

## Innehåll

Ordföranden har ordet .....	1
Sekreteraren har ordet .....	2
<b>Rapporter</b> .....	3-9
Årsmötet 3, Årsfesten 4, Hamnen 5-6, Miljö&Teknik 6-7, Radön 8, Kappsegl 9	
Tio år med el istället för diesel.....	10-13
Apropå elmotor. SBK 100 år .....	14
Åk med Ejdern till Radön .....	15
Gamla ÖBK i nya klipp .....	16
Kappseglingar 2020 .....	17
Viktiga datum 2020 .....	18
Sjösättningstider .....	18



## Ordföranden har ordet



Äntligen, nu börjar värmen och ljuset återvända till vår båtklubb. Efter en förhållandevis mild vinter så börjar det bli hög tid att krypa in under presennin-

gen och vårrusta båten inför kommande båtsäsong.

Vi har alla våra projekt och tankar hur vi ska optimera båten med målet att komma ut och njuta av sommarsäsongen. För egen del ska vi prioritera det vanliga som tvättning och vaxning samt se över alla säkerhetsdetaljer. När alla dynor, mast och segel är på plats så styr vi ut mot sommarhamnen i Trosa.

*Under vintern har det hänt en hel del på klubbens område. Jag vill särskilt omnämna tre områden som varit i fokus under året:*

### Nytt arrendeavtal i hamn

Det är nu klart med ett nytt tioårigt arrendeavtal med kommunen. Det innebär att vi kan se fram emot en tryggad framtid för ÖBK som båtklubb i Östertälje fram till år 2029. Detta är oerhört

positivt för oss medlemmar och skapar förhoppningsvis en framåtanda som vi kan utveckla, både för gamla och nya medlemmar. Avtalet medför förhoppningsvis att vi kan bryta den negativa trenden att fler medlemmar lämnar än som ansöker om medlemskap.

Jag ser verkligen med tillförsikt fram emot en ny tid där området runt vår båtklubb expanderar med nya bostäder och möjligheter. Här ska vi som båtklubb vara en naturlig del av stadsutvecklingen.

### TBT-mätning utförd - 18 båtar måste saneras

Nästa verksamhet som präglat oss under hösten och vintern är kommunens krav på TBT-mätning av våra äldre båtar på klubben. Tributyltenn (TBT), tributyltennhydrid, är en organisk tennförening som har konstaterats vara riktigt elak för människa och miljö.

Nu har vi genomfört mätningen, av våra 105 båtar på klubben så kommer ca 18 båtägare behöva sanera botten innan sjösättning 2021. ÖBK styrelse har tagit fram en utfasningsplan som godkänts av kommunen, där finns bl.a. anvisningar för sanering, något som berörda behöver ta del av och agera utefter. (Se sid 7).



### Renovering av bommar mm på bryggorna

Nästa riktigt stora verksamhet som genomförts är renovering av Y-bommar och byggdetaljer på bryggor. (Se sid 5).

Våra vardagslediga hjältar har verkligen genomfört stor och viktig insats med denna bryggrenovering under hösten och vintern. Med uppfinningsrikedom och finess har våra bryggor sakta men säkert återfått sin rätta funktion. Och det till en bråkdel av vad det hade kostat om vi hade lejt bort jobbet till en entreprenör. Jag vill verkligen rikta ett stort tack till alla er som under vardagarna lyfter vår klubb till vad den är.

Jag får många kommentarer från utomstående hur väl ÖBK sköter området och våra byggnader och bryggor. Tack till er alla som gör detta möjligt, vardagslediga som enskilda medlemmar. Grunden för vår verksamhet är ideellt engagemang. Detta är något som vi ska värna och fortsätta förvalta.

På årsmötet utsåg årsstämman Anders Olsson till hedersmedlem. Anders har efter många år som kassör nu lämnat styrelsen och vi vill på detta sätt visa vår uppskattning till dig. Tack Anders för allt

det jobb som du gjort för klubbens väl.

I vår båtklubb har vi ett flertal medlemmar som, många gånger i det dolda, gör insatser för klubben. Jag vill tacka er alla för goda insatser under 2019. Även i år vill jag rikta ett särskilt stort tack till festkommittén som ordnande ännu en uppskattad årsfest med mat, sång och liveband.

Östertälje Båtklubb fortsätter vara en förening med god ekonomi och ordning och reda. Vi ska fortsätta på inslagen väg med målet att vara Östertäljes självklara mötespunkt för båtintresserade och våra familjer. Vi har nu en stabilare grund att stå på med nytt arrendeavtal.

Min målbild är nu att skapa förutsättningar för att TILLVÄXA in i framtiden mot vårt hundraårsjubileum år 2037.

Stolta Östertälje Båtklubb består av oss medlemmar med familjer. Vad vi gör av framtiden avgör vi tillsammans.

Jag önskar er alla en riktigt härlig båtsommar, vi ses till vårustningen.

*Sverker Dahlberg, ordförande*

## Sekreteraren har ordet



I år känns det som att det kommer bli en tidig vårustning och sjösättning eftersom vi inte har fått någon riktig vinter. Man kan redan nu se tussilago, krokus och påskliljor i rabatten.

Vi har 2 nya medlemmar i styrelsen i år och det är Kassör Johnny Moraeus och Suppleant Lars Vager.

All information gällande båtklubben och kontaktuppgifter uppdateras på vår hemsida som ni hittar här [www.obk.se](http://www.obk.se)

Klubbens mailadresser är [obk.styrelse@gmail.com](mailto:obk.styrelse@gmail.com) och [obk.matrikel@gmail.com](mailto:obk.matrikel@gmail.com)

Hoppas att vi syns på **arbetsdagarna i Hamnen** och på **Radön**. Vill vi ha en trevlig och omtyckt båtklubb & klubbholme så behövs allas hjälp.

Nu ser vi fram mot sommar och sol och många fina kvällar till sjöss! Vi syns i vår/sommar!

*Pia Wiberg*







## Rapporter

### Rapport från Årsmötet den 26 januari 2020

Årsmötet hölls den 26 januari 2020.  
Antal deltagare var ca 40 st. Leif  
Borgstedt valdes till ordförande.

Styrelsen för 2020 består av  
ordförande Sverker Dahlberg, vice  
ordförande och vinterplatser Jan  
Eklund, kassör Johnny Moraeus, sekreterare Pia Wiberg,  
hamnkapten Lars Jernå, teknisk- & miljö-ansvarig Johan  
Torstensson, bryggplatser Per-Arne Persson och suppleant  
Matrikel Lars Vager.

