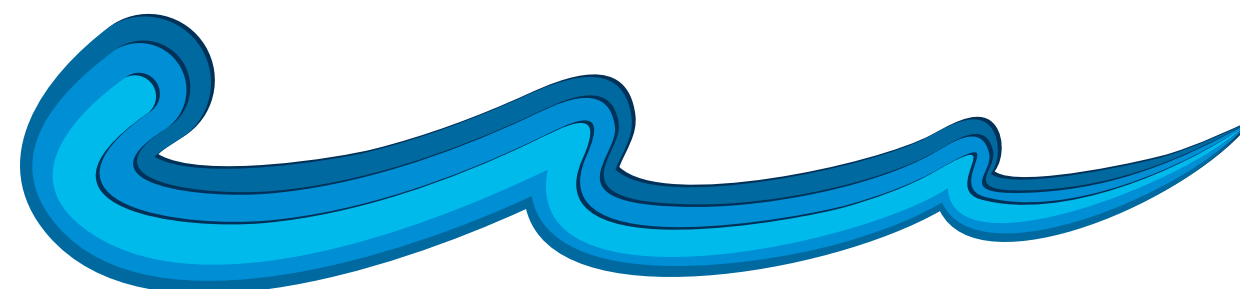
Det har varit roligt och ja visst, det har tagit tid av min fritid, men det har varit ett givande arbete med många roliga, utvecklande och kreativa diskussioner! Jag rekommenderar verkligen fler att gå med i styrelsen och kommittéer, där man kan arbeta med olika delar inom klubben. Det blir helt enkelt lite roligare att ha båt när man lär känna fler. Alla är vi bra på något, det gäller bara att hitta sin grej! I en förening som ÖBK behövs det alltid hjälp lite här och där, allt från administration till att pensla på färg på bryggor och hus.

Under de här 5 åren som jag har suttit som ordförande har vi gjort en del förändringar i ordningsregler, ny webbplats, nytt avtal för klubbis, blivit godkända för Båtsamverkan m.m., men framförallt är det miljöarbetet som har haft ett stort fokus. En hel del tid är nedlagd på möten och att försöka skapa sig en bild av vad vi i ÖBK måste göra utifrån våra möjligheter och förutsättningar. Toatömningsstationen blev installerad sommaren 2015, ett bra steg på vägen och vi följer den lag och ordning vi är ålagda. Nästa steg är nu att ta fram en handlingsplan för att nå målet "Giftfri båtbottnen 2021" och att återkoppla till Södertörns Miljö- och Hälsoskyddsförbund att vi har en plan. Miljöarbetet kommer att fortlöpa – inget vi blir klara med som jag har skrivit om tidigare. När det väl blir dags att värrusta båten **TÄNK PÅ** med vad och hur du målar din båt. Alla måste vi bidra och ta vårt ansvar.

Innan det är dags att täcka av våra båtar framåt april månad, så gäller det att ta en sväng ner i hamnen med jämna mellanrum och se efter sin egen båt och kolla av presenningar/ställningar/bockar så att allt är som det ska. Vi har haft ett par rejäla blåsväder hitills och det kan säkert dyka upp ett och annat framöver också. Lägg gärna en notis på Facebook när du varit nere i hamnen, så hjälper det oss som inte har tid att åka ner en vardagförmiddag. Har du ännu inte gått med, så gör det, ett mycket bra verktyg att hjälpa varandra med. Idag är vi 118 st FB-medlemmar.

Avslutningsvis; TACK till alla som bidrar till vår förening med sitt arbete och engagemang, vi ses på stämman!

Marie Senke, 20 januari 2017
marie.senke@comhem.se
0708-99 42 22



Ny säsong nya möjligheter

Vi kom tillbaka till båten i september 2016 och visste att vi hade en massa jobb framför oss.

DELS SKULLE vi byta ut de instrument som blev skadade när blixten slog ner i närheten av båten mitt i Gulf of México, vi behövde byta ut del av takinredningen i båda toaletterna och i akterruffen, samt en del lackjobb. Det gäller att underhålla båten hela tiden, den slits mera nu när den är vår bostad. Dom



två sista jobben hade vi koll på. Till Instrumenten behöver vi en tekniker, vi kunde dra alla kablar, detta blev vårt kvällsjobb, vi har gjort det förr, men till själva inkopplingen behövdes teknikern. Det var en massa nya och gamla

instrument som skulle funka tillsammans.

VI HADE planerat att fixa jobben på en månad och sedan segla längs USAs kust, ner till Fort Lauderdale och hämta ett segel. Men så blev det inte, tiden gick. De tekniska sakerna blev inte riktigt klara, och när det sedan visade sig att vi var tvungna att ta ner masten (ca 500 kg), hyrdes det in en mobilkran av storlek ”vi lyfter hela båten”. Så vi fick börja se oss om efter andra möjligheter att komma till Caribien och blev tipsade om *Salty dawg*, en ideell organisation som fixar rally mellan Chesepeek, Hamton, Virginina och några ställen till längs kusten till BVI (*British Virgin Islands* – red. anm.), Bermuda, en sträcka som är typ 10 dagars segling. Innan vi seglade i väg var vi på olika föreläsningar och lite special events och massor workshops om väder och här får vi framför allt lära oss om golfströmen. Den vill man inte passera i fel vind, dom erfarna uttryckte det som ”hell on wheels” när tidvattnet och vind är fel. Chris Parker heter vädergurun som hjälper oss över dessa svårigheter. Han säger när vi kan gå och var vi ska passera golfströmmen och mellan vilka tider. Hela resan ner håller han

kontakten med oss. Vi skickar in vår position 3 ggr per dag och på vädret får vi lyssna på hans råd, via SSB radion (*med en SSB-radio kan man över mycket långa avstånd tala med andra radioanvändare samt skicka och ta emot mail, SSB står för ”single side band”* – red. anm.) om vart vi bör segla för att få de bästa vindarna och minst bläst, regn och andra otrevligheter

EFTER 5 dygn gick autopiloten sönder, då vi är bara två personer ombord är den jätteviktig, det är som en tredje person. Som tur var hade vi just installerat ett vindroder, Hydrovane, gissa om vi fick lära oss hur den fungerar, och det snabbt, det gäller att trimma seglen exakt rätt. Vi har en lampa som vi kan lysa med bakåt och eftersom vi höll på att lära oss hur det funkade så nyttjade vi lampan då och då i mörkret. Med följd på att de andra båtarna ropade upp oss och frågade varför vi lös på dem. Amerikanerna som är lite oroliga av sig, ropade upp oss när vi var ca 2 NM ifrån dom och vi svarade om dom ville att vi la ut fendrarna, vilket Australiensarna hade hysteriskt roligt åt.

