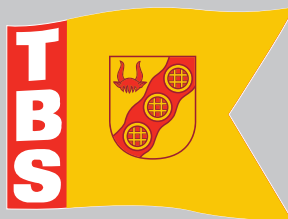


Vi har redan...



TBS-nytt
nummer 1 april 2012



Nyhetsblad för medlemmar i Trollbäckens båtsällskap

Innehåll

Ordförande har ordet	3
Rapport från hamnarna	4
Säkrare av- och påmastning!	5
Bättre infart till varvet	5
Varvet på vintern?	6
Välkomna på vårfest	7
Båttvätt	7
Hög tid för seglarskolan	8
Årliga turen norrut	10
Fem frågor till Simon	14
Kameror vid Vissvass	14
Prylbytdag	14
Slut på stopp i toan?	15
Så här sorterar du sopor	15
Ola tar över efter Rolf	21
Mats bringar ordning!	22
Välbesökt årsmöte!	24

Styrelse

Ordförande Björn Andersson
070-488 99 88, ordforande@trbs.se

Vice ordförande Väljs av styrelsen

Sekreterare Hans Strandell
770 31 55, 070-757 52 63, sekreterare@trbs.se

Kassör Björn Assarsson
712 58 11, 070-630 14 75, kassor@trbs.se

Varvschef Klas-Göran Klasson
076-164 88 14, torrsjo@trbs.se, varvschef@trbs.se

Vice varvschef Stefan Hermanson
500 283 58, 070-718 97 36, vicevarvschef@trbs.se

Hamnkaptan Ola Bergström
070-898 35 20, hamnkaptan@trbs.se

Maskiner/teknik Bo Sjöstrand
712 59 77, 070-755 26 60, maskin@trbs.se

Intendent, miljöansvarig Morgan Nilsson
798 81 32, 073-533 55 29, intendent@trbs.se

Seglingskommittén Caroline Frank
27 96 70, 073-436 56 35, segling@trbs.se

Motorbåtskommittén Patrik Sjölander
073-526 19 17, motor@trbs.se

Klubbmästare Linda Klasson
073-728 37 57, klubbmastare@trbs.se

Informationsansvarig Mats Bejbom
070-513 12 64, information@trbs.se,
tbsregister@trbs.se

Ungdomskommittén Hanna Frändh
Samuelsson, 070-270 07 67, ungdom@trbs.se

Redaktion

För innehåll och utveckling av TBS-nytt och www.trbs.se ansvarar Ann Sandin-Lindgren, Cristina Eriksson och Inger Klasson.

Har du bilder, sommarminnen eller önskemål om innehåll i tidningen eller på webben är du välkommen att kontakta oss via information@trbs.se.

Samordningsansvarig för information, hemsida och administration är Mats Bejbom som också är vår röst i styrelsen.

Ordförande har ordet

Som vanligt började årets båtsäsong med ett besök på båtmässan. Inga större inköp, förutom ett äldre sjökort över Kalvfjärden, däremot en förhoppning inför säsongen.

För mig är båtmässan det tydligaste vårtecknet, sen kommer de allt tätare besöken på varvet, besöken i båbutikerna och sen sjösättningen av båten.

I år blir det annorlunda. Jag ska pröva något nytt. Ingen ny pryl, nytt segel eller bottenfärg. Nej, något mer radikalt, i vilket fall för mig. Jag ska åka motorbåt. Genialiskt när tanken föddes, att snabbt komma ut till öarna, kunna ta med paddelkanoterna, komma in i grunda vikar. Även att snabbt åka hem när regn och rusk överraskar en. Allt kändes perfekt. Typiskt att bränslepriset verkar nå sin toppnotering just nu...Då får det bli segelbåtsfart i motorbåt – det kanske är det som blir annorlunda för mig.

Under vintern har det arbetats febrilt med olika projekt som har lett till att vi särskilt kan glädjas åt en nyrenoverad mastkran och att vi bytt ut en av bryggorna i Vissvass.

Till sist vill jag önska alla medlemmar en trevlig båtsäsong.



Björn Andersson

Rapport från hamnarna

Efter åtta år som hamnkaptän lämnar jag nu över till Ola Bergström. Eftersom jag tog över som intendent efter Ola är det väl inte mer än rätt att Ola tar över som hamnkaptän efter mig.

Jag kommer att fortsätta att arbeta inom hamnkommittén som bryggbas på brygga 4 efter Seppo som har haft den sysslan i många år. Jag slipper då det fulla ansvaret över båtplatser och bryggor. Som bryggbas kan jag fortsätta att åka ner till hamnen för att gå och småpyssla med något som behöver åtgärdas.

Vet inte om min tid som hamnkaptän gjort att hamnen blivit bättre men jag tycker att det är roligt att lämna över en riktig betongbrygga i stället för den gamla brygga fyra, som redan då jag tillträdde var på tal att behöva bytas ut. Efter varje riktigt oväder var det dags att gå ett varv på bryggan och knacka ner spik som stack upp.

Under min tid har vi fortsatt med att montera y-bommar på bryggorna, det visar sig att de flesta vill åka in i sitt eget bås. Samtliga bryggor har nu y-bommar utmed hela bryggglängden, jag har velat försöka slippa boj-bryggiggare. Samtidigt med detta arbete har bryggorna förstärkts med fler bryggförankringar för att klara påfrestningarna av väder och vind.

Det mesta arbetet under hösten och vårvintern har bestått av att ta upp bryggförankringar och demontera y-bommar samt montera tillbaka dem. Vår nya skeppare på bojbåten har tillverkat y-bomskärror som vi har haft mycket hjälp av vid hanteringen av bommarna. Nu under vårvintern är vi i full gång med att få hamnen färdig inför sjösättningarna. Som vanligt har vi medlemmar som bytt till större båtar som behöver flyttas till bredare platser. Vi har dessutom lagt ut nytt grus på gångarna som blivit leriga efter ledningsgrävning i höstas.

På Storängsbryggan har vi bytt ut några 8-metersbommar till 10-meters samt justerat platserna för att inte behöva flytta några medlemmar till Vissvass.