Anders Olsson utsågs till hedersmedlem för sitt mångåriga engagemang  
inom ÖBK. *(Se hans tackord på nästa sida!)*



*Några av mötesdeltagarna*



*Avgående kassören Anders Olsson passar på att visa ett av de 500 flottörör som vardagsgänget byter ut på bommarna*



*Valberedningens Patrik Wollberg presenterar sitt förslag, inkl ny kassör Johnny Moraeus (t.h.)*



*Lena Henlöv presenterar revisionsberättelsen. Hon flankeras av Sverker, Leif och Pia*

Funktionärsorganisationen med de olika kommittéerna redovisas på ÖBK's hemsida.

Årsmötesprotokoll och Verksamhetsberättelse finns på ÖBK's hemsida.

*Pia Wiberg*



## Rapport från årsfesten den 15 februari

I år var temat alla årstider och högtider. Vi gick igenom påsk, midsommar, kräftskiva, jul och nyår.

Det kom omkring 70 medlemmar till festen, aktiva och stödjande. Festen höll på från ca 19 på kvällen och fram till småtimmarna.



Det serverades en mycket god buffé till middag med sång både före och under maten.

Baren var öppen hela kvällen.

När mat och prisutdelningar var avklarade så plockades bord bort för att göra plats för dans till bandet "Prime Time".

Alla var uppe och dansade på kvällen så ibland var det trångt på dansgolvet.

Festarrangörerna uppträdde mycket proffsigt som vanligt och de hade gjort ett toppenjobb!

Ordförande delade ut rosor till festkommittén som ett tack för deras arbete under alla år eftersom de nu har valt att lämna över till andra att ta vid.

Klubbmästaren tackade också festkommittén för sitt arbete. Även klubbmästaren gjorde sitt sista uppdrag.



Anders Olsson utsågs till hedersmedlem på årsmötet och fick nu motta blommor och hedersmedlemsbevis av ordförande.

Lars Jernå fick ta emot ÖBK's fina vandringspris som Mats Atte har gjort.

**Tack Thomas, Åsa, Lisa, Maria, Lena, Jenny och Caroline för många roliga fester under årens lopp.**

*Pia Wiberg*

### ----- Anders Olsson har ordet -----



#### **TACK FÖR DEN HÄR TIDEN**

Nu har jag lämnat uppgiften som kassör i ÖBK efter 10 mycket trevliga och för mig intressanta år. Uppgiften har gett mig många trevliga bekanskap och upplevelser. Jag tror att vi löst de allra flesta meningsskiljaktigheter på ett bra sätt.

Nu vill jag önska min efterträdare – Johnny Moraeus – lycka till och hoppas du får samma behållning som jag av jobbet!

Att jag dessutom blev utnämnd till Hedersmedlem i ÖBK känner jag som en stor ära som jag är mycket tacksam för.

Vi syns till våren!

*Anders Olsson*





## Rapport från hamnen

Våra ”vardagslediga” har som vanligt varit väldigt flitiga nere i hamnen, alltmedan båtarna sovit sin vintersömn. För att inte tala om övriga säsonger!

Här några stora arbeten som gjorts:

- En genomgång av samtliga bommar på bryggorna:
  - utbyte av infästningar och rör mellan bom och flytkroppar – totalt 500 st! Istället för att köpa de rör som behövdes (500 kr/st) så byggde man dem själv. **Dvs besparing med 250.000!**
  - renovering av skarvarna (gummilisterna) mellan bryggorna (brygga A).
  - Nu inväntas dykarhjälp för utbyte av bultar som inte går att komma åt på annat sätt.



Många flytkroppsrör var nästan bara rost!

- Klubbhusets altangolv slipades och oljades 2 gånger.

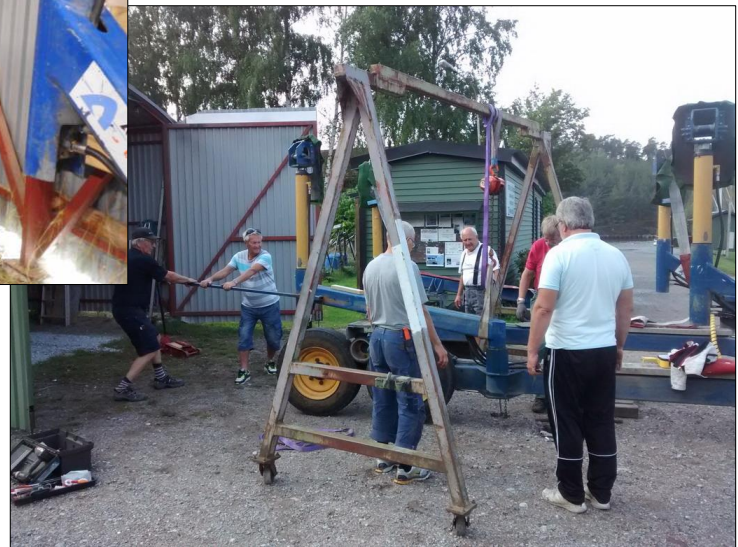






- Renoverat de 10 fönster som hämtats från dansbanan på Radön.
- Subliftrenovering
- Och mycket annat som vi andra inte ens sett att det behöver åtgärdas/lagas/underhållas.

*Sammanfattat  
av Lars Klasén*



*De "vardagslediga" som varit med är Affe, Anders, Gösta, Hasse, Lasse J, Lasse K, Lasse L och Sasse. Lelle fixade altanen.*

## Miljö och teknik i ÖBK

Den äldsta bevarade båten är från 2650 före Kristus och är byggd i cederträ. Livet som sjöfarare har sedan dess utvecklats på många områden. Idag är många båtar utrustade med mängder av tekniska lösningar som samtidigt innebär att när elektroniken slutar fungera kan vi lätt hamna i sjönöd.

Många förlitar sig blint på sin plotter och går den sönder och man inte har papperssjökort med sig så är man ganska ställd. För övrigt kräver ju även papperssjökort kunskap för att förstå var man befinner sig. På '90-talet åkte jag båt med några

bekanta som hade tagit kartorna ur en telefonkatalog. Den resan gick bra!

Subbliften som redskap för att sjösätta och ta upp båtar är inte en så gammal teknik. Många av oss medlemmar minns säkert när det var handkraft som gällde både för att få upp båten och sjösättning. Det brukar ibland sägas att ensam är stark, men i min roll som miljö- och teknik ansvarig är det arbetet som utförs av de personer som sköter tekniken, bl a skötsel och drift av subbliften som är orsaken till att vi varje vår och höst får i resp. upp våra båtar.



Miljön är dock alla vi medlemmar en del av: det vi gör eller inte gör blir klubbens miljö! Vad gör vi t.ex. med oljan som byts i motorn? Min förhoppning är att alla lämnar in den på en återvinningsstation så att den inte hamnar i naturen. När motorn ska vinternkonserveras, välj en icke giftig glykol.