DET VAR en tuff segling med krabb sjö på mellan 2–4 meters vågor med kort mellanrum

och många squalls, seglatsen tog 9 dagar. Vi går på 4 timmars vakt. Aktiviteterna är mest att äta, sova och ha vakt. Vi seglade från 17 grader i vattnet till 28 grader. Det var så skönt när vi kunde ta av seglarställen och underställen.

VI UPPTÄCKTE att nya genuans stropp som håller den på plats vid furlingen var för kort och hela solskyddet nertill blev uppslitet av pulpiten. Tråkigt, men det är numera lagat.

EN NATT lukade det bränt, typ bränd bakelit, det var läskigt, Åsa rusade ner till motrummet, där var det inget som luktade. Väckte Dan, och så började vi sniffa runt. Det visade sig att det var laddfordelaren. Dan fick koppla ur den



och vi har nu ett provisorium. Den är skickad hem till Sverige och vi hoppas vi får ut en ny.

INNAN ALLA längre seglingar lagar Åsa maten och lägger den i frysen. Vi har alltid minst en varm måltid per dag. Är vi i varmare klimat, typ över 20 grader så har vi oftast hemlagad yoghurt till lunch.

VÄL FRAMME i Virgin Gorda, Bitter end, tog vi oss ett bad i det fina, klara, varma vattnet och lade oss och sov utan avbrott för vaktbyte.

FÖRRA ÅRET, i november 2015 målades vår botten med Sea Hawk antifouling. Redan i februari 2016 hade det börjat växa på botten. Så vi skrev och klagade. Sedan följde en längre tids konversation. Hur som haver så i november 2016 togs vår båt upp och rengjordes och bottenmålades på Sea Hawks bekostnad. Det tycker vi var galant.

I DECEMBER seglade vi till Culebra som är en vacker lite sömning ö utanför Puerto Rico. Gustav, Anna och vårt första



det kanske har funnits 50 båtar runt hela ön är vi nu typ 250 båtar. Det visar sig att det är här man firar nyår. Det var fest hela natten och vi blev adopterade av en Puerto Ricofamilj.

Planerna framöver, är att hämta ett nytt storsegel på USVI (*United States Virgin Islands* – red. anm.), S:t Thomas och sedan segla ner till Panama i slutet av Januari, ca 100nm (6–7 dagar), gå igenom kanalen i mitten av februari och segla över till Marques, Franska Polynesien i mitten av mars ca 4000nm och en månads segling, vi hoppas vi är framme till mitten av april.

Följ oss gärna på bloggen, den är lättast att hitta via Gustavs hemsida www.468p.com. Där finns rubriken Blå Ellinor

Är det någon som är sugen på att segla bland Stilla Havets öar är det bara att höra av sig.

Vi önskar alla på ÖBK en fin vår.

ÅSA OCH DAN GERDES
S/Y BLÅ ELLINOR





Ett mindre gudligt hus efter Gålovägen

Robert Johansson ställde en fråga till mig vid Jan Löfgrens begravningskaffe.

”Vad är det för ett hus med mycket toppigt tak man ser på Gålovägens högersida mitt emot avfarten till Björnö” när man kör ut till Askvik?

Huset som ligger en liten bit in från vägen är Krubban/Botvidshyddan eller Gålöro som det idag kallas. Huset byggdes av Torsten Alm. Han förespråkade en kyrkoförening på Gålö. Orsaken skulle vara avståndet till Österhaninge kyrka. Men Stiftelsen Prins Karls inrättning för fattiga barn (*i dag Gålöstiftelsen*) ville inte vara med i någon förening. Torsten Alm byggde därför ”Botvidstempel” på eget bevåg. Invigningen skedde den 9 oktober 1904. Alm sålde fastigheterna Krubban/Botvidshyddan till snusfabrikör Ljunglöf och punschfabrikören

Cederlund. Båda knutna till Inrättningen. Köpebrevet är daterat 19 juni 1907. Avsikten var säkert från början att fastigheten skulle skänkas vidare till Inrättningen.

Inrättningen arrangerade sedan den religiösa delen så, att man tillsatte en kombinerad lärar- och predikanttjänst. Den förste att inneha den tjänsten var Karl Oskar Herman Adolfsson. Han kom från Älvsborgslän 1907 tillsammans med hustru och två söner.

I dag används Botvidshyddan/Gålöro som rekreations- och semesterhus av Gålö Stiftelsens stipendiater.

Gålöstiftelsen är en mycket modern stiftelse för främjande av vidare studier. Stipendium kan sökas av elever från årskurs 6 och kan beviljas från årskurs 7 i grundskolan, till dess sökanden avlägger en akademisk grundexamen dock längst till och med läsåret då sökanden fyller 24 år. Gålöstipendiet kan sökas för teoretiska eller praktiska studier i Sverige eller utomlands.

MARGARETHA BJÖRKLUND



Jan ”Janne” Löfgren



En vän och ÖBK-are har gått ut tiden. Den 24 november 2016 somnade Jan Löfgren in.

Första gången vi hade glädjen att få se familjen Löfgren i Askvik var på våren 1986. De kom seglande i sin Facil 26 vilken de just köpt i Södertälje. Vid rodret satt en stolt Janne.

Från första början var Janne alltid på plats om något skulle göras. Han sa aldrig nej vid förfrågan om hjälp såväl i klubben som till klubbkamraterna. Såg han något som behövdes åtgärdas så fixade Janne det såväl i hamnen som på klubbholmen.

Många är vi som sluppit åka hem eller till någon båtillbehörsaffär när vi under vårrustningen glömt någon viktig skruv. I Janne's folkvagnsbuss fanns alltid en lösning på problemet.

1990 köpte familjen Lambada en MAXI 999. Det innebar att semesterseglingarna kunde utsträckas till grannländerna runt Östersjön. Janne älskade att vistas på sjön och njöt i fulla drag av att segla. Att delta i klubbens kappseglingar var en självklarhet liksom att ställa upp i

de eskadrar som ÖBK ordnade. Lambada missade aldrig den årligen återkommande eskaderseglingen till Trosa över Kristi Himmelsfärdshelgen.

Janne var en önskedröm för varje festarrangör med sitt glada sätt och festliga humör. Han bjöd alltid på sig själv.

En mycket trevlig och just klubbmedlem har gått ur tiden.

För vännerna i ÖBK

MARGARETHA BJÖRKLUND



En gipp och en sväng

IBLAND BLIR det inte som man tänkt sig. I år blev det lite si och så med kappseglandet. Det blev inte många onsdagsseglingar inte några NF-seglingar. Inte heller något Hyundai Cup. Kort sagt mindre segling än jag hoppats på.

SISTA SEGLINGEN i klubbmästerskapet, Höstrusket eller ÖBK ruskiga höstsegling som det står på priset, går alltid i mitten på september. Den har seglats sedan 1977. Ursprungligen var det en tävling för både TBK och ÖBK båtar. TBK eller Tyresö båtklubb hade vi i ÖBK många gemensamma aktiviteter med under 70- och 80-talet. Vi som var med minns bl.a. den spännande kristihimmelsfärdsseglingen till och från Visby, något som ibland blev ett äventyr. Den senaste inteckningen en TBK-are har är i från 1983. Då vann B Norgren med sin True-Blue (om jag inte minns fel så var det en blå smaragd).