Under vinterhalvåret har vi haft en båt som legat kvar i hamnen, fast jag förgäves försökt att få ägaren att ta hem sin båt. Om ni går in på vår hemsida så ser ni vad som kan inträffa då inte båtägarna ser till sina båtar. Hoppas nu att båten kan bärgas så den kommer bort från hamnen.

Jag lämnar nu uppdraget som hamnkaptän och tackar mina medhjälpare i hamnkommittén för fint samarbete under åren.

Rolf Strömer, hamnkaptän

Missa inte

Vinteravgift och mailadress

Av praktiska skäl beslöt höstmötet att tidigarelägga betalningen av vinteravgiften. Den 31 maj är numera senaste dag för betalning. Kolla så att du har aktuell e-postadress hos Båtunionen, annars får du varken e-postfaktura eller påminnelser om vakt och arbetsplikt.

Bättre infart till varvet

Vägen mellan grindarna vid varvet och ”stora vägen” har varit i ett inte helt bekvämt skick. Nu har vi i samarbete med TBK renoverat vägen. Bosse Sjöstrand har med hjälp av Micke Haraldsson sett till att vi fått en ny vägtrumma och dikat ut för bättre avrinning. Så förhoppningsvis ska det inte skaka lika mycket framöver. Men kom ihåg att hålla igen på farten ändå, det är aldrig kul när det dammar på nyputsade båtar.

Säkrare på- och avmastning!

Till sjösättningarna kommer varvet ha en renoverad mastkran med en starkare motor. Läs noga på skylten vid kran vad som gäller när du ska masta på och av. Så här fungerar det framöver.

- Master får väga max 400 kg
- För att undvika överbelastning måste gummikilar först tas bort vid avmastning.
- Två nya väntplatser finns nu på mastbryggans kortsidor.
- Lång- och kortsidor är försedda med däck och duk för att du ska slippa fendra av.
- Mastkranens lutning går att anpassa till båtens bredd med hjälp av en skala på dragstängen.
- Ändra aldrig kranens lutning med masten hängande.



Så här kan man också göra...

Händer det något på varvet på vintern?

Jo då massor, det är bara ett kort uppehåll mellan jul och trettonhelgen. Efter två kalla och snörika vintrar förberedde varvet sig på ännu en sträng vinter och lyckades bl.a. få tag i sand, förra året fanns knappt ett sandkorn att uppbringa. Den kom väl till pass trots att vintern inte blev så lång, för isigt var det i alla fall. Och som vanligt har Mats Selvad snabbt och effektivt tagit bort den snö som kommit ner.

Vintern stora renoveringsprojekt har varit mastkranen, bojbåten och en stor genomgång av slamkrypare 2. Varvsgänget har varit uppdelat i tre grupper som ansvarat för att rätt saker blivit gjorda. Robert Hansson, Bosse Lindgren och Rolf Elwin har basat för slamkryparna, Bengt Karlsson och Kalle Ekholm för bojbåten och Göran Lindgren, Niklas Izaksson och Paul Waserbrot för mastkranen. Övriga varvskillar har hjälpt till där det för stunden funnits mest att göra.

Renoveringen av mastkranen startade redan efter sista upptagningen då Bosse Lindgren och Rolf Elwin letade upp ett nytt CE-godkänt spel och vi tog ner mastkranen. Innan isen blev för tjock hann vi vända tillbaka mastkransbryggan så att det gick att förstärka den på rätt sätt. Göran har beräknat hur mycket vår mastkran ska kunna klara av. Vi har sen förstärkt mastkranen och bryggan och försett bryggan med bildäck och PVC-duk för avfendring. Paul har sett till att spelet fått en varvtalsreglering med mjukstart och stopp.

Bojbåtens drivning slutade att fungera i höstas, den kunde endast backas. Felet hittades och det visade sig vara vårt nya drev som krånglat. Där har Mats Bejbom skaffat fram reservdelar, hydralläckaget har tätats och bojbåten oljesanerats.

Slamkrypare 1 och 2 är nu 20 år gamla och måste efter varje säsong gås igenom noggrant. I år har vi delat på styrleder och framvagn och inspekterat rostangrepp. Fjärrmanövreringen har Lars Jerström och Rolf Elwin gått igenom och bytt ut kablage mm.

Avloppsfrågan kommer att kräva en tillbyggnad och här har vi haft god hjälp av Roj Gripsborn som hjälpt till med ritningar och bygglovs-handlingar till kommunen. Läs mer om detta längre fram i bladet.

*Välkomna och vårrusta på ett nyrustat varv
Klas-Göran Klasson*

Välkomna på vårfest med grekiskt tema!

Den 25 maj kl 19:30 välkomnas ni alla i vanlig ordning för invigning av våren med bubbel, grissinis och olika dippröror vid ladan i Vissvass.

Kvällens meny Grekisk grillmiddag med gremolatamarinerade helstekt fläskkarré, serverad med klassiska tillbehör såsom tzatsiki, greksallad och klyftpotatis samt en halv flaska vin.

När detta avnjutits serveras kaffe med grekisk mandel- och honungskaka.

Baren är såklart öppen och går även den i grekiskt tema liksom tonerna från vårt fantastiska husband.

Kostnad 200 kronor per person
Anmälan senast den 15 maj till taina1402@hotmail.com

Betalningsdag senast den 15 maj till konto 87125-1, glöm ej att skriva vem som betalat, för hur många samt om ni inte äter kött.

Gör din arbetsplikt i festkommittén

Tycker du att det är kul att fixa fester så finns det plats för fler i festkommittén, hör av dig till Linda, 073-728 37 57, eller linda.klasson@hotmail.com så berättar hon mer.

Den nya båttvätten

Igångsättningen av kommunens båttvätt vid Vissvass är fördröjd. Bygglovet/strandkyddsdispensen måste omprövas. Ärendet ligger för närvarande för prövning hos kommunen och Länsstyrelsen och det är osäkert när tvätten kan komma igång.