Båtlivet innebär att vi genom åren har hanterat en stor mängd gifter som t.ex. blymönja och stenkols-tjära. Det senaste som vi genom myndighetsbeslut är tvingade att göra någonting åt är TBT, tributyltenn, som tar död på många vattenlevande organismer. Den positiva effekten att skrovet är rent på hösten sker alltså på bekostnad av att livet i vattnet bit för bit dör eller skadas.

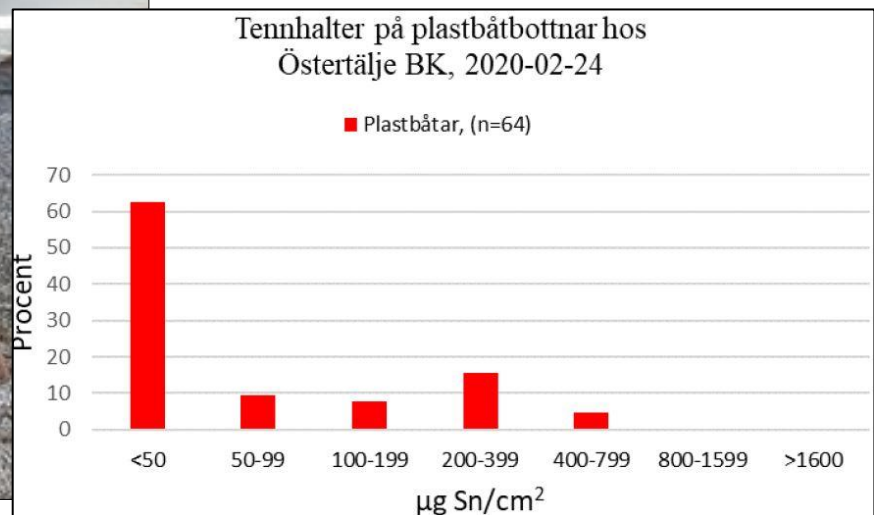


Sedan 2008 finns det ett krav på att bottenfärger med TBT måste avlägsnas och nu har b.la. Södertälje kommun beslutat att inga båtar med TBT-värden över 100 mikrogram/cm<sup>2</sup> får sjösättas efter den 1/1 2021. Den 24 februari kontrollerades TBT-halten (även koppar och zink) på 64 båtar tillverkade före 1995 i vår båtklubb. 18 av dessa befanns ha för höga TNT-värden.

Ägarna till dessa 18 båtar har informerats separat. (Så om du inte har fått sådan information kan du andas ut – medan vi andra måste sanera botten på våra båtar om vi ska få ha dem kvar i ÖBKs hamn efter maj 2021! /Lars K) \*)

**Mätning utförs med en röntgenapparat och görs på 8 punkter på skrovet och sedan ta ett medelvärde fram genom att slå ihop mätvärden och sedan dividera med 8. XRF apparaten som används för att mäta TBT kostar 400 000:- så när Anders Olsson försökte vara snäll och hjälpa till genom att hålla i den gula mackapären när det skulle skrivas fick han ett tydligt nej.**

Johan Torstensson



\*) Min båt, av typen Facil 26, en segelbåt byggd 1978, tillhörde de båtar som hade för höga TBT-värden, nämligen 200 mikrogram/cm<sup>2</sup>. Jag blev väldigt förvånad eftersom den från ca 1985 (eller åtminstone från 1990) till 2002 bara målades med VC17 (dvs enbart koppar), därefter 2003 till 2011 med biocidfri färg – och de senaste 8 åren inte bottenmålats alls! Jag gissar att orsaken är TBT i den ursprungliga bottenfärgen. Som man tycker borde ha "urlakats" för länge sedan. Lika märkligt är att den hade bland de högsta kopparvärdena (men för det ställs inga krav i Östersjön). Så hur gör jag nu? Blästring på båtklubben är förbjuden. Så det blir väl med skrapa - med hela båten inkapslad. Suck ...

Lars Klasén

**Anm:** En utfasningsplan för oss 18 olyckliga finns [här](#).





## Rapport från Radön

Under året 2019 så har vi haft våra två ordinarie städdagar, en under våren och en under hösten. Och diverse mindre arbetstillfällen. Under båda städdagarna har vi genomfört den normala städningen och uppröjningen/nedstängning av Radön.

Utöver detta så har ytterligare arbeten utförts ute på Radön. Under våren har vi i klubbstugan installerat 220V belysning i alla rum och uttag. Även köket har fått ett uppsving då spis med inbyggd ugn och ett nytt kylskåp har installerats. Allt av ett glatt och trevligt gäng unga som lite äldre.



Några tog tag i att måla om dansbanan utvändigt. Så nu står den sig mot vind och sol några år till. Men vi kommer att försöka hinna med en omgång till så att den får ett riktigt bra skydd inför framtiden.



Vi såg även ett växande behov av en ordentlig renovering av fönstren på dansbanan; mer än bara lite ny färg. Så under höstens arbetsdag på börjades nedmontering av en större del av fönstren. Dessa kördes så hem till ÖBK för renovering under vintern, vilket vi har fått hjälp med av från våra vardagslediga (*se foto på sid 6*).

Bastun har ju legat på sin plats ett par år nu, med följd av att tampar och dylikt börjat se sina bästa dagar. Så nya tampar, schacklar och kauser har monterats så att den ska ligga stadigt även i framtiden.

När vi kom ut i våras hade landgången till norra bryggan rasat ner och en renovering fick påbörjas innan vi kunde komma ut på bryggan. Hur det ser ut i år med våra bryggor med det höga vattenståndet som varit under vintern får vi se.

Eftersom det bastas flitigt på Radön under åren så har en stor del av all ved kluvits upp och staplades upp i vedförrådet för att vi ska kunna fortsätta ha torr och fin ved till bastun.

*Radö-kommittén gnm Stefan Nordlander*

*Midsommarfirandet skedde såklart som det brukar*



*Ringdans – till publik med kaffekorgar ...*







Radön, midsommar 2019

Istället för Alvedon cup ...

## Rapport om kappseglingar

**Flygarköret** seglades från Radön och ut till norra viken på Fifång. Torsdagen var i blåsigaste laget varför det seglades först på fredagen. 5 båtar startade och vann gjorde Eva och Sasse. Sedan blev det en mycket trevlig grillkväll på berget.

**Alvedon cup** på midsommardagen blev inställd. Inte på grund av huvudvärk utan av för mycket vind, kring 13 m/s från väst med väldigt starka vindbyar.