OJOJ, UTSIKTEN för att vara med på Höstrusket såg dålig ut i början på veckan. Jag var rejält förkyld och låg däckad i feber. Hade jag någon besättning? Min gamle vapendragare, barndomsvän tillika rorsman Hasse som jag med seglat med sedan 70-talet, hade på försommaren opererat sin axel. Han hade inte suttit i en båt sedan Höstrusket 2015 och blivit ordinerad att inte bända och bryta axeln så mycket. Dessutom var båten full med grejor som låg omsorgsfullt stuvade sedan semestern. Skulle jag verkligen behöva ställa in? På torsdagskvällen tog jag mig ett varmt bad, en toddy, två Alvedon och gick och lade mig tidig. Dröm om min

förvåning, jag kände sig hyfsad på fredagsmorgonen. Den gamla huskuren hade hjälpt! Det måste ha varit toddyn. Nu mådde jag så pass bra att jag nog skulle orka segla. Min gamle vapendragare ringdes upp och lät en aning tveksam.

- Kan du vara med och segla i morgon?
- Nja, men jag får inte anstränga axeln, jag kan inte hissa spinnaker!
- Nej, men du kan väl lägga loss spinnfallet?
- Jo, det förstås.
- Kan du styra med axelarmen?
- Jo, det skall nog gå, skall det blåsa?
- Det skall bli lätt vind och sol.
- OK jag är med!

HÄRLIGT, NU var besättningen fixad, två personer skulle räcka för att ta Agnes runt banan om det blåste lätt.



FRAMÅT FREDAGSEFTERMIDDAGEN åkte jag till Askvik för att ordna lite. Att lasta ur lite semestersaker skulle inte skada. Det var ju ändå snart dags för upptagning. Det är märkligt att det går att få i så mycket i en liten båt. Det blev en hel del bärande på tunga grejor. Jag lastade ur det tunga extra ankaret, några rostiga konservburkar, öl, vin parasoll, gummi-båt, stormflock, tampar, gasolflaskor, sjökort, dieseldunkar och ankarkättingen med mera. Det var i mitt halvförkylda tillstånd ett svettigt jobb men till slut var det klart. Sedan bar det hem för att lasta ur, breda mackor och lyssna på sjörappen.

PÅ LÖRDAGSMORGONEN var den sura förkylningen ännu inte ur kroppen. Det såg dock inte ut att bli en så ansträngande segling. SMHI lovade, NO–O vind mellan 2–5 m/s och ganska soligt. En



härlig dag för en tur i skärgården och att också få tävla lite, och det var ju bonus.

SÅ BLEV det dags för skepparmöte. Vi som startade var Janne Rensvik i sin snabba C40 Flykt. Janne seglade med sin son Harry. Håkan Andersson i smaragden Zoom som hade lyckats få ihop två kompisar som båda var erfarna seglare. Bröderna Hammarqvist var förstärkta med ett gammalt H-båts ess i form av pappa Bert (still going strong). Hasse Nilsson med sin fina relativt nyköpta Albin Alfa hade en fått tag i en erfaren gast som jag dessvärre glömt namnet på. Björn Evers i sin coola Scampi hade trummat ihop ett gäng gästar som sänkte deltagarnas genomsnittsalder väsentligt. Sist men inte minst var det kul att se Putte Anders Lindén med sin Trollungen vara med. Putte som har varit med och seglat vårt klubbmästerskap sedan 70-talet, hade p.g.a. hälsoskäl inte varit med någon av de tidigare KM-seglingarna. På hans båt seglade en annan ÖBK-veteran, Bosse Skarström. De båda vann bl.a. den prestigefyllda Östersjömaran 2007. På Trollungen seglade också den enda kvinnliga deltagaren, Puttes dotter Kia (fler tjejer till nästa säsong!). Ja, och så jag själv då med min gamle vän Hasse i NF:en Agnes. Allt som allt var vi

sju båtar. Det är i jämförelse med för några år sedan, då det hände att vi ibland var över 20, alldeles för få. Det är tråkigt. Vad det beror på kan man säkert skriva en särskild artikel om. Hur som helst, nu var det kalasväder, havsluft, skärgård, spänning och tävling. Nu skulle det äntligen seglas.

PÅ HÖSTRUSKET tillämpas s.k. omvänd startordning. Varje deltagare får ett eget klockslag att starta på som baseras på båtens SRS tal. Först i mål vinner. Startlinjen är densamma som används på onsdagsseglingarna. Den går mellan bryggan på Äppelviksuddslandet och en vitmålad sten på Stora Vassholmen. Före oss startade Hasse med sin Albin Alfa, Hammarqvistarna i H-båten och Björn i Scampin. Efter oss startade Putte i Maxi 999, Håkan i smaragden och Janne i C40-an. Vi skulle jaga och bli jagade. Spänningen var olidlig och förkylningen var som bortblåst.

TÄVLINGSKOMMITTÉN HADE lagt en fin bana i den ovanliga vindriktningen som var omkring ost. Den bjöd på kryss, läns, slör och kluriga vägval. Det första rundningsmärket var Jutholmen utan för Dalarö. Därefter följde ön Skracken öster om Dalarö Skans, som skulle rundas om styrbord. Det näst sista rundningsmärket

var pricken vid Johannisgrund som också skulle rundas om styrbord. Sista rundningsmärket var Gråmossa som skulle rundas om babord innan mållinjen som var den samma som startlinjen.

VI GJORDE en bra start och kom nästan i väg på utsatt tid. Vinden var svag men tillräcklig för att segla i. Då vi antog att vinden fortsatt borde komma ifrån O, startade vi långt ned i lä ganska nära Stora Vassholmen, tanken var att det skulle blåsa bättre ju längre ifrån Äppelviksuddslandet vi låg. Men det blev inte riktigt som vi tänkt oss. Det visade sig att vinden kom mer på NO än O och att det blåste lika bra över hela startområdet. Båtarna före oss hade startat längre i lovart, vilket troligtvis var bättre, dessutom vred vinden emot och vi funderade länge på att slå upp emot Gråmossa. Efter moget övervägande eller rättare sagt lite käbbel, så beslöt vi oss ligga kvar på styrbordshalsen och vi segade oss mot Koön (söder om Lövliden på Gålölandet). Att slå i den lätta vinden hade sannolikt gjort att vi stannat upp och förlorat den lilla fart vi hade. Vi gick så nära Koön vi tordes och slog så att vi fick den gröna pricken och bränningen alldeles om babord. Hur låg vi till? Putte hade gått mer rakt mot Gråmossa och kommit betydligt närmare oss, Håkan i Smaragden som gått ungefär samma väg som vi, såg också ut att ha kommit lite närmare. Hammarqvistarna i H-båten, Hasse i Alfa och Björn i Scampin rusade på fint framför oss och vi hade inte kommit närmare. Nu var det dags att välja väg. Skulle vi gå norr eller söder om Gunnarsholmen? Vi valde att gå söder om Gunnarsholmen då vi tyckte att det borde läa rejält norr om den. Vi räknade också med att behöva slå färre gånger om vi gick söder om den. Sagt och gjort, vi seglade på babordshalsen förbi Gråmossa och slog för att sedan