Hög tid för seglarskolan

Förra året sjöd Seglarudden av liv varje torsdagskväll då nästan 25 barn och ungdomar samlades för att segla optimistjolle. Nu närmar sig våren med stormsteg och ungdomssektionen ser fram emot lite värme så att vi kan börja vårusta optimistjollar, trissjollar och följbåtar, för snart drar årets seglarskola igång.

Seglarskolan vänder sig till dig som är barn eller ungdom och som kan simma 200 meter. Du måste vara 7 år fyllda och vilja lära dig att segla jolle. Om du varit med i seglarskolan tidigare har du förtur till de platser som finns och du kommer att få ett brev/mail hem där vi ber dig att anmäla dig själv (om du är barn/ ungdom) eller ditt barn.

Om du inte varit med i seglarskolan tidigare anmäler du dig med namn och födelseår på ungdom@trbs.se före 10 april. Du kommer få ett meddelande innan den 20 april om du fått en plats på årets seglarskola.

Årets seglarskola kostar 450 kronor plus en medlemsavgift för juniorer

på 50 kronor som även gör att barnen är försäkrade.

Dessutom utgår en rabatt med 100 kr/båt om man seglar egen jolle.

Efter varje seglingspass fikar vi med mackor och saft, kaffe och te. Är du intresserad av att segla jolle – boka redan nu upp vårens torsdagskvällar och häng med och lär dig segla.

Datum för seglarskolan 2012:

Våren

Torsdagar den 3, 10, 24 och 31 maj samt den 7 och 14 juni

Hösten

Torsdagar den 23 och 30 augusti samt den 6 och 13 september

Eventuellt tillkommer något datum för den som vill vara med på en onsdagssegling i kölbåt – datum meddelas vid första seglarskoletillfället.



Vi börjar på torra land...

Seglarskolan utvecklas

TBS seglarskola har blivit en SSF certifierad seglarskola. För att ge dem som vill börja segla en hög kvalitet på undervisningen har vi i ungdomskommittén tagit hjälp av SSF:s Seglarskola. Vi har haft kontakt med två seglingscoacher från SSF som hjälpt oss med hur vi kan utveckla verksamheten. Nu är de flesta av oss ledare utbildade seglingsinstruktörer och tre av oss är tränare. Vi är utbildade enligt SSF:s instruktörsutbildningar respektive tränarutbildningar på grön nivå.

Vi följer nu av SSF:s Seglarskola fastställda minimikrav på kursplaner för nivåerna Nybörjare, Fortsättning och Grön kappseglingkurs. Färdighetsmålen enligt kursplanerna dokumenteras genom kursdiplom som

utgör utbildningsbevis för respektive nivå. Alla SSF-certifierade Seglarskolor följer en gemensam kursplan och det innebär också en utbildningsgaranti om kursen skulle bli inställd på grund av dåligt väder. Samtliga seglarskolekurser samarrangeras med SISU Idrottsutbildarna. Dessutom bjuds vi in till årliga fortbildningskonferenser för utveckling av SSF:s Seglarskolor. Se mer på Svenska Seglarförbundets hemsida.

Kursplanerna tillämpas som kvällskurs (torsdagskvällar) och en dagskurs i höst. Vi kommer även att erbjuda eleverna att delta i klubbens egen kappsegling (en onsdagskväll) med kölbåt.

Vårsäsongen avslutas med en utflykt. Höstsäsongen inleds med att öva på att kappsejsa med en optimist (under kontrollerade former, brukar vara årets höjdpunkt!) och avslutas

med en klubbkappsegling där även TBK:s seglarskoleelever är välkomna. Även våra elever är inbjudna till TBK:s junior-KM och vi hoppas på ett utökat samarbete mellan klubbarnas seglarskolor.

Ungdomskommittén



...och avslutar med fika.

*Hur skulle det vara att gå norrut mot Höga kusten?
Det är vi flera som funderat över. Här får vi svar från
några som gjort resan många gånger.*

Årliga turen norrut med vår Surfina

Så var det dags igen. Vi ska ta båten till vår sommarstuga, som är ett arv från mina föräldrar och ligger vackert i en stilla vik (Svartviken, strax söder om Härnösand) med sjötomt och vacker utsikt. Och vi är jag, min man Sölve och vår hund Gandalf, en airedale-terrier som är 7½ år, och vår Nimbus 38.

Vad behöver vi ta med nu då? Finns det tillräckligt ombord av torrfoder, konserver, dryck av olika sorter, hundmat och vilka färskvaror behöver vi bunkra. Resan tar ju för vår del, med vår ganska snabba motorbåt, inte så många dagar om vädret är skapligt, men eftersom vädertjänsten inte längre känns så tillförlitlig kan vi ju bli liggandes någonstans, så t.ex. hållbar mjölk kan ju vara en tillgång.

När allt detta är avklarat ger vi oss iväg, en ganska vacker måndag förmiddag i mitten av juli. Hur långt vi åker första dagen brukar vara avhängigt av när vi kommer iväg och vädret förstås. Första delen av turen ut till Jungfrufjärden ägnar jag en stund åt att packa in det sista, så att vi vet att allt är på plats. Nu styr vi kosan norrut och i början är det ju idel välbekanta öar och vyer som passerar. Eftersom det är mitt i semesterperioden är det gått om båtar

ute fast det är vardag och det känns ju verkligen trevligt. Vi fikar på pulverkaffe och lite gott kaffebröd.

För att underlätta dagens fikapaus under gång har jag alltid en pump termos fylld med varmt vatten så slipper jag hålla på med kokande vatten om båten skumpar i vågorna (och det gör ju nästan alltid en motorbåt, eftersom det oftast blåser på dagtid). När vi närmar oss Stavnäs ser vi på



långt håll trafiken till och från Sandhamn som korsar den rutt vi tar. Det är lite svårt att förstå den enorma dragkraften som Sandhamn har på många men det är trevligt att titta på alla olika sorters båtar.