Klubbmästerskapet **Radön Runt** bjöd även detta år på friska vindar och den som tyglade dessa bäst var även detta år Lars Jernå med sin Smaragd. Totalt deltog 5 båtar.

I **Radön Open** deltog 10 båtar. Johan Grevald i en Omega 34 från SBS (Södertälje Båtsällskap) vann. Tvåa kom Christer Björk, ÖBK, i sin Dehler 29. Trea blev Kalle Widlert från JBK (Järna Båtklubb) i en Express.

**Luciaseglingen** hade för en gångs skull bra vind, 5-8 m/s med bra riktning (SSO). Mindre trevligt var temperaturen (ca 5 grader) och regnet. Men ÖBKs Luciaseglare är ett tåligt släkte så det hindrade inte de tre besättningarna – Larsa & Kricke,

Jana & Sasse, Anna & Felicia – att genomföra full serie där alla fick möta varandra i två omgångar. Slutresultatet blev att L&K vann med fyra segrar. På delad andraplats, med en seger var, kom J&S och A&F. Starkt att genomföra så många seglingar trots vädret! De var alla väl värda den värmande glögg som det sedan bjöds på i klubbhuset!



En film från seglingen finns på klubbens webbplats [öbk.se](http://öbk.se)

Texten är hämtad från årsberättelsen och rapport från Luciaseglingen på [öbk.se](http://öbk.se). /red.



## Tio år med elmotor istället för diesel

*Konsten att värna miljön – och få ett enklare seglarliv!*

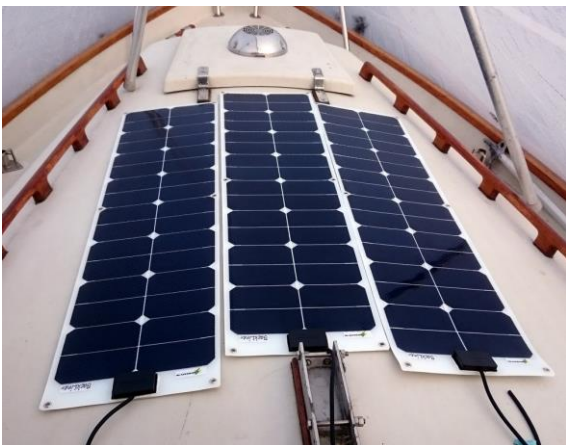
Jag har en segelbåt typ Adagio, en koster från 1970-talet på 27 fot (8.15 x 2.80). Det är en motorsegelbåtvariant av det mer kända syskonet Allegro.

När det för tio år sedan var dags att byta motor så valde jag el istället för diesel. Den initiala kostnaden blir densamma – men elmotorn ger både mindre miljöpåverkan och ett enklare båtliv.

För mig har en elmotor fungerat utmärkt och här berättar jag om erfarenheterna när det gäller miljö, ekonomi och användbarhet jämfört med en dieselmotor.



### Installationen

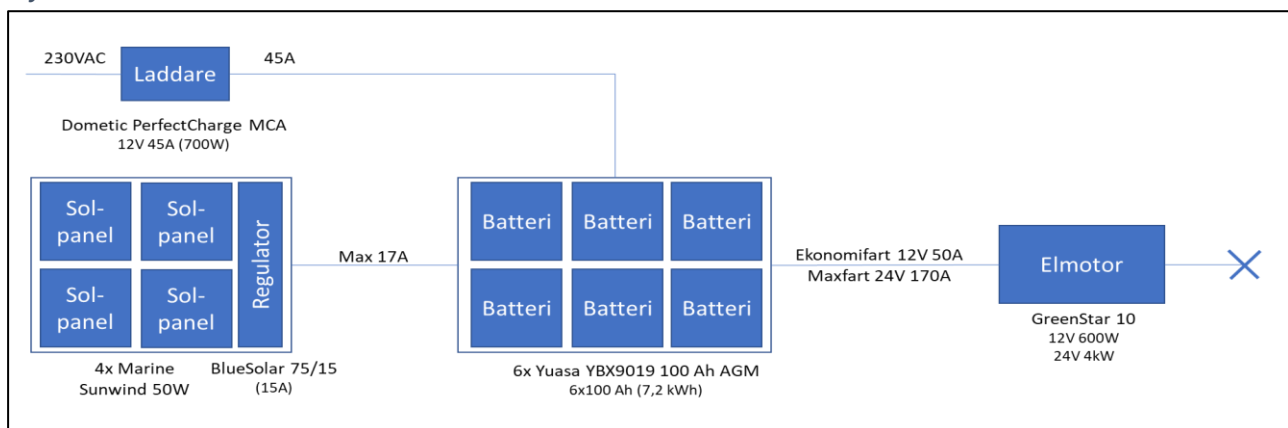


Solceller 3x50W

Drivlinan med drivaxel, elmotor & batterier →



### Systemöversikt







## Miljö

Tillverkningen av en båtmotor genererar ungefär 1 ton koldioxidutsläpp, något mindre för dieseln och något mer för elmotorn. Batteritillverkningen svarar då för hälften av utsläppen för elmotorinstallationen och då har jag räknat med batteribyten vart tionde år. Utslaget på 30 års beräknad livslängd alltså ca 30 kg per år både för dieseln och elmotorn.

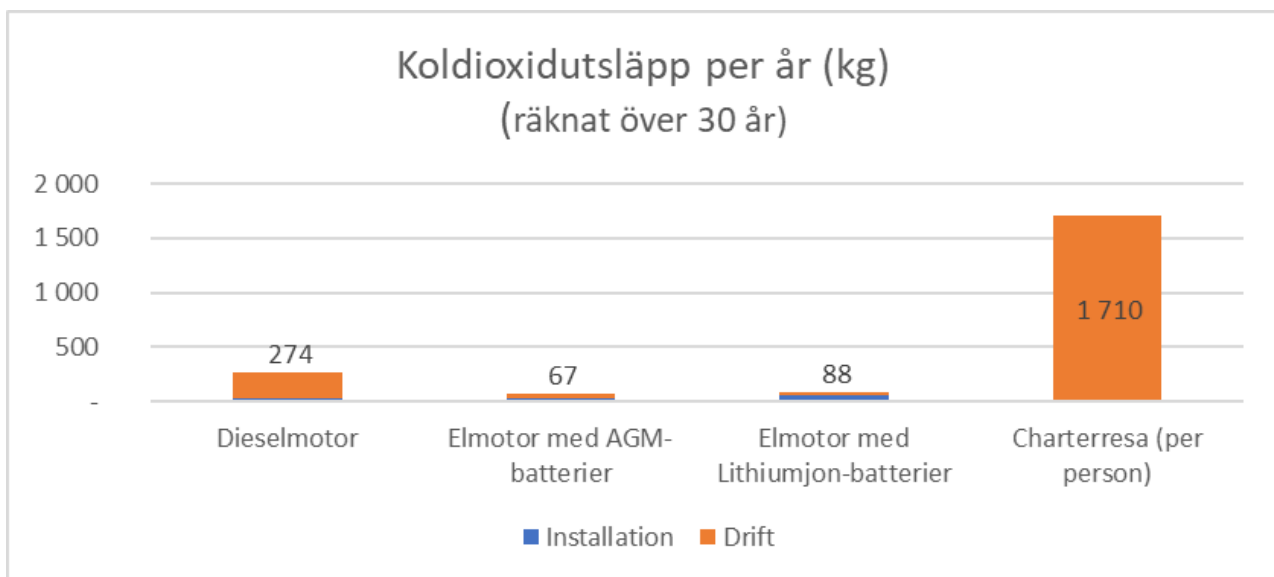
Tittar vi på driften hamnar elmotorn på 32 kg per år och dieseln på 242 kg om båten används under fyra helger och två veckors semester varje år (ca 250 NM).