>>>

för styrbords hals gå norr om ön Fredagen i riktning mot Gunnarsholmen. Här delade de tävlande på sig. Hasse i Alfa, Hammarqvistarna och Björn i Scampin valde att gå norr om Gunnarsholmen. Vi i NF-en, Putte i Trollungen och Håkan i Smaragden gick söder om den. Janne i C40 såg vi inte till. Nu var spänningen olidlig och jag var tvungen att "gå på muggen". Tusan också, jag skulle ha låtit bli kaffet innan starten. Vi fortsatte nästan ända fram till Gunnarsholmen och slog så nära vi tordes. Trollungen som slagit tidigare hade nu nästan seglat i kapp oss och gick strax akter om oss då vi möttes alldeles söder om Gunnarsholmen. Ännu ett slag, nu till styrbord och vi fann att vår kurs skulle komma att gå nära Gunnarsholmens södra sida, nu var det spännande. Trollungen fortsatte ytterligare en bit öster ut mot Dalarö Skans, vilket skulle visa sig vara rätt. För oss, mojnade vinden och vred emot, nästan 20 grader. Trollungen för samma hals några hundra meter i lovart ångade på fortare än vi och gick mycket högre i vind. Vinden fortsatte att vrida emot och vi kunde krasst konstatera att vi valt fel väg. Inte blev det bättre av att Alfa, Scampin och H-båten som ju valt rätt väg, låg ännu längre

fram än tidigare. Dessutom, Håkan i Smaragden som gått nästan samma väg, hade kommit betydligt närmare. Rackarns också! Stämningen var inte på topp och jag började fundera på mackorna i kylboxen



och om jag inte råkat lämna några starköl kvar av misstag, de borde vara svala och goda. Som tur var hade jag Hasse, gamle vän, som fick mig på andra tankar, han konstaterade:

– Nä du Medvindson, nu får vi ta oss samman, det är inte slut förrän den feta damen sjunger!

JAG UNDRAR lite om den där feta Damen som skulle sjunga och vad han menade med det, men mina tankar skingrades av ökande vind som kom från rätt håll.

NU VAR vi nästan framme vid Dalaröns SV udde och i stället för starköl blev det banan och chokladkaka, vi fick ny energi. Vi gick nära Dalaröudden och slog över i riktning mott Jutholmen som var nästa rundningsmärke. Vi låg inte riktig upp för att kunna runda utan ytterligare ett slag. Vinden dog ut och de flesta båtarna såg ut att ligga flera minuter före oss. Det var då vi såg att det blåste betydligt bättre en bit nordost om oss, det kom vind i från Dalarö ström. Vi gjorde därför ett kort styrbordslag norrut tills vi kom in i bättre vind, då slog vi tillbaka mot Jutholmen. Det visade sig lyckosamt. Vi närmade oss båtarna framför och gick aningens ifrån Håkan i smaragden som tidigare legat oss i hasorna. Håkan gjorde aldrig det korta slag som vi gjorde utan fortsatte mot Jutholmen. Nu hade vi fått kontakt med Hasse i Alfa och Björn i Scampin och det var dags att sätta spinnaker. Då Hasses axel inte var riktigt frisk, kunde han inte som annars hissa, men allt fungerade fint när jag hissade den ur förluckan. Hammarqvistarna i H-båten och Putte i Trollungen var fortfarande en bra bit före oss. Nästa rundningsmärke var ön Skracken öster om

ens ifrån Håkan i smaragden som tidigare legat oss i hasorna. Håkan gjorde aldrig det korta slag som vi gjorde utan fortsatte mot Jutholmen. Nu hade vi fått kontakt med Hasse i Alfa och Björn i Scampin och det var dags att sätta spinnaker. Då Hasses axel inte var riktigt frisk, kunde han inte som annars hissa, men allt fungerade fint när jag hissade den ur förluckan. Hammarqvistarna i H-båten och Putte i Trollungen var fortfarande en bra bit före oss. Nästa rundningsmärke var ön Skracken öster om



Ungefär så här såg vårt GPS-spår ut på Höstruset 2016.

Dalarö skans. Vi hade lite tur med en ökande fri vind och gick förbi Hasse i Alfa och Björn i Scampin. Efter rundningen av Aspöskär blev det en brant halv vind runt ön Skracken. Här gick det fint. Nu hade vi kommit lite närmare Hammarqvistarna och Putte. I den lätta vinden går NF för spinnaker bra och när både Hasse och jag flyttade framåt i båten så långt vi kunde, fick vi ytterligare fart. Nu gällde det att hänga i. Nästa rundningsmärke var den elaka Johannisgrundspricken. Här händer det ofta saker, det kan vara strömt och vinden kan snabbt öka eller minska och byta riktning, något som både Hammarqvistarna och Putte nu fick erfara. Plötsligt minskade avståndet till dem fort. De hade båda åkt in i ett vindhål och rörde sig knappt framåt och nu kom vi med fart bakifrån. Rätt som det var hade vi passerat Putte i Trollungen och hamnade efter lite strul vid spinnakernedtagningen (vi hade hoppats på en brant slör till Gråmossa) strax

bakom Hammarqvistarna. Nu seglade de jättebra mot Gråmossa, de höll oss bakom sig, trots vår lite längre vattenlinje, större segelyta och våra fina lättvindsegenskaper. När vi rundade skiljde det inte mer än någon båtlängd, frågan var vem som tordes gå närmast bränningen nordost om kobben. Hasse styrde, kollade på ekolodet och jag kollade ned i vattnet. Färgen i vattnet växlade mellan gult, grönt och svart. Allt gick bra och vare sig vi eller H-båten fick grundkänning.

– Upp med spinnakern!

DET GICK tack och lov lika fint som tidigare och vi lyckades passera H-båten i undanvinden in i mål. Hammarqvistarna gick i mål strax efter oss och blev tvåa, det gjorde att de välförtänt vann KM i år, stort grattis och bra seglat.

DU SOM tycker att det du läser här är en aning nördigt, har rätt. Ett jäkla slående, styrbord, babord, halsar hit och

dit, vindriktning och vindvrid. Det är kanske inte låter så roligt om du inte kappseglar själv. Men jag lovar, att vara ute på fjärden och tävla lite är både kul och är spännande! Varför inte prova? Dessutom är skärgården alltid en fin plats att vara på.