Vi går till ”Paradiset”, men där är ganska fullt så vi får lägga oss mot en klippa på Kålgårdsön vid södra infarten till fladen. Strax efter oss kommer ytterligare båtar och några ligger redan där. Det börjar ösregna så det är lite besvärligt att gå iland med Gandalf på hala klippor, men det går utan att någon (Sölve eller hunden)ramlar i vattnet, för själv stannar jag ombord. Middagen (kyckling i parmaskinka med balsamvinägersås) har jag lagat hemma och tagit med och så småningom somnar vi gott för natten.

Nästa dag fortsätter vi Husaröleden norrut och dagens mål är Öregrund. I Gräddö går vi in för att tanka och låta Gandalf gå iland och lägger oss en kort stund vid en brygga för att äta lite. Om man vill ligga för natten vid brygga i Gräddö är det bäst att ligga på insidan någon av bryggorna så att vågskvalpet från alla båtar ute i farleden inte ska störa. Det är ibland en förskräcklig trafik med småbåtar som kör ganska fort. Gräddö har ju fullservice, och det finns också affär inom gångavstånd och brukar vara lugnt och fridfullt.

Det blåser vid Gävlebukten

Turen går vidare upp mot Arholma och när vi kommer ut på mer öppet vatten efter Simpårs-klubb ser vi land bara svagt på vår babordssida. Sjön är inte alltför grov men det ska ändå bli skönt att komma i lä innanför Gräsö så småningom. I Öregrund finns fortfarande en del tomma platser längst in mot stranden (där djupet inte är så stort). Vi hinner knappt lägga till så kommer den ena båten efter den andra och snart är det tämligen fullt. Sölve får ta en promenad med hunden och jag fixar middag. Efter maten går vi en längre promenad i Öregrund och tittar på ”folklivet” och alla krogar och fina gamla hus.

På tisdag morgon efter frukost, hundpromenad, lite disk och sådant sätter vi fart norrut för att korsa den alltid opålitliga Gävlebukten. Vi upplever att det nästan alltid blåser där, ofta ganska hårt och med krabb sjö. En gång skulle vi gå in till Gävle och hämta vår yngsta dotter, som skulle följa med till Härnösand. Motvinden var så stark att det kändes som om båten hela tiden bara stampade upp och ner och inte kom framåt. Ett annat problem med Gävle är ju att närmsta småbåtshamn ligger ganska långt ifrån, så jag kontaktade ett småbåtsvarv på södra sidan av inloppet och frågade om vi kunde få ligga där över natt så att vi kunde fånga upp vår dotter. Det gick bra.

Teater och fiskeaffär vid Mellanfjärden

Gävlebukten är annars den tråkigaste biten – inget ser man och antalet båtar är minimalt. Vårt mål är att nå Mellanfjärden som är ett gammalt fiskeläge med skyddat läge för vindar. Där finns två affärer, den ena är en fiskaffär som har bl.a. strömmingsinläggningar av alla de sorter, så vi behöver inte fundera på middagsmat. Vill man kan man ju också äta på ”Bryggan” som är en restau-

rant två steg från båten och delvis ligger på samma brygga där båtarna ligger (med boj eller ankare). En större hantverksbutik med lokal anknytning ligger också vid bryggan och där är det ofta konstutställning på översta våningen och försäljning våningen under.

Om man kommer i augusti kan man i samma byggnad gå på teater. Det brukar vara mycket folk som kommer farande för att se pjäsen som ges ett antal kvällar och en del sover då över på det lilla hotellet som finns. En gång när vi låg där kom en tysk segelbåt och la sig bredvid och den hette Haparanda och de hade också en hund med samma namn. De hade varit där för 12 år sedan och var nu på väg dit igen och tyckte att det var ett så fint namn. Eftersom det är en vanlig veckodag stänger restauranten ganska tidigt så det blir lugnt och fridfullt i hamnområdet. Om man inte vill åka hela vägen till Mellanfjärden kan man gå in till Höllik, som ju också är ett gammalt fiskeläge i ett skyddat läge på Hornslandet. Det är väl värt ett besök med sin säregna natur.

Cykelbemannad mack!

Så vaknar vi nästa morgon och nu återstår bara den sista etappen till slutmålet. Vi tankar lite från den farmartank som finns i Mellanfjärden. Den är inte bemannad utan man får ringa ett telefonnummer så kommer någon åkande i bil eller per cykel, så att man kan tanka.



Vädret är fortfarande ganska bra så det ska nog inte vara något problem att nå fram under dagen. I lä av Brämön, strax söder om Sundsvall, saktar vi in

och jag fixar lite lunch. När vi nu fortsätter och om vädret är klart ska vi snart kunna se den vindsnurra som står på Vårdkasberget på Härnön och då är vi ju nästan ”hemma”.

Vi glider sakta in i ”vår” vik och vinkar åt några av våra grannar och så lägger vi oss vid vår egen brygga. Nu kommer några veckor med besök av barn och barnbarn och turer med båten bl.a. upp i Ångermanälven för att titta på Högakustenbron underifrån. När vi passerar under den blir vår hund ganska tokig. Han skäller på bron, som om han skulle kunna skrämma bort den. Kan- ske tror han att den är en hotfull fågel eller något sådant.

Hemresa med besök vid Axmar

Vi har en härlig tid i Svartvik men även den har ett slut så efter några veckor bär det av söderut igen. Vi tar lite längre tid på oss på nervägen och stannar bl.a. i Axmar – dvs Axmars brygga. Där finns en bra restaurant och i övrigt mest utställningar i det gamla bruket. Att promenera och titta på den gamla bruksmiljön är trevligt och väl värd den ganska besvärliga infarten. Eftersom vår hund vägrar att vara ensam på båten beställer jag mat i restauranten som jag tar med ombord. Det är ju gott att äta det någon annan har lagat och ma- ten där är verkligen god.

På vår väg söderut händer något ganska ovanligt. Vi passerar Öregrund och vädret är vackert och inte särskilt blåsigt (det var också ganska lugnt när vi korsade Atlanten – nej! Jag menar naturligtvis Gävlebukten) och vi kommer ut i södra inloppet och märker att det börjar blåsa upp från sydost.