Summerar man utsläppen från tillverkningen och driften och slår ut det på 30 års livslängd ser det ut så som i figuren nedan.

Vi har AGM-batterier men jag tag tog med ett alternativ med litiumjonbatterier också. Litiumjonbatterierna hamnar alltså något högre än AGM-batterierna trots att de har längre livslängd och det beror på att tillverkningen släpper ut 200 kg per kWh jämfört med 50 kg för blybatterierna.

För att ge siffrorna lite proportioner jämför jag även med en flygresa Arlanda-Málaga ToR. Utsläppen från flygresan är per person och i båten ryms man ju flera.

Faktum är att en charterresa för en familj genererar 100 gånger mer koldioxidutsläpp än en hel säsong i en segelbåt med elmotor!



## Ekonomi

Kostnaden för motorn beror förstås på vilken tillverkare man väljer och hur mycket av jobbet man gör själv. När jag räknade på detta i oktober 2017 hamnade kostnaden för en 10 hk diesel på ungefär 51 000 kr inklusive två batterier och en 50 W solpanel.

En elmotor på 4 kW med 7 kWh batteribank (6x100 Ah AGM-batteriet) och 200 W solpaneler gick på ungefär 45 000 kr.

Då tillkommer kostnaderna för kringutrustningen i form av reglage, instrumentering och kablage som jag antog jag var ungefär lika för båda alternativen och detsamma gäller arbetskostnaden. För dieseln kan man kanske behålla en del av kringutrustningen medan man måste byta det mesta för elmotorn. I mitt fall kostade hela installationen ca 57 000 kr men då bytte jag även propeller, propelleraxel och propellerhylsa.



Vad gäller drift så är det bränslet som står för det mesta av kostnaden vad gäller dieseln medan det för elmotorn är ett batteribyte vart 10:e år plus batteriladdning några gånger.

Jag har alltså inte räknat med några kostnader för reparationer och service. Min elmotor har inte haft några sådana alls; för dieseln hänger det på hur mycket man gör själv.

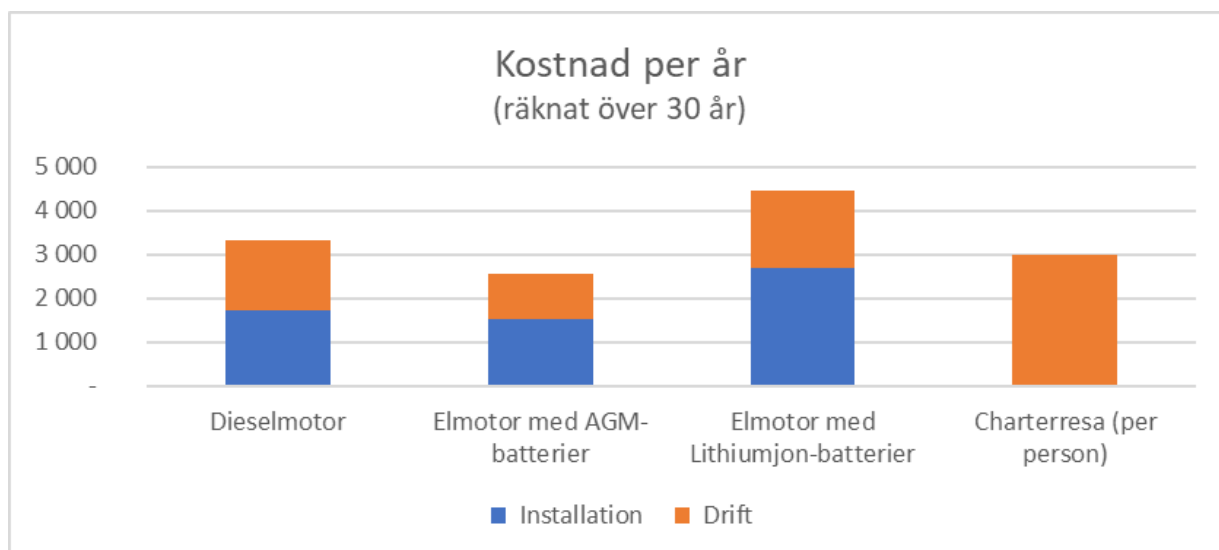
Kostnader för båtplats och värdeminskning antar jag är lika så de har jag inte tagit med.

Figuren nedan visar årskostnaderna för installation och drift under 30 år. Även här jämför jag med kostnaden för en charterresa.

Elmotorn, med ca 2600 kr per år, vinner alltså även om skillnaden mellan elmotor och dieselmotor inte är så stor. Faktiskt inte heller om man jämför mot en årlig charterresa.

Däremot blir alternativet med lithiumjonbatterier klart dyrare eftersom batterierna är mycket dyrare i inköp. Dessutom tycks de inte ha särskilt mycket längre livslängd än blybatterier. Och för en segelbåt så spelar viktskillnaden ingen större roll – det är ju inte heller särskilt många kilon vi talar om; kanske 160 kg jämfört med 80 kg.

Våra blybatterier håller än efter 10 år men då har vi varit noga med att undvika att använda mer än halva kapaciteten och att alltid ladda dem direkt efter en djupurladdning.



## Användbarhet ("bekvämlighet")

Man får inte ha bråttom med elmotorn. Men den är å andra sidan tyst - och det var det starkaste argumentet när vi bytte. Före bytet var det en befrielse varje gång man kunde stänga av dieseln och hissa segel. Nu hör vi fågelsång och fotsteg i sanden vid Brandalsund även när vi går för motor!