TILL SIST, den där Feta Damen som skulle sjunga? Tydligt syftade Hasse på ett amerikanskt uttryck

"It ain't over until the fat lady sings"

DET BETYDER ungefär att det hjälper föga att spekulera om hur det skall gå, då allt ändå kan hända.

VI HADE gjort en gipp och en sväng, inte som i Taubes visa, vid Calle Schewens ö, utan runt Jutholmen.

/JONAS EDWINSON



Örnen

Under sensommaren var vår flygande reporter på en reportageresa i ångans tecken.

VI TRÄFFADE vår klubbmedlem Tomas Blomström på ångbogserbåten Örnen. På Örnens kajplats på Djurgården, längst in mellan Vasamuseet och Isbrytaren St: Erik. Örnen är en av få kvarvarande ångbogserare som har sin ångmaskin och panna intakt idag.

DAGEN TILL ära var Tomas både Kapten, Maskinchef och Eldare. Efter att Tomas gick igenom alla säkerhetsföreskrifter ombord, bland annat visat oss brandsläcknings- och livräddningsutrustning ombord, samt hantering av dessa vid en nödsituation. Örnen

ligger som sagt längst in hamnen bakom isbrytaren St: Erik och själva Vasamuseet. Ni som har promenerat längs kajerna vid Vasamuseet vet hur trångt det är. Dagen till ära blåste det ganska ordentligt från Strandvägen. Det var mycket båttrafik i farleden precis utanför. Som om inte det var nog låg det väldigt stora fritidsmotorbåtar i dubbla led precis på andra sidan St: Erik. Jag undrade i mitt stilla sinne, ja ut kommer vi förhoppningsvis, men in igen? Tomas lugnade oss och berättade att på hemvägen vänder vi Örnen på plats. Stäven ska peka



mot sjön, mot St: Erik. Vi stävade ut, det gick galant, utkiken i fören hade koll både åt styrbord och babord, så att inga Djurgårdsfärjor eller andra flytetyg kom i vägen för oss. Ute i farleden sa Tomas helt plötsligt: ”Ta rodret, håll på kvasten’, jag går till maskin! Ta Örnen ut i farleden, lägg dig rätt, tänk på att Skärgårdsbåtarna går in och ut hela tiden.” Det var lite annat att styra än det man är van med. Både i längd, djup och vikt. Vi skulle senare öva maskinmanövrar. En ny maskinist fanns även ombord, och honom skulle Tomas lära upp i maskin, och hur pannan eldas på bästa sätt. När vi



gått igenom Skurusundet var det dags för manöverproven. Tomas tog över i styrhytten. En bogserbåt är väldigt svår att få att svänga åt det håll man vill när man backar. Men jag fick uppleva att det med lite tricks, både går att svänga styrbord och babord samt att backa rakt. Ja, Tomas fick till och med Örnen att gå i sidled med bara hjälp av maskin. Det finns varken bogpropeller fram eller bak på Örnen. Men ”fick-parkera” går att göra.

EFTER AVSLUTADE manöverprov som gick helt galant, stävade vi återigen genom Skurusundet. Uppe vid Lidingölandet var vinden rätt. Tomas bad om en kurs så att vi fick ungefär halvvind. Här skulle vi sota tuberna. Sota tänkte

jag, då blir allt svart, alla i maskin svarta... Vet ju hur man ser ut efter att ha brottats med kaminen hemma. Icke en sotflaga! Och ingen rök från skorsten att tala om, man har sett andra ångbåtar ryka betydligt mycket mer under vanlig drift. Tomas har byggt en sotningsutrustning så att tuberna sotas med ånga från maskin. Helt rent och fint. Efter avslutad sotning åt vi en god däcksmiddag och stävade återigen in mot kaj. Väl inne lägger Tomas till med en kort stoppsladd. Det är bara att lugnt och fint ta trossarna och gör fast.

Tack Tomas för en väldigt trevlig ångseglats!

Från oss på Red.



Fakta om Örnen



Tomas företag har förutom att sälja Morris oljor och smörjolja till många av Skärgårdens rederier även på uppdrag av ägaren att renovera och restaurera Örnen till ett skick som möjliggör att Örnen kan segla med charter. Tomas renoverar även SS Salt-sjön åt samma ägare. Samt utför ombyggnader och renoveringar av flera av våra ångdrivna passagerarfartyg i drift.

Om ni åker med några av våra kvarvarande ångdrivna skärgårdsbåtar, tveka inte att ta en extra titt på besättningen, Tomas arbetar även då och då som chefsmaskinist på våra skärgårdsbåtar, om han inte renoverar någon av ångmaskinerna. Sist vi i red stötte på Tomas, var nu i augusti 2016 i Nynäshamn när vi hittade honom arbetandes som chefsmaskinist på Blidösund.



Fakta om Örnen:

Tillverkare: AB Lundby mekaniska verkstad
Göteborg till Seffle kanalbolag

Tillverkningsår: 1903

Hemmahamn: Wasahamnen, Stockholm

Längd (LÖA): 16 580 mm

Bredd: 4390 mm

Djupgående: 2460 mm

Displacement: 28 brutto ton

Vikt: 55 ton

Uppgifter om maskin:

Maskin och Pannans tillverkningsår: 1903

Maskintyp: Compound med Stevensons
slid rörelse

Maskineffekt: 130 ihk

Varvtal max: 160 rpm

Panntyp: Skottepanna

Bränsle: Kol, samt tillsats för
eldning i hamn med Biodiesel



Betraktelser från ett X-35 race

Antalet deltagande båtar på våra klubbmästerskapsseglingar har minskat de senaste åren. Några av våra duktigaste seglare har seglat på annat håll. De har tillsammans gjort en gedigen satsning i X-35 klassen. Mikael Lind berättar här om hur det kan vara att segla i en besättning som mestadels består av ÖBK-are.

TEAM SWALLOW är en X-35 satsning från Stockholm. Åtta killar med siktet inställt på bankappsegling, och att ha kul! Teamet har seglat tillsammans i fem år.

– Gasa, ropar Anders från sin position bakom ratten och faller 15 grader. Jag släpper snabbt två handsbredder på fockskotet och en handsbredd på inhaulern (justerar skotpunkten i sidled) och gläds över att jag känner att Johan på storskotet gör detsamma samtidigt som jag. Det är bra! Vi har fått en öppning i lä, en accelerationsyta som vi kan göra tjurrusningen mot startlinjen i. Vi ökar farten och går klara för en båt i lä som gör ett lönlöst försök att trycka upp oss mot den

högra startbojen och det bakomliggande startfartyget.

– 35 meter, 20 sekunder varnar Per som nogsamt bevakar den osynliga och i förväg inlagda startlinjen som bara är synlig på hans bärbara elektroniska trollerilåda.