På bara 10 minuter blåser det så kraftigt och blir så krabb och kraftig mot- sjö att vi tvingas gå med kraftigt reducerad fart ända ner till Arholma. Det fortsätter att blåsa så vi söker natthamn i Gräddö och på insidan bryggan får vi plats turligt nog. En god natts sömn och vi kan fortsätta får färd.

När vi kommer till Husaröleden så småningom är klockan inte så mycket och vädret strålande vackert. Vi passerar den bana Roslagsloppet kör och stan- nar ett tag och tittar på alla fartvidunder som passerar. Det är ganska många båtar ute för att titta fast man bara ser dem i några minuter vråla förbi. Vi känner inte för att åka hem än utan lägger oss stilla i Paradiset och bara njuter och badar och har en verkligt skön dag och sover också över natt där. När vi vaknar nästa morgon har det vackra vädret försvunnit och vi far hem i häl- lande regn. Tre veckor har vi varit borta, men det känns som om det var i går vi for. NÄSTA SOMMAR IGEN.

Ulla skrev och Sölve, Gandalf och vår båt Surfina instämmer.

Fem frågor till en ungdomsledare:

Varför blev du ungdomsledare?

Ja, jag har seglat mycket själv och tycker att det är skoj. Tyckte därför att det skulle vara roligt att lära andra att segla. Det är ju en god erfarenhet och ett hedersuppdrag som jag kommer att ha nytta av yrkesmässigt.

Bästa båtminne?

Jag har många bra seglarminnen bl.a. från Ornö Runt, men det jag kommer att tänka på var midsommaren för några år sedan då vi hade bestämt oss för att skaffa båt och jag fick ligga på fördäck på en av våra vänners motorbåt när den gick i 40 knop. Det var skoj!

Ett bra råd?

Till många av barnen som är rädda för att kapsejsa vill jag ge rådet: Det är bara att köra! Det är så man lär sig.

Det bästa med TBS?

Att det är ett sådant gott engagemang. Vi sköter så mycket själva som vakter, arbetsplikt, maskiner, seglarskola och gör det på vår fritid utan betalning. Alla ställer upp.

Sommarplaner?

Segla! Sedan går jag mitt tredje år på praktikkurs på Sjövärnsskåren.

Kommer att få köra lite bevakningsbåt i sommar och det ser jag fram mot.

*Simon Waserbrot, 17 år
Ungdomsledare på TBS seglarskola*



Kameror vid Vissvass

Sen i höstas har även hamnen i Vissvass kamerabevakning. Bilderna planeras att börja visas på hemsidan under våren på samma sätt som de visas från varvet.

Prylbyttardag

Den 14-15 april är alla välkomna att ta med båtgrejer som ni inte behöver till varvet. Vi tänker oss den enklaste sorten av bakluckeloppis. Byt eller sälj medan du vårrustar båten.

Slut på stopp i toan?

Varvet växer och är numera välbesökt hela året med båtägare som arbetar med sina båtar, med kurser och med ungdomsverksamhet.

Köket och toaletterna i klubbstugan används flitigt och som följd av detta måste septiktanken tömmas ofta. Förra året tömde vi tanken till en kostnad av sextio-tusen kronor. Trots att vi försöker tömma tanken så snart det behövs så händer det att vi måste låsa toaletterna för att tanken är full.

Av den anledningen fick varvet i uppdrag att se om vi inte kunde skaffa en reningsanläggning för att slippa att stänga av akut och för att på sikt få bättre ekonomi.

Nu arbetar vi på en bra lösning på problemet, nämligen ett biologiskt minireningsverk och avsaltningsanläggning med membranteknik. Tekniken innebär att vi får sjövattnet avsaltat och avloppsvattnet renat med biofilmsteknik. Vår befintliga avloppstank kommer att vara en del av systemet men vi kommer att behöva bygga på klubbstugan med ett rum för reningsverket.

Ansökan om bygglov ligger nu hos kommunen. Tidplanen för projektet beror på hur fort vi kan få bygglov, ta beslut om ekonomin samt bygg- och leveranstid.

Så här sorterar du sopor vid varvet...

Vid miljöstationen lägger du miljöfarligt avfall. Olja och glykol, förtunning och färgrester, sprayburkar, oljefilter, lampor, batterier och oljiga trasor, rätt sak på rätt plats.

Vanliga hushållssopor läggs container för hushållssopor.

Under april och maj finns en blandcontainer där presenningar, plastdunkar, tomma färgburkar och även trä och plåtskrot kan läggas (men aldrig miljöfarligt avfall). Övrig tid på året måste vi själva ta avfallet till miljöåtervinningen.

Du måste alltid själv ta med dig förorenad diesel och bensin samt elskrot till macken eller miljöåtervinningen.

Slipdamm, slipvatten och skraprester ska tas omhand som farligt avfall. Detta gör du förslagsvis genom uppsamling på presenning eller genom att använda en dammsugare till maskinen. Avfallet läggs sedan i miljöstationen.

Varvsledningen



Efter 17 år med Rival 22 hade vi börjat se oss om efter något större. Vi ville framförallt ha ståhöjd ruffen men är man frälst på långa och smala båtar finns inte så mycket att välja på. Vi tittade lite på Passad, S30 etc. men vi hade egentligen inte kommit så långt i funderandet när vi lite oväntat plötsligt hittade vår drömbåt.

Vi var på väg hem från Öland med bil och hade satt oss att fika vid slussen i Mem, den första slussen på Östersjösidan av Göta Kanal. Då såg vi en lång, smal men ändå kraftfull skönhet med hög rigg komma glidande. Det var Omega 42:a - en av de fyra som byggdes av Lidköpings Båtsnickeri i början på 2000-talet. Båten var dessutom till salu visar det sig och vi kliver ombord och tittar. Sen är det kört!

Vi kontaktar bank och hamnkapten Rolf Strömer och försäkrar oss om finansiering och hamnplats och åker en månad senare ner till Lidköping och tittar på båten en gång till.