Dessutom startar motorn alltid direkt när man behöver den och det var sannerligen inte fallet med vår gamla diesel. Tillägningarna blir så mycket lugnare och man kan smyga iväg på morgonen utan att störa sina båtgrannar. Man slipper också avgaserna och lukten av diesel och olja ombord.

Dessutom är elmotorn helt underhållsfri så man slipper kylvattenkranar, vinterkonservering, service och oljebyten.

I rättvisans namn kommer dieseln att ha bättre prestanda än elmotorn. Med dieseln ligger man väl på ungefär 5 knop i marschfart medan man med elmotorn får nöja sig med 3.2 knop. Då behövs bara en effekt på 600 W och batteribanken räcker en hel dag.

Motvinden får inte vara mer än 7-8 m/s men då har man väl å andra sidan hissat segel för länge sen?





Men visst kikar vi lite extra noga på väderprognoserna för piper det emot får vi kryssa eller ligga kvar, så enkelt är det. Har man en lång transportsträcka eller måste vara på en viss plats en viss tid får man ha marginaler.

Om man sammanfattar är det rätt uppenbart att dieseln starkaste egenskaper (fart, räckvidd och effekt) är elmotorns svagaste, och att elmotorns starka sidor (pålitlighet, tystnad, avgasfrihet och underhållsfrihet) är dieseln svagaste. Som vi använder båten funkar elmotorn utmärkt men vill man ge sig ut på riktiga långturer i t ex kanalsystemen neråt Europa eller gå mot strömmen i en flod räcker det helt enkelt inte med en motoreffekt på 600W. Motorn kan visserligen ge 4 kW, vilket

tack vare bättre verkningsgrad motsvarar en 10 hk diesel, men då räcker batterierna bara en timme.

För säkerhets skull har vi skaffat ett litet Honda-elverk så att vi kan ladda batterierna eller till och med ha hybriddrift via batteriladdaren. Men det har vi egentligen bara använt en vindstilla dag på väg hem från Stockholm för att bota räckviddsångesten. Vi har också satt jollens utombordare på ett fällbart motorfäste för att ha som reserv men har aldrig behövt använda den.

Egentligen är båten alltså en ”multihybrid” eftersom vi kan segla, gå för elmotor, köra elverket eller använda snurran. Men under de här 10 åren har vi nog seglat minst 90 % av tiden.

## Slutsats

Ur miljösynpunkt vinner elmotorn stort och ekonomiskt ligger de ungefär lika. Och bekvämligheten beror på hur man använder båten. Om man snabbt vill ut till Radön på fredagskvällen i alla väder är inte elmotorn det bästa valet.

Visst tänker man ibland att en modern diesel kanske hade gett oss en, i alla fall teoretisk, toppfart på 7 knop och då hade vi klarat av transportsträckan från ÖBK till Trosaskärgården på 3-4 timmar medan vi nu får räkna med en hel dag. Ett par somrar har vi löst det genom att ha sommarplats på Stensund strax norr om Trosa och ta bilen dit men då spricker miljökalkylen.

### Mindre segelbåtar med elmotorer hör framtiden till!

När tillverkning av nya stora segelbåtar, användning av bränsleslukande motorer och långväga flygresor inte längre är möjligt vare sig ekonomiskt eller miljömässigt tror jag på en renässans för små segelbåtar.

För 30-40 år sedan räknades en 27-fotare som en normalstor familjebåt och med en nyinstallerad elmotor fungerar de säkert lika länge till.

### Fakta om räckvidd:

I ekonomifart kan vi köra i 12 timmar men då är batterierna helt slut. För att förlänga livslängden ska man inte ladda ur till mer än hälften och då kan vi alltså bara köra i 6 timmar. Om solen skiner och solpanelerna laddar fullt kan vi köra i 9 timmar.

Batteriladdaren laddar en halvtom batteribank på ungefär 6 timmar och solpanelerna behöver 17 timmar. Men vi går normalt aldrig så mycket för motor och efter 2 timmar motorgång är banken full efter 4 timmar solsken. Så vid soligt väder är vi helt självgående och faktum är att panelerna laddar uppåt 30 Ah även en mulen dag vilket ger oss en halvtimmes motorgång.

I praktiken har vi aldrig behövt söka oss till en gästhamn under en seglingstur bara för att ladda batterierna.

*Texten är en förkortad version av en uppsats som jag skrev vid Uppsala universitet för ett par år sedan (**Is it a good idea to replace an aging inboard diesel engine in a sailboat with electric propulsion?**) som finns på <https://drive.google.com/file/d/1uOtBSOrUufO15iFMzVFORhLSifH4Eb56/view?usp=sharing>*

*Tore André*



## Utombordare med eldrift - ett alternativ till fossil?

Apropå Tores artikel om inombords elmotor har jag i flera år funderat på att köpa ny utombordare i 5 hk-klassen till min segelbåt Facil 26 (26 fot, 2.1 ton). Såklart eldriven, minst 1.5 kW. Men det finns ett problem: priset! Inkl batteri kostar de ca 19 000 kr eller mer! Och eftersom jag bara går för motor 2-3 timmar per år så är det varken ekonomiskt eller klimatvänligt (*tillverkning orsakar*

*CO2!*) att byta. Jag har trott att de ska gå ner i pris – men inte då! På elbåtmässan vid Sjöhistoriska förra våren visades 5 utombordare i den klassen, och nu på Allt för sjön 3. Men samma visa. De må vara enkla, men tillverkas helt enkelt i för små serier - och batteriet utgör ca halva kostnaden. Så jag fortsätter (*motvilligt!*) med min 40 år gamla Suzuki.

Lars Klasén

## Apropå utombordare ...

... så har somliga undrat över den konstiga "utväxt" jag förra våren monterade vid propellern på min 5 hk utombordare (nämnd i artikeln ovan). Här är förklaringen!

På denna och liknande motorer är avgasutsläppet strax ovanför propellern. Vid framåtdrift så drar propellern in vatten framifrån och avgaserna "försvinner" bakåt utan att störa. **Men** vid backning så sugas avgaser in i det bakifrån kommande vattenflödet, som därmed "späs ut". Resultat: reducerad kraft.

"Utväxten" är ett "rör" av aluplåt som förflyttar utsläppet av avgaser 20 cm akterut. Därmed sugas mindre avgaser in i vattenflödet – simsalabim! – så ges typ 50 % större backkraft! Och jag kommer enklare ut från min plats på C-bryggan vid hård vind från syd!