SWALLOW SOM vår X-35:a heter, rusar på låg kurs mot startlinjen samtidigt som vi krymper avståndet sidledes till en konkurrent som valt avvakta i vindögat nära linjen för att starta stillastående. Om några ögonblick kommer vi att köra ihop.

– Vi är för tidiga skriker vår föräddare Fredrik från sin position framför förstaget. Han är den av

oss som har bäst visuell över såväl startlinje som runtomliggande konkurrenter.

FRÅN BESLUTSFATTARNA i aktern (afterguarden) kommer snabbt ordern att bromsa. Det är inte direkt det lättaste man kan göra som trimmer att snabbt sakta ner fem ton rörlig massa som fått upp farten. Jag släpper snabbt fockskotet och mer känner än hör att Johan på storskotet gör detsamma. Vår kraftkarl Uffe hoppar upp från sin position vid avlastarna vid ruffluckan beredd att hjälpa till att trycka storbommen mot lovart för att förstärka bromsverkan. Anders rätar upp båten och hjälper till att bränna fart med hastiga bromsande roddrörelser medan Per allt mer upphetsat fortsätter med sin nedräkning. Vår förhoppning om den perfekt genomförda starten verkar gå om intet. Jag hinner cyniskt tänka att det inte existerar några perfekta starter, bara mer eller mindre lyckade.

– Gasa, gasa, gasa, skriker Anders igen och överröstar såväl våg- och vindbruset som Pers siffer-rabblande i hans öra.

JAG KASTAR mig ner till det på vinden redan pålagda fockskotet och vevar hem så snabbt jag



orkar och glömmar inte heller att justera inhaulern för bästa acceleration. Mjölksyran försöker jag negligera. Jag är alldeles för adrenalinstinn för att ta in den. Det knakar och gnisslar i båten när trimkontroller och tampar runt omkring mig tas hem till förutmärkta tejplägen.

I STARTÖGONBLICKET är vi oroande nära andra X-35:or. Från min läposition, nära vattnet ser jag inte så mycket av dramatiken runt omkring oss.

– Var vi över linjen skriker jag beredd på att snabbvända för en omstart.

– Det är lugnt, vi var säkert 3–4 sekunder sena får jag till svar från de i besättningen som har bättre överblick i starten än vad jag har. Swallows besättning hastar skyndsamt ut på relingen, eller rättare sagt hänger sig som tvätt på nedre mantåget för att hålla båten så plan som möjligt. De kompenserar för mig som alltid är sist ut på kanten. Tio sekunder sägs vara tillåtet för en försegeltrimmare att vistas i lä. Jag är i alla fall, med liten marginal lättast ombord men svär ändå efter utförd skotning tyst över min ålder medan jag med ansträngd andhämtning klättrar uppför den lutande sittbrunnen till min plats på lovartsrelingen. Medan jag försöker lugna andhämtningen hinner jag tänka att jobbet som försegeltrimmare på en X-35:a liknar intervallträning, vila, avbrutet av hastiga utbrott av maximalt muskelarbete. Jag kan dock inte klaga! Jag har hjälp! Vi är nämligen två försegeltrimmare på Swallow. Thomas är glad och skicklig dansk med meriter från



Volvo Ocean båtar. Där finns det rutin så det räcker och blir över. Oftast förstår vi varandra bra, men lika ofta skrattar vi medan vi försöker komma på vad vi egentligen pratar om. Det är dock inget problem. Ofta tänker seglare samtidigt på vilken trimåtgärd som behöver göras utan att behöva säga något alls. Tankeläsning... eller?

– Vi måste gå fortare säger Anders och kommenderar fart för att ytterligare komma loss från närliggande båtar varför jag väntar ett tag med ta mig in från mantåget för att plana ut seglen för höjd. Vi bränner därför lite höjd och kommer närmare ett koppel läbåtar som nästan går parallellt med oss. Vi är dock aningen snabbare på vår låga kurs och ser ut att få en täckande position.

JAG SOM är ganska harig av mig oroar mig mest för att vi ska slå ihop riggarna om vi kommer för nära varandra i den grova sjön. Båtar är dyra tävlingsredskap! Några djupare betraktelser hinner jag inte med innan det blir dags att ställa in seglen för att ta maximal höjd i fri vind.

NÄR DET blåser hårt tar jag vanligtvis hjälp av vår kraftkarl och glädjespridare Uffe. Han rycker in och lånar ut sin muskelstyrka när han inte behöver burka på relingen. På en X-35:a är det garanterat tungt och extra konditionskrävande när spinnakers och fockar ska upp och ner i tid och otid. Speciellt arbetsamt blir hans jobb ombord när fördäcksfolket och sittbrunn vill bli servade samtidigt. Tur för oss att han är snäll och alltid på bra humör!

VÅRT LÄGE efter start? Kan vi fullfölja vår taktiska plan eller får vi improvisera fram en situationsanpassad taktisk plan? Vi konstaterar snabbt att vi hamnade lite för långt ner på linjen för att kunna gå direkt ut på högerkanten. En konkurrent ligger en halv båtlängd bakom i lovart och hindrar oss från att gå dit.

BESLUTSFATTARNA OMBORD diskuterar, det vill säga alla i besättningen som inte har en pågående uppgift som kräver deras fulla uppmärksamhet. Ibland blir det faktiskt lite av en polsk riksdag. Men det funkar bra i vårt gäng där de flesta har erfarenhet från kappsegling i olika positioner.

– Vi speglar bort dem, beslutar Anders till slut. Det innebär att

vi försöker bygga fart som vi sen bränner för att gå lite högre än normalt. Anders styr koncentrerat, Jag jobbar med fockens inhauler, Johan jobbar med storskotsvagnen. Det är så han fått sina armmuskler! De andra försöker göra sig så tunga som möjligt i byarna, hängandes på nedre mantågslinan. Fredrik vår starkaste fördäckare sitter längst fram och är blötest, räknar in byarna så att rorsman och trimmare kan reagera lite snabbare än besättningen på medtävlarens båt. Vi försöker hålla Swallow så plan som möjligt för att förhindra bromsande överströmning från köl och roder. Per, tvåa framifrån och nästan lika blöt, håller koll på vindskift och övriga båtar. Vi tävlar ju mot alla båtar, inte bara

en. Det är lätt att glömma i stridens hetta.

– Fortsätt kämpa grabbar, det funkar skriker Fredrik som kostat på sig en snabb blick bakåt mot konkurrenten. Det ger extra kraft till våra trötta armar. Sakta tvingas lovartsbåten, för tillfället besegrad ner i vårt kölvatten och tvingas slutligen slå bort åt vänsterdelen av banan för att inte ligga i vår vindskugga.