Efter en kort betänketid och förhandling så slår vi till och är plötsligt ägare till Anandra med segelnummer SWE 303. Säljaren seglar upp båten till Sjötorp och lägger henne i gästhamnen mellan sluss 1 och 2 dit vi åker ner den 23 augusti, betalar och tar henne i besittning. Här följer sen loggboken från hemseglingen:

26/8 Sjötorp – Töreboda, 18 slussar, 9,9 nm

Vi vaknade till en underbar morgon med strålände sol. Martin var med som extragast denna första dag. Efter frukost i sittbrunnen bar det av till Kanalkontoret för att betala kanalavgiften på 7 500 kr (det kostar på

att ha en båt som är nästan 13 meter lång!) och för inköp av sjökort och kanalbeskrivning.

Eftersom det är lågsäsong går vi i konvoj med 4 andra båtar. Nervöst inför första slussningen och vi gav oss ut i förväg och ”övningskörde” i den lilla bassängen mellan sluss 1 och 2. Långsamt och försiktigt styrde vi sen in i slussen och förtöjde med sträckt akterlina rakt upp och förlina en halv båt längd längre fram som gick genom ett brytblock i fören tillbaks till en skotwischen. Själva slussandet är rätt odramatiskt trots rejält forsande när vattnet släpps på. Tar man bara hem på wischen kontinuerligt så är det inget problem att ligga still vid slussväggen.

Dubbelslussen gick galant och efter tankning av diesel ovanför sluss 3 så anslöt vi till konvojen igen. Att vi måste hålla ihop hela tiden beror inte bara på de 58 slussarna utan också på alla de otaliga broar som finns över kanalen. Vid färd i konvoj har man en eller flera slussvakter som följer konvojen i bil. Om det sen blir väntetider vid slussar och broar beror lite på om slussvakten hunnit köra om konvojen inför nästa slussning/ broöppning eller ej.

I Lyrestad (efter passage av slussarna Sjötorp 2 – 8) så blev det lunchpaus. Vi fick sen sällskap med en dansk båt som följde med oss i slussarna vid Norrkvarn (2 st). Under eftermiddagen passerades sedan utan besvär slussarna i Godhögen (2 st), Riksberg (3), Nedre Hajstorp (2) och Övre

Hajstorp (2) innan vi var framme vid etappmålet Töreboda. Här mönstrade Martin av och tog vår bil tillbaks till Stockholm. Resterande besättning handlade och skålade efter en god middag för en lyckad första dag på kanalen. Vädret hade varit strålande och den här biten tycker vi nog var den allra vackraste på hela kanalen.

27/8 Töreboda – Karlsborg, 2 slussar, 24,6 nm

Morgonen är gråmulen men varmt i luften. Konvojen startade kl. 09.00 och dagens första sluss var Tåtorp, en av de två kvarvarande slussar i kanalen som hanteras manuellt. Uppslussning var på hela 0,25 m och det klarade vi galant trots Martins frånvaro.

Efter Tåtorpsslussen kom vi ut på sjön Viken – kanalens högsta punkt på 91,8 m och den som gör att den inte töms på vatten (från Viken går det ju annars utför åt bägge hållen). Viken är en rätt stor och grunduppfylld sjö men leden är rejält utprickad. Innan man kommer fram till Forsvik och den första slussen där vi skulle slussa neråt så passerar vi Spetsnäs-kanalen och Billströmmen som är smala, sprängda delar av kanalen där det inte går att mötas..

Forsviks sluss ligger lite avigt till och man får vänta rätt långt från slussen på att få grönt ljus för att komma in. Det här var ju också den första slussningen nedåt och höjdskillnaden är den största i någon enskild sluss – hela 3,5 m. Slussvakten tog det dock mycket lugnt, förklarade hur vi

skulle göra och att vi skulle se upp för utskjutande stenar som fanns längre ner i slussen precis där vi låg.

Efter avklarad slussning i Forsvik kunde vi välja mellan att ligga kvar i Forsvik eller att fortsätta till Karlsborg för natthamn. Vi valde att fortsätta till Karlsborg vilket visade sig vara ett misstag. 10 m från gästbryggan fanns nämligen ett jättelikt tält och en just påbörjad rockabillyfestival. Vi flydde snabbt bort från denna och besåg Karlsborgs Fästning. Efter en utmärkt middag på en Thairestaurang lyckades vi efter allt som hänt under dagen somna gott trots musiken strax intill.

28/8 Karlsborg – Borensberg, 6 slussar, 26,3 nm

Kl. 09.00 var det dags för broöppning i Karlsborg för att komma ut på Vättern. Eftersom det blåste rätt bra tänkte vi först segla över Vättern för bara focken. Sjön låg dock tvärs och det blev ett väldigt rullande samtidigt som farten inte blev något vidare när vi stängde av motorn. Vi bestämde oss för att hissa storen och det var kanske ingen jättebra idé att göra det för första gången vilt gungande ute på Vättern. Det strulade också rejält och storfallet fastnade framför fiolstagen och gick inte att få loss. När vi sen försökte rulla in focken så snodde sig skotet flera varv runt förstaget och det gick inte att vare sig rulla in eller skota focken. Blev till att köra tillbaks med motor mot Karlsborg där vi sen i lä kunde trä ur fockskotet och fixa så att focken gick att skota igen. Vi var

nu lite skärrade och bestämde oss för att köra med fock och motor över till Motala.

I Motala fick vi förstärkning av Micke som kappseglat där dagen innan och som skulle skjutsa hem oss från Borensberg för ett lite mellanspel i Stockholm. Det kändes skönt att ha



med Micke när vi skulle in i första slussen med kraftig vind i ryggen som gjorde att vi gjorde ett par knop på bara riggen. Efter slussen i Motala (med en nivåskillnad på bara 0,2 m) så blev det nu ett avsnitt med rätt många broar som skulle öppnas innan vi kom fram till slustrappan vid Borensbult. Där är det 5 slussar med en nivåskillnad på 15 m och det är en rätt hisnande känsla att befinna sig i

översta slussen och kika ner på Boren långt där nedanför.