Lars Klasén



*Tipset fanns i artikeln "Optimera båtmotorn" i "Praktiskt Båtgående", mars 2019. Där rörde det sig om en Yamaha 5 hk från 1987, mycket lik min motor. Med ett 15 cm elektriskrör flyttade man avgaserna längre bak. Tidningens mätningar visade på nära fördubblad backkraft!*

## Grattis Södertälje Båtklubb 100 år!

ÖBK må vara gammal – vi fyllde ju 80 år nyligen – men är bara medelålders (näja...) jämfört med Södertälje Båtklubb, SBK. SBK bildades 1919 och



firade sitt 100-årsjubileum förra året.

Det uppmärksammades bland annat med 70-sidiga jubileumsskriften "1919-2019 Södertälje Båtklubb 100 år".

Här ger veteranen Henn Avasalu en härlig beskrivning av Södertäljes tidiga (och nutida) båthistoria, självklart med tonvikt på SBK (och Mälarsegling) – men ändå! - med massor av svartvita foton på skärgårdskryssare, klubbholmen Slandö Kalv, Kanalholmen (salig i åminnelse), sjösättning/upptagning i hamnarna Karlberga och MälARBadet, personporträtt med mera. Boken rekommenderas för Södertäljes båthistoriknördar!

SBK är visserligen Södertäljes äldsta båtklubb, men var inte först. Så här berättas i bokens inledande kapitel: "Redan vid sekelskiftet 1900 bildades det första segelsällskapet med namnet





*Södertelge Segel Sällskap /... / men verksamheten ebbade ut /... /. Det fanns dock personer kvar som gärna ville se en fortsättning och ganska snart bildades Södertelge Segel Klubb 1910. Något senare omdöpt till Södertelge Yacht Klubb, beroende på att dåtidens enstaka motorbåtar också ville bli medlemmar ...”.*



*Så började det... Blivande SBK:are värrustar sina båtar vid Snäckviken på 1910-talet.*

Men med första världskriget fanns annat att tänka på, varför inte heller denna klubb fick ett långt liv. 1919 kom man dock igen, nu under det nuvarande namnet.

Jag fick nys om boken tack vare det exemplar som skänkts till ÖBK och låg i klubbhuset (där jag läste den under en vaktnatt i somras). Tyvärr har boken fått fötter och är inte där längre.\*). Den finns inte heller att köpa, men jag har nu puffat för att SBK ska lägga upp den (i sin helhet) på sin webbplats.

*Lars Klasén, nostalginörd, medlem i SBK 1975-1984*

\*) När jag häromveckan var nere i klubbhuset och letade efter boken så var de vardagslediga där. Och då födde Affe idén om att sätta upp en liten bokhylla just för böcker. Så då blir det säkert så ☺

## Åk med Ejdern till Radön i september!

Fram till 1958 gick Ejdern i reguljär trafik till Radön. På bilden ser vi hur Ejdern 1957 landade där den norra betongbryggan ligger idag.

Ejdern fyller 140 år 2020 och är världens äldsta propellerdrivna ångfartyg med originalmaskinen i drift. För att bland annat fira detta har styrelsen för Museiföreningen bakom Ejdern beslutat att göra en resa till Radön den 12 september för att bl.a. titta på när Södertäljes bästa seglare möts i Radön Open.

Ett viktigt syfte med denna resa är även att öka samarbetet mellan Ejdern och Båtklubbarna i Södertälje.

Det kommer att kosta 150 kr ToR för passagerare med start från ÖBK ca 9:30. Vi räknar med att vara åter i Södertälje ca 16:00.

Det finns därför även nya möjligheter för intresserade att kunna få en endags säkerhetsutbildning för att sedan vid ca 5 tillfällen om året följa med som besättning när Ejdern gör sina resor.

Jag kan garantera att det brukar vara mycket uppskattat. Mer info om biljettbokning mm

kommer senare via mail och anslag i hamnen samt Ejderns hemsida: [www.ejdern.org](http://www.ejdern.org)

Kontakta Sven Hjelm [sven.hjelm@telia.com](mailto:sven.hjelm@telia.com) för mer info!





## Mera nostalgi: Gamla ÖBK i nya klipp

I och med bostadsbygget på gamla Igelstatomten förekommer ju Östertälje och ÖBKs närområde numera ofta i LT. Vad gäller specifikt ÖBK och forna (nåja ...) tider så finns följande i min klippssamling från 2019.

**Klipp nr 1** är från LT 11 juni och lyder ”Grattis Thyra, 100 år!”. Ingressen lyder ”Hon firades av ett 70-tal familjemedlemmar i Östertälje båtklubb. Thyra är den enda som är kvar sedan föreningen startade 1937” och illustreras med dels en reproduktion från ÖBKs första årsfest 1938; ett foto som Svenne hade med i sin ÖBK-historik på sid 7 i ÖBK-kanalen 2017 (kolla gärna där); dels ett foto med Thyra med familj sittandes på vår klubbhustrappa →

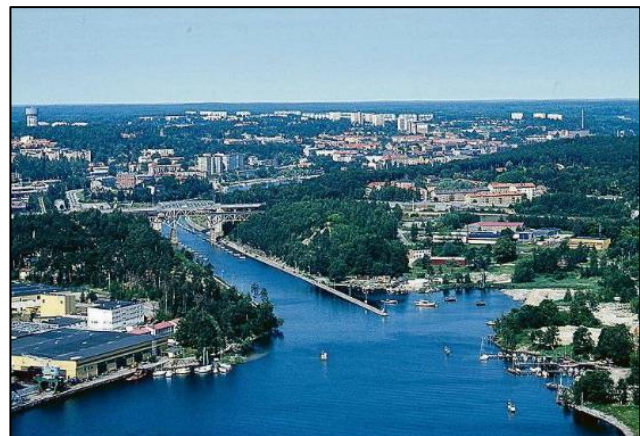


Thyra med sin familj: Översta rad: Eriksson, son, Thyra Eriksson, 10 sondotter. Andra raden: Camilla & Lundberg, dotter, Anders Eriksson & Petri Lundberg.



**Klipp nr 2** är från LTs ”Bilderboken” den 13 september. Här ges lite historik kring Igelstaviken – och framför allt ett foto från början av 1980-talet, taget från Igelstaverkets skorsten ner mot ÖBK innan flytten 1984. Här tar jag

mig friheten att visa klippet, dock i oläsbar form pga upphovsrätten... Men själva fotot vågar jag visa då jag redan hade det från en annan källa ☺ →



←**Klipp nr 3**, från LTs ”Bilderboken”, den 28 november, behöver jag dock inte oroa mig för att visa fotot från – ty det är mitt! Jag tog det 1993 under den ungdomsverksamhet vi då hade i ÖBK. Utsnittet ur artikeln berättar resten. Notera Igelstabron under byggnad i bakgrunden. Som syns ännu bättre på bilden nedan från samma tillfälle →

## Östertälje kan man gläda mellan salt och sött

**ÖSTERTÄLJE** Att Tälje är en sjöstad som på flera sätt är välutrustad för att kunna hantera ett stort antal aktivt trafikerade båtar. Dessutom erbjuder Tälje en unik möjlighet att njuta av både salt och sött i Mälaren eller

ningarna. Mälaren är Sveriges tredje största insjö och har många inbjudande fjärdar att utforska samt många utflyktsmål att välja bland. Saltsjön ger många tillfällen till längre seglatser i hela Östersjön från Igelstaviken eller Hallsfjärden.

