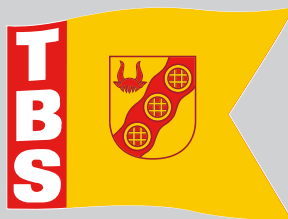


TBS har medlemmarna som...



TBS-nytt
nummer 1 våren 2014



Nyhetsblad för medlemmar i Trollbäckens båtsällskap

Innehåll

Ordförande har ordet	3
Varvet utvecklas	4
Lars Wadle, ny vice varvschef!	5
Fem snabba frågor	6
Grillfest i Vissvass	7
Grattis Göran Haglund!	7
Bara en dåre seglar mot vinden	8
E-postadress till köande	15
Vagga utan båt?	15
Råd från en kapellmakare	16
Äntligen kusteppure!	18
Seglarskolan sätter igång...	19
Vart vänder jag mig?	19
Mackor och korv och...	20
Lugnet före stormen	21
Årsmötet 2014	24

Styrelse

- Ordförande** Björn Andersson
070-384 40 04, ordforande@trbs.se
- Vice ordförande** Morgan Nilsson
073-533 55 29
- Sekreterare** Hans Strandell
770-31 55, 070-757 52 63, sekreterare@trbs.se
- Kassör** Tomas Kilström
070-517 57 91, kassor@trbs.se
- Varvschef** Klas-Göran Klasson
076-164 88 14, varvschef@trbs.se
- Hamnkaptén** Kjell Fridlund
073-312 25 50, hamnkaptén@trbs.se
- Vice varvschef** Lars Wadle
070-893 55 98, vicevarvschef@trbs.se
- Maskiner/teknik** Stefan Hermanson
500 283 58, 070-718 97 36, maskin@trbs.se
- Intendent, miljöansvarig** Morgan Nilsson
798 81 32, 073-533 55 29, intendent@trbs.se
- Seglingskommittén** Leif R. Johansson
070-793 17 03, 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** Magnus Montgomery,
070-814 45 85, 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

Det är verkligen olika förutsättningar...

Förra året hade vi nästan en halvmeter is hela vintern och nu känns det som om vi har hoppat över årets vinter. Tills bakslaget i mitten av mars.

En annan stor skillnad i förutsättningarna är hur kommunerna ser på båtlivet som en fritidsaktivitet. Sweboat, båtbranschens riksförbund, har gjort en undersökning bland kommunerna. Frågan var ”tillhandahåller ni hamnar för fritidsbåtar”. Ungefär hälften av kommunerna som tillfrågats har ingen hamn utan de förlitar sig till ideella båtklubbar, liksom vår klubb.

TBS bygger på frivilliga insatser från medlemmarna. Utan detta engagemang skulle inte vår klubb fungera. Just detta är skillnaden mellan att vara en marina eller en ideell båtklubb.

Jag tycker att Tyresö kommun ska vara tacksam och stolta över vår klubb. Till det som vi tillför fritidslivet i Tyresö, en väl fungerande verksamhet som inte belastar kommunens ekonomi.

Jag är övertygad om att alla nuvarande medlemmar vill verka för att utveckla TBS som båtklubb med fortsatt god service och måttliga avgifter. Men som sagt, det förutsätter många frivilliga insatser av medlemmarna.

Jag vill passa på att tacka en av klubbens grundare, Bo Sjöstrand, som efter drygt 40 år i klubben väljer att trappa ner på sitt engagemang. Bosse har som funktionär på ett föredömligt sätt hjälpt många medlemmar med tips och råd men framförallt varit med och utvecklat klubbens verksamhet under många år.

*Björn Andersson
ordförande*



Varvet utvecklas

För ett år sedan var det full vinter och vi trodde nästan att vi skulle få skjuta på första sjösättningarna. I år är det tvärt om, redan nu i mars frågar medlemmar om det går att få en tidig sjösättning och visst ska vi hjälpa till, bara maskiner och bryggor blir klara.

Mycket händer på varvet utan att vi behöver leta upp jobb. I höstas fick vi laga våra maskiner under och efter varje upptagning, det går tack vare våra duktiga varvsvfunktionärer som alltid ställer upp när vi ber om det. Positivt då när Stefan Hermansson sent i höstas fick reda på att en helgalvad, begagnad och helt nyrenoverad 10 tons slamkrypare var till salu. Vi var några stycken som åkte och tittade på den och sen togs ett snabbt styrelsebeslut att köpa den. Slamkryparen kommer säkert att hålla 15-20 år till, stort tack Stefan.

Avsaltning av sjövattnet och reningsverket är nu igång och provtagningar på färskvattnet visar godkänt som dricksvattnet. Reningsverket renar svartvattnet till godkända nivåer förutom nitriterna som ligger något förhöjt så där fortsätter intrimningen tills dessa blivit godkända. Det finns inga restriktioner på hur vi använder toaletter och diskvatten, snarare tvärt om. Nitrihalten blir hög för att vi släpper ner för mycket urin i förhållande till allt annat. Till alla er som inte redan vet så finns färskvattnet att hämta i en kran bakom reningsverkshuset.