Väl nere i Boren så hann vi knappt ut ur kanalen innan Micke hade dragit upp seglen och nu gick allt mycket bättre än på Vättern. Vind på 10 m/s rätt i sidan, ingen sjö och en stadig fart på drygt 8 knop! Vid 19-tiden var vi framme i Borenhult och förtöjde i gästhamnen. Därefter hemfärd i Mickes bil.

1/9 Borensberg – Norsholm, 17 slussar, 26,0 nm

Besättningen var nu förstärkt med Arne. Vaknade till en dimmig morgon (vädermässigt alltså). Vår förra konvoj hade lämnat Borensberg redan på måndagen och den nya bestod bara av Anandra och en gammal engelsk plastbåt från 60-talet. Skepparen var på väg hem efter att under 3 månader ha gått genom Kielkanalen, rundat Brittiska öarna (via Caledonian Canal), seglat över Nordsjön och sedan via Trollhätte kanal och Väneren nu nått Borensberg. Nu hade han en gast med sig men en stor del av färden hade han seglat ensam.

Dimman lättade och vi gav oss iväg vid 9-tiden till den första slussen inne i Borensberg. Denna är en av de två slussar i kanalen som sköts med handkraft och Arne fick som yngste man i besättningen hjälpa slussvakten vid gångspelet. Nivåskillnaden i denna sluss var inte mer än 0,2 m. Sen följde en lång sträcka med 7 fjärrstyrda broar innan lunchstopp i Ljungsbro och godisproviantering på Cloettafabriken (4-5 kg vilket precis

räckte hela resan hem).

På eftermiddagen följde en rad slussar som avslutades med den berömda slussstrappan i Berg (7 slussar). Här tog det lite längre tid än beräknat efter att strömmen gick två gånger och slussportarna inte kunnat öppnas. Över Roxen blev det motor i brist på vind och efter en sista slussning i Norsholm blev det dags för natthamn. Dagen avslutades med ärtsoppa, plättar och varm punsch!

2/9 Norsholm – Mem, 14 slussar, 15,2 nm

Mem – Arkösund, 20,0 nm

Dimmig morgon och vi får order av slussvakten att gå nära slussar och broar så att han kan se att vi är på ingång. Vid lunchtid när hälften av slussarna avverkats fick vi lägga till medan vi mötte en konvoj på 12 segelbåtar på väg hem till Linköping samt kanalbåtarna Diana och Wilhelm Tamm. Blev rejält sug i kanalen när dessa passerade. Vi låg bra förtöjda men inte vår konvojkollega som fick en rejäl smäll när den gled ut mot Wilhelm Tamm när den passerade.

Proviantering i Söderköping följdes av en regnig etapp till sista slussen i Mem där det blev besättningsbyte. Av mönstrade Arne och Ewa och på mönstrade Per. Efter allt motorbåtsåka var vi naturligtvis seglingsugna när vi kommit ut ur kanalen men totalt bleke gjorde att det blev motor ända upp till Arkösund dit vi kom i mörkret vid 9-tiden.

3/9 Arkösund – Askö, 36,8 nm

Bleke på morgonen. Byte från självslående till 110 % fock (som visade sig vara helt oanvänd när vi tog upp den ur säcken). Dieseltankning för säkerhets skull men efter bara ett par hundra meters motorgång kom en lätt bris och det gick att börja segla. Vinden ökade långsamt från SO och vi hade fin halvwind över Bråviken, förbi Oxelösund och V Stendörren

kanske varit läge för ett rev. In i Herrhamraleden och sen brant slör uppför Mysingen. Lunchstopp och bergsbestigning vid Älvsnabbenmonumentet på Kapellön utanför Muskö. Lite trasel att få ut rullfocken (vi hade använt fel fall visade det sig) men annars fin segling förbi Dalarö i vind som ökat lite ytterligare. I Vissvass kunde vi lägga oss mellan bommarna på den lånade platsen på brygga 2.



upp till Askö där vi tog natthamn i viken på NO sidan.

4/9 Askö – Vissvass, 42,9 nm

Solig morgon med vind som ökat till ca 10 m/s. Dikt bidevind ner till leden. OK med fulla ställ men skulle man kryssat hela dagen hade det

Väl hemma kändes det nästan lite sorgligt att vårt ”hemtagningsprojekt” var slut. Göta Kanal var verkligen en upplevelse och vi gör gärna om den någon gång i framtiden.

Göran Haglund och Ewa Haglund Toll

Ola tar över efter Rolf

Ola Bergström valdes på årsmötet i slutet av mars till ny hamnkaptan efter Rolf Strömer.

– Jag lämnar över till en kille som är gammal i klubben och väldigt duktig, säger Rolf. Det känns jättebra att det blir en bra och erfaren hamnkaptan som tar över.

Ola har varit medlem i TBS sedan i mitten av 80-talet och var tidigare intendent före Rolf Strömer. Han fick nyligen frågan från Rolf om han kunde tänka sig att ta över efter honom som hamnkaptan.

– Ja, det kan jag väl göra, svarade jag, berättar Ola. Nu när jag gått i pension har jag mer tid och Rolf har ju förberett allt.

Ola har än så länge inga speciella nya planer för arbetet som hamnkaptan - mer än att det ska fungera.

– Det har fungerat bra i över 25 år så det är bara att följa i Rolfs spår. Vi har samma värderingar!

Ola Bergström,
nyvald hamnkaptan
Båt: Segelbåt HR 312 som
han haft i ett år (tidigare en
Shipman 28 sedan 1985).
Besättning: Fru Berit



Avgående hamnkaptan Rolf, med blommor, och vår nya hamnkaptan Ola, som får vänta lite på blommor.

Rolf släpper dock inte arbetet med hamnen.

– Jag har hoppat på som bryggbas på brygga fyra. Den är ju ny och fin och behöver inte så mycket underhåll på bra länge, smart va? skrattar Rolf.