En actionbild från Östertälje visar en vind- och fartfylld bild från ett pass i segelskolan våren 1993. Bilden

staverket som producerar fjärrvärme till vår kommun och även angränsande sådana. Långt bort kan man utskilja det pågående bygget av Igelstabron som har en central funktion i den nya sträckningen av Västrastambanan.

Bron blev klar till invigningen 1995 och vi som bodde i kommunen då minns den promenad vi då kunde







## Kappseglingar 2020

### ÖBK Race

**21 maj** Flygarköret.

Distanskappsegling från Radön och ut i skärgården

**20 juni** Alvedon Cup.

Klubbkappsegling midsommardagen med start och mål vid Radön

**15 aug.** Radön Runt. ÖBK-s klubbmästerskap i samband med kräftskivan

**12 sept.** Radön Open.

Inbjudningskappsegling med start och mål vid Radön

**12 dec.** Luciasegling. Lagsegling med Terhijollarna vid klubbhamnen, knytis på kvällen

### ÖBK Medarrangör

**13 juni** Sörmlandsregattan. Distanssegling med start/mål utanför Trosa

### Övrigt av intresse

#### Maj

9/5 Lidingö Runt

30/5 Notstickhällan Race Trosa

#### Juni

2-4/6 Raymarin 2Star Oxelösund

29/6 Gotland Runt start

#### Augusti

29/8 Höstseglingen. Distanssegling Trosa

#### September

5/9 Arkö Runt - Oxelösunds SS

Seglarkommittén gnm Sasse



Radön runt 1973

Radön runt 1995



Radön runt 2018

## Sjöscouter driver SBS ungdomsverksamhet - ÖBKs unga välkomna

Södertälje Båtsällskaps (SBS) ungdomsverksamhet drivs numera av *Södertälje Sjöscoutkår*.

Man har träffar året om, givetvis med segling i Torpaviken under maj-september. Under 2019 deltog 25 barn i åldrarna 8-10 år. På lägret på Fifång i juli deltog 10 barn. 5 ledare håller i verksamheten. 2020 års verksamhet är givetvis redan igång. Förutom veckovisa möten så är det en tvådagars hajk på Ekerö sista helgen i mars.

Sommarens läger på Fifång är 5-10 juli, och till det välkomnas barn minst 10 år. Det blir dagliga seglingsutflykter med de 6 st tvåkronor man har till förfogande. (*Vilken resurs!*). Även ungdomar i ÖBK är välkomna!

Info på [sodertaljesjo.scout.se](http://sodertaljesjo.scout.se) eller Martin Dillman, 070-7426062, [dillman.martin@gmail.com](mailto:dillman.martin@gmail.com)

Lars Klasén



## Viktiga datum inom ÖBK 2020

25 apr	Sjösättningsfest ( <i>knytkalas</i> )	12 sep	Inbjudningskappsegling <i>Radön Open</i>
16 maj	Arbetsdag Radön	22 sep	Arbetsdag Hamnen ( <i>samling kl 18</i> )
19 maj	Arbetsdag Hamnen ( <i>samling kl 18</i> )	26 sep	Arbetsdag Radön
21 maj	Distanskappsegling <i>Flygarköret</i>	12 dec	Jollesegling på Igelstaviken, <i>Lucia-segling</i> med knytkalas
13 juni	<i>Sörmlandsregattan</i> Distanssegling	2021:	<i>31 jan Årsmöte, 13 feb Årsfest (prel)</i>
19 juni	Midsommarfirande på Radön ( <i>Lekar kring midsommarstången, Knytis på dansbanan på kvällen</i> )		<i>På arbetsdagarna i hamnen bjuds på korv&amp;bröd och dricka; på Radön korv&amp;bröd men medta egen dricka</i>
20 juni	Klubbkappsegling <i>Alvedon Cup</i>		
15 aug	Klubbkappsegl <i>Radön Runt</i> , Kräftskiva		

Rekommenderas att alltid kolla tider på [obk.se](http://obk.se)

## Sjösättningstider våren 2020

6 båtar per pass på följande tider:

Dag	Datum	Tid
Lördag	18-apr	09:00-12:00
Tisdag	21-apr	17:00-20:00
Torsdag	23-apr	17:00-20:00
Tisdag	28-apr	09:00-12:00
Tisdag	28-apr	13:00-16:00
Tisdag	28-apr	17:00-20:00
Torsdag	30-apr	09:00-12:00
Torsdag	30-apr	13:00-16:00
Tisdag	05-maj	09:00-12:00
Tisdag	05-maj	13:00-16:00
Tisdag	05-maj	17:00-20:00
Torsdag	07-maj	09:00-12:00
Torsdag	07-maj	13:00-16:00
Torsdag	07-maj	17:00-20:00
Måndag	11-maj	17:00-20:00

**OBS – preliminära tider! Kolla på [obk.se](http://obk.se)**

- Listor planeras läggas ut i klubbhuset till påsk. Information även på [obk.se](http://obk.se)
- Anteckna dig i god tid så vi får i alla båtar på dessa tider.
- Alla båtägare hjälps åt i sina pass.
- Under tiden i resp. pass flyttas bockar och vaggor till gräsplanen vid jolleverkstaden så att subbliften kommer fram.

### Ansvarsförsäkring är ett krav, kontrolleras vid sjösättning

Vid sjösättning ska man visa upp att båten är ansvarsförsäkrad. Detta kommer kontrolleras av Sub-förarna och nedtecknas. Kan man inte visa upp att båten är försäkrad riskerar man att inte få sjösätta vid bokad sjösättningstid.

### Vaggor/bockar måste vara märkta, kontrolleras vid sjösättning

Innan sjösättning ska alla medlemmar märka upp sin vagga/bockar med namn och medlemsnummer, kommer kontrolleras vid sjösättning. Märkplattor finns i vaktrummet.



ÖBK-kanalen finns för nedladdning på [obk.se](http://obk.se)

Redaktör är Lars Klasén [obkkanalen@gmail.com](mailto:obkkanalen@gmail.com)