– Slag fort, skriker Anders oväntat. Vår Race-tac (*elektroniskt hjälpmedel*) avslöjar att vi tappat höjd under vår ”speglingskamp med den bortslående båten. Vår hårt framjobbade fördel, som vi alla gläds över vänds snabbt till en nackdel. Vi försöker reagera

så snabbt som våra stela lemmar tillåter. Blodtillförseln till benen gynnas verkligen inte av att hänga i magen på en vajer. Jag måste vara snabb och mer ramlar än hoppar ner till lävinschen för att lossa fockskotet.

EFTER MIG från lovart kommer Thomas rusandes tvärs sittbrunnen med det nya skotet. Vi möts ungefär i mitten på väg åt varsitt håll när båten ligger som planast i slaget. Han klättrar upp i nya lovart medan jag kastar mig ner mot nya lä med winschhandtaget i högsta hugg och skotar hem focken.

DET MYLLRAR av aktivitet runt omkring mig när alla sju ombord utför sina koordinerade arbetsuppgifter i rullslaget som ska ge



oss en extra knuff ut på den nya bogen. Varje decimeter räknas.

– Mer taktiksnack tack, efterlyser Anders. X-35 klassen är väldigt jämn! Det händer att båtar kommer i mål på samma minut. Det är därför riskfyllt att inte ha koll på vad övriga båtar gör ute på banan och bli avhängd från fältet.

EN HELT tyst båt är inte bra, det är ett tecken på att vi inte fokuserar tillräckligt på våra uppgifter. Motsatsen är inte heller bra. Kontinuerlig tvåvägskommunikation, gärna varvat med några galghumoristiska betraktelser och skämt från fördäck, där de riktiga komikerna huserar, hjälper till att hålla skärpan uppe när tröttheten sätter in. Hela tiden försöker vi avlasta Anders med information om vad de andra båtarna gör och om vindförhållanden. Han kan inte tillåta sig lyxen att titta runt utan måste ha fullt fokus på styrning och nästa våg.

EN RÄNNIL av vatten från en översköljande våg fångas in av slaget mellan skarndäck och ruffen och jag upptäcker att mitt sjöställ inte längre är tätt i baken vilket föranleder en del beska skämt från killarna längre fram på mantåget som är mycket blötare än oss vekare typer längre bak i båten.

SWALLOWS FÖRDÄCK är för övrigt klassens äldsta, kring 110 år. Vanligtvis brukar X-35 fördäckare vara två hyfsat tränade ”ungdomar” i 30-årsåldern som mot bättre vetande gått med på att utsätta sig för att bli översköljda av iskallt vatten, hantera pisande segel och skot på ett lutande snorhalt däck som häver sig upp och ner likt en ilsken rodeotjur, och som dessutom har starkt psyke för att klara av att ständigt bli hunsade av förståsigpåarna i sittbrunnen.



VI HAR två lätt närsynta gråskägiga gourmeter med hyfsade rondörer. Hur de lyckas få något vetigt gjort därframme, mer eller mindre ständigt översköljda, övergår min fattningsförmåga. Fördäcket är den tuffaste arbetsmiljön ombord på Swallow.

NÄR VI närmar oss kryssmärket brukar vi få önskemål från fördäckarna att komma upp minst 10 båtlängder för babord till märket så att de får tid att få upp spinnbommen innan sättning, annars vankas förhandling med fördäckarnas mäktiga fackförening. Rundningen måste därför planeras noga i förväg så att alla ombord vet vad som kommer att hända nästa ögonblick. De gånger våra rundningar går åt skogen är när kommunikationen fallerat, eller när beslut ändras plötsligt och oplanerat. Då hänger vi i besättningen inte riktigt med i svängarna.

YTORNA KRING märket krymper snabbt då det visar sig att en mängd båtar från vänsterkanten kommer i samlad svärm. Jäklars, vad trångt det verkar bli! Vi gör vårt sista slag. Måste vi göra undanmanöver för någon båt? Alla ombord är på helspänn.

– Kan vi sätta spinnbommen nu eller måste vi göra ett korrigeringslag, undrar fördäckskillarna upphetsat, ivriga att hissa spinnakern? De ser inte hur nära båtarna från vänsterkanten är genom focken. Vi har dock fördelen att ligga på styrbord och har rätt till väg.

– Sätt bom skriker Anders, säker på att kunna placera båten ovanför märket. Det är på gränsen konstaterar jag, men han har rätt. Alla börjar jobba frenetiskt ombord. Ett flertal trimkontroller ska snabbt ställas om från kryss till undanvind.

HELT PLÖTSLIGT är vi omgivna av femtonsbåtar som gör ca 6 knop med halv meters lucka i den grova sjön. Om vi hade haft mer tid på oss är detta ett bra tillfälle att studera hur andra besättningar jobbar. Upphetsade röster hörs från alla håll. Undanmanövrar görs. När båtarna ligger så nära varandra gäller det att ha is i magen och komma ut ur rundningen i en fördelaktig position utan att vidröra varandra och dra på oss ett straff.

– Sätt spinn, ropas det bakom ryggen på mig. Vår spinnaker är redan på väg upp och fyller lite för tidigt när en vindby

träffar oss i sättningen. Ulf harlar hem slacket i spinnakerfallet med stora armtag innan Per och Fredrik helt hinner dras upp i riggen av draget i linan. Det är stora krafter i den över 100 kvm stora spinnakern som ska hanteras utan maskinell hjälp.

SJÄLV FÖRSÖKER jag nogsamt att akta mina framtänder från hans armbågar, smita förbi Uffes vänstersida utan att bli knockad för att hjälpa till att frigöra fockfallsavlastaren så att focken kommer ned. Helst ska spinnakern upp samtidigt som focken går ned. Sen gäller det att snabbt få ordning på ”mina” nåbara trimtampar. Tusan också, jag skulle ha haft åtta armar. Då skulle allt gå bra mycket snabbare och lättare. Svetten immar igen mina solglasögon så att jag får svårt att se hur seglen står. Mycket irriterande, men alternativet till att utan solglasögon stirra på en kritvit spinnaker i starkt solsken är ont i ögonen och efterföljande migrän.

LIKA PLÖTSLIGT som kaoset uppstod lika snabbt försvinner det. Som ett trolls lag får vi kontroll på spinnakern och som försegeltrimmare vet jag att det tillkämpade lugnet lika snabbt kan brytas, en lucka kan uppstå, en snabb gippmanöver kan behöva göras som ger oss möjlighet att gå mot vänster. Vill vi gå mot vänster? Jag vet inte. Jag har bara tid till att trimma segel. Ingen säger något, men förbereder för säkerhets skull ”mina” kontroller för att, om så behövs kunna genomföra en snabb gipp.