Rolf framhåller att det varit jobbiga men roliga år som hamnkaptan.

– Vi har varit och är ett bra gäng som har haft kul när vi arbetat ihop!

Mats bringar ordning!

När TBS för några år sedan gick över till Båtunionens register blev det en massa krångel och fel som gjorde att många medlemmar fick felaktiga fakturor och att många e-mailadresser saknades. Det blev en tid av kaos för de som var ansvariga på klubben för båtplatser, vakter och ekonomi.

Som tur var för klubben gick funktionären Mats Bejbom i pension för två år sedan från sitt jobb som reservdelschef på Yamaha. Istället för att flyga runt i Skandinavien och Baltikum satte han sig på fulltid och redde ut den soppa som hade blivit när man konverterade klubbens eget register till det system som Svenska Båtunionen (SBU) använder.

– Ja, jag har lagt ner lite tid på registerbiten och fakturorna, säger Mats. I början jobbade jag nästan heltid med att rätta till de fel som var och försökte komma underfund vad som hade hänt efter registerbytet. Det blev ju som sagt var många fel när man la över registret till SBU. Nu tror jag man kan säga att det är i någorlunda ordning.



Konsten är att välja en lagom nivå

Som funktionär brukar Mats vara på klubben varje onsdagkväll och då kan medlemmar komma ner och få hjälp att logga in sig på Båtunionen om de har tappat lösenord eller om det krånglar med datorn.

– Det är ofta väldigt positivt att ha med folk att göra, tycker Mats som har varit funktionär i många år.

Mats kommer inte ihåg hur det kom sig att han blev funkis.

– Jag blev väl inlurad på något sätt att hjälpa till, säger han med ett leende. Så betungande är det ju inte att ställa upp om man har vett att lägga det på en rimlig nivå och att man sätter stopp när det blir för mycket. Det bästa med att vara funkis är ju folket och samvaron i klubben. Sen gör man ju någonting och idag har jag dessutom mer tid att lägga ner på arbetet i TBS.

Mats kom in i styrelsen 2009 och tycker att det numera har blivit en betydligt bättre stämning i klubben. Förut kunde det vara mycket tjafs

mellan olika delar i klubben vilket många medlemmar märkte på bl.a. årsmötena.

– Vi har idag ett bra samarbete i styrelsen. Varv och hamn har blivit en gemensam angelägenhet för hela styrelsen, även om man har olika ansvarsområden. Mats tycker också att det är bra att det kommit in många nya friska krafter i styrelsen.

– Folk ska inte sitta för länge i en styrelse, tycker Mats. Efter 3-4 perioder bör man byta.

Började segla som sjöscout

Han hoppas att få lite mer tid till att fixa med sin egen båt och projektet hemma.

– Det blev inte direkt lugnt och skönt att gå i pension, skrattar Mats. Jag hinner inte med mer idag än när jag jobbade. Jag trodde att jag skulle hinna med mer av renovering av huset och andra sysslor hemma nu när hustrun fortfarande arbetar fulltid.

Några större projekt på sin Storebro Royal 33 har han inte heller hunnit i vår.

– Jag har hållit på att göra ordning teaken i sittbrunnen som jag misskött lite grann. Fixat med lister och räcken. Inga stora projekt i år utan mer underhåll av befintligt. Att Mats som jobbat på Yamaha i många år har valt att ha segelbåt är inget konstigt.

– Intresset för segelbåtar fick jag som ung grabb i Sjöscouterna. Seglade jolle som 14-15-åring och var med i sjövärnsskåren en tid. Men jag är uppfödd med motorbåt och öppna snurrebåtar och jobbade med sådana en period.

Mats Bejbom är från början byggnadsingenjör. På 70-talet när det var dåligt med jobb skulle han hjälpa en kompis och hamnade då på Stavnäs Marina.

– Jag var där tre-fyra år och jobbade efter det på Monark/Crescent i några år innan jag såg jag en annons att Yamaha i Tyresö sökte folk. Där jobbade jag sedan i 35 år, fram till pensionen.

Några detaljerade sommarplaner har Mats och hustrun Inga inte hunnit att göra upp ännu.

– Jo, säger Mats! Bra väder! Det är sommarplanerna!

***Båt:** Storebro Royal 33 från 1984 (byggd i 61 exemplar).*

***Besättning:** hustrun Inga, två utflugna gästar, Martin och Mattias (som numera ser det som ett straff att hänga med ut på sjön).*

***Medlem i TBS:** sedan 1992 Styrelseledamot, registeransvarig, nyckelansvarig och styrelsens kontaktperson till informationsgruppen.*

B

SVERIGE

PORTO
BETALT

Björn Andersson omvald på välbesökt årsmöte!

Trenden är tydlig. Fler medlemmar kommer på TBS möten. Över 65 personer kom till årsmötet i slutet av mars på föreningsgården Kvarnhjulet. Den här gången räckte mackorna som tur var. (På höstmötet i november när det var över 75 personer tog mackorna slut.)

Medlemmen Lage Larsson höll ett fängslande föredrag om vädrets utveckling de senaste åren och många blev kanske oroade att se statistik och kurvor som visar att vi får allt mer extremt väder, fler stormar, värmer rekord men samtidigt köldrekord och ibland inga vindar alls i perioder. Men många valde att selektivt höra att det kommer bli varmare och längre somrar ;-)

TBS tidigare ordförande, Claes Löfgren, svingade som vanligt klubban mycket proffsigt och avverkade årsmötet formaliteter på ett snabbt och trivsamt sätt.

Det blev diskussion och information om ekonomi, spolplattor, båt tvätten och möjligheten att lägga ut klubbens köllistor på nätet.

Ny i styrelsen blev Ola Bergström som tar över efter Rolf Strömer som hamnkaptan. Resten av styrelsen, med Björn Andersson som ordförande, valdes enhälligt om.

Bli vän med TBS på Facebook

Finns vi på nätet så finns vi förstås även på Facebook. Gå med du också och se vad dina klubbkompisar har för sig.