Klubbhuset fortsätter att sjunka och eventuellt är det så att hela markområdet sjunker. Vi har gjort en omprioritering av våra investeringar och klubbhuset kommer inte att åtgärdas före 2015. På så vis finns tid att kontrollmäta hela markområdet för att se vilken åtgärd som behöver göras.

Vi har också dränerat och markförstärkt vid nya rampen och lagat vägar. Vi har grävt ur diket utanför staketet mot åkern så att inte onödigt mycket vatten ska tränga in runt klubbhuset.

Till sist vill jag önska er alla en riktigt fn båtsommar

Klas-Göran Klasson

Varvschef

Lars Wadle, vår nya vice varvschef!

Lars Wadle, som varit medlem i TBS sedan 1999, valdes på årsmötet i mars till ny vice varvschef efter Stefan Hermansson. Han är till vardags delägare i ett ventilationsföretag i Skrubba Triangeln och har precis köpt en ny motorbåt.

– Det är en Forbina 42 som kommer att levereras till brygga 4 i Vissvass i mitten av maj, berättar Lars. Tidigare hade jag en Galeon.



Lars tänker trappa ner sitt jobb och börja jobba halvtid om 1,5 år.

– När jag trappar ner yrkesmässigt vill jag ha något annat att göra. Det ska bli kul att jobba mer på varvet. Jag är ju en båtmänniska och tycker att det härligt att få jobba med båtar och tillsammans med andra båtmäniskor.

Hur mycket tid det kommer gå åt har Lars ingen koll på ännu.

– Det beror nog på hur vi delar upp jobbet på varvet. Det tar ett tag att komma in i det här. Jag är redan nu som funktionär nere på klubben varje onsdag.

Han kommer nu att hjälpa till att organisera upp och ta ansvar för att se till att hela varvsgänget är på rätt plats och gör rätt saker.

– Ja, det är det vi kommer att syssla med. Men den huvudsakliga uppgiften är att se till att båtarna kommer ner i sjön och tas upp på ett bra sätt.

Ån så länge har han inte några direkta planer på att ändra på saker.

– Det är alldeles för tidigt att uttala sig om. Jag har säkert saker och ting som jag tycker och tänker om. Men jag börjar med att vara med och se vad som händer i styrelsen. Det ska bli både intressant och spännande.

Han tycker att det är en härlig och trevlig stämning på varvet.

– Det känns som det är en väldigt bra sammanhållning. Ett stort kompisgäng som hjälps åt och som tar bra hänsyn till varandra. Jag tycker att hela båtklubben är en fantastisk verksamhet som ju är uppbyggt helt på ideellt arbete. Det här ska bli jättekul, avslutar Lars.

Fem snabba frågor till en "ruffhäxa"

1. Kallar du dig "ruffhäxa"?

– Haha, ja, jag gjorde ju det i en artikel i TBS-nytt. Jag är inte särskilt mycket i ruffen men tycker att det är ett roligt uttryck. Kallar mig oftare för styrman.

2. Vilka egenskaper ska en "ruffhäxa" ha?

– Ojdå. Egentligen ska väl en "ruffhäxa" vara jätteintrusserad av matlagning och se till att skepparen mår bra. Men jag är tyvärr inte så intresserad av matlagning så vi delar på jobbet för jag gillar mer att segla.

3. Vilka egenskaper ska en skeppare ha?

– Han ska vara lugn, trygg och pålitlig och inte ge sig ut när det är alltför hårt väder. Sen ska han förstås vara seglingskunnig!

4. Hur ser det ut med jämlikheten på sjön?

– Jag tycker mest att man ser herrarna vid ratten. Jag sitter ofta och styr för jag tycker det är roligt men det är Lennart som får göra alla svåra jobb och tyvärr läser han sjökortet bättre än jag.

5. Vilket råd har du till andra "ruffhäxor"?

– Lär dig segla ordentligt och lär dig läsa sjökortet. Man måste klara av situationen när man överraskas av hårt väder och andra otrevliga situationer.



*Ruffhäxa/styrman: Gunnel Agrell Lundgren
Skeppare: Lennart Lundgren
Båt: Hallberg Rassy 312,
Fragancia af Tyresö, Brygga 1
Varit på sjön sedan 1969*

Grillfest i Vissvass

Nu är det dags att inviga sommaren med en mysig majfest, precis som vi brukar.

Fredagen den 23 maj, klockan 19,00 är alla medlemmar, unga som gamla, välkomna på en grillkväll i sann skärgårdsanda. Bandet underhåller i vanlig ordning och det blir korv, festis och fiskedamm till alla barn. För 200 kronor bjuds du på välkomstdrink med snittar, grillbuffé med tillbehör och en halv flaska vin alt. öl eller alkoholfritt. Barn upp till 15 år är gratis.

Anmälan senast den 16 maj till lindaklasson@hotmail.com och då vill vi också att du har betalt. Betala till konto 87125-1 och glöm ej att ange vem som betalat, för hur många, vuxna/barn, samt om någon inte äter kött.



Vi behöver förstärkning i festkommittén

Tycker du att det är kul att fixa fester så finns det plats för dig i festkommittén. Du kan göra din arbetsplikt genom att ingå i festkommittén eller att bara boka in dig för att hjälpa till nu på vårfesten.

Hör av dig till Linda, 073-728 37 57, eller lindaklasson