PÅ VÅR båt seglar också Calle, en tjugouårig jolleseglare, tillika Anders adept. Han får Swallows besättning att statistiskt sett bli lite mindre äldst i klassen. Det är en cool kille som gör bra taktiska bedömningar och som har en grym känsla för placering på banan, inkommande vindbyar, samt

viktigast av allt, när och var vi ska lägga våra gippar. Det är inte alltid så lätt som tjugouåring att få gehör för sina taktiska överväganden hos oss gamla besserwissrar. Som spinnakertrimmare kan dock jag och Thomas nöjt känna av Calles säkert inrapporterade byar i skoten, något som vi direkt konfirmerar bakåt till vår rorsman som kan falla av lite och segla lite kortare väg till mållinjen med bibehållen fart.

OMVÄNT LOVAR vi när vinden rymmer, alltid med ett öga på polardiagrammet som vi har ombord. Vi gippar fram och tillbaka i takt med vindskiftena och undrar vad konkurrenterna runt omkring oss gör.

VANLIGTVIS ÄR det metrar och halva båtlängder som avgör slutplaceringen i ett X-35 lopp. Vi är alltid mer eller mindre oroliga för att göra bort oss på undanvindarna. Vad säger polardiagrammet? Ska vi tro på vårt eget spår eller...? Vilda förslag på vad som bör göras härnäst kommer från vår nu så trötta besättning.

STRAX FÖRE mållinjen uppenbarar sig X-35:or från både vänster och högersidan. Vi bestämmer oss för vilken målboj som är mest fördelaktig att gå i mål invid och gör oss beredda att segla kortaste vägen dit.

– Det känns bra, vi går före de som kommer från höger, säger Johan.

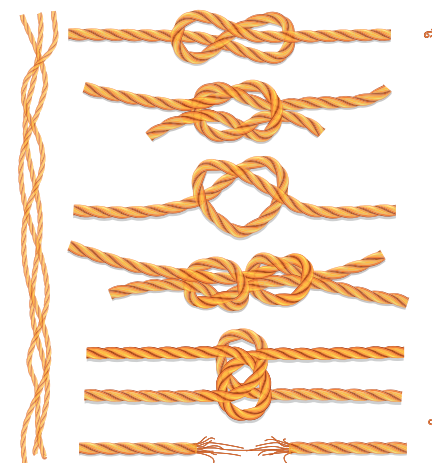
– Vi är dessutom styrbordsbåt och har rätt till väg, upplyser Calle!

DET KÄNNS tryggt tänker jag som i samarbete med Thomas har fullt fokus på spinnakerns lik och form! Snett bakifrån från vänster kommer några andra båtar från andra kanten med vinden in från höger. De har seglat bra!

VI TVINGAS till några snabba oplanerade rullgippar för att bevaka vår väg till bojen och få förmanen att segla i fri vind. Det blir lite stökigt. Men vi lyckas samla ihop oss och genomföra manövrarna utan att tappa roserverkan eller linda spinnakern kring förstaget.

SWALLOW GÅR i mål, efter en timme och en kvarts fysisk och psykisk anspänning mer eller mindre sida vid sida med flertalet båtar i X-35 klassen. Det är bara en eftersläntrare som haft spinnakertrassel uppe vid kryssrundningen som kommer lite på sladden. Vi skänker dem någ +ra tacksamma tankar. De kommer att fördröja tävlingsledningens tiominuters varning inför nästa race med ytterligare hela tre och en halv extra minut vilket ger oss lite extra tid att hinna justera riggspänningen, byta försegel, dricka kaffe, samt pusta ut lite inför nästkommande lopp av de fem planerade för dagen. Det behöver vi!

MIKAEL LINDH,
FÖRSEGELTRIMMARE PÅ SWE 129



Kallelse till ÖBK årsmöte 2017

Österhaninge Båtklubb kallar sina medlemmar till ordinarie årsmöte.

Datum: torsdagen den 16 februari 2017

Tid: kl. 19.00

Plats: Klubbhuset Berget, Aspvik

Dagordning

1. Årsmötets öppnande
2. Fastställande av röstlängd för mötet
3. Fråga om mötet är behörigen utlyst
4. Val av ordförande och sekreterare för mötet
5. Val av två protokolljusterare och tillika rösträknare
6. Föredragning av styrelsens verksamhets- och förvaltningsberättelse
7. Föredragning av revisionsberättelsen
8. Fråga om ansvarsfrihet för styrelsen för den tid revisionen avser
9. Behandling av propositioner och motioner
10. Föredragning och fastställande av budget och avgifter för kommande verksamhetsår
11. Fastställande av antal ledamöter i styrelsen – 6 st ledamöter samt 2 st suppleanter
12. Val av styrelseledamöter och suppleanter, ojämnt år
 - Ordförande, denna stämman nyval på 1 år (tidigare ordförande på fyllnadsval 1 år)
 - Vice ordförande, nyval 2 år
 - Sekreterare, denna stämman nyval på 1 år (tidigare sekreterare på fyllnadsval 1 år)
 - Kassör, nyval 2 år
 - Hamnkapten, nyval 2 år
 - Suppleanter, 2 st, nyval 1 år vardera
13. Val av 1 revisor på 2 år och suppleant för en tid av 1 år
14. Val av ledamöter till valberedningen för en tid av 1 år
 - Ordinarie ledamöter, 3 st, varav en sammankallande
 - Suppleant, 1 st
15. Val av ledamöter till kommittéer för en tid av 1 år, varav en sammankallande
16. Avslutning

Så här får du tillgång till årsmöteshandlingarna på vår webb

1. Öppna din webbläsare (t.ex. Internet explorer), skriv in **www.obk.se** i adressfältet
2. klicka på texten "Medlemsinfo" längst till höger på andra raden (under den rödgula ÖBK loggan), då visar sig ytterligare 4 rader
3. klicka på raden med texten "Årsmötet 2017"
4. klicka på de dokument du vill ta del av, skriv ut de du behöver.

Notera att årsmöteshandlingarna är lösenordsskyddade.

Om någon önskar få dessa utskrivna och hemskickade till sig, kontakta i så fall

Yvonne Schelander: tfn 08-777 18 51 eller maila lars-yvonne.schelander@hotmail.com

Årsmöteshandlingarna med verksamhetsberättelsen kommer att finnas tillgängliga senast den 2 februari.



ÖBK 61 år







VÅR STUGFÖGDE ARBETAR HÅRT

FOTO: HASSE NILSSON

Returadress:
Österhaninge Båtklubb
Box 3030
136 03 Haninge



Vi är ett familjeföretag med snart 100års
erfarenhet av fritids- och yrkesbåtar,
t.ex. polis, sjöräddning och kustbevakning

Vi utför Volvo Penta och Yanmar service,
har lyftmöjlighet upp till 35 ton och
miljöanpassad båtvätt

Gå in på hemsidan www.LBV.se
för mer information
eller ring oss på 08-501 530 04



Följ oss på **facebook** för
glimtar av det dagliga arbetet

LINDSTRÖMS
BÅTVÄRVARV AB
LAT 59°09'00"N
LONG 18°26'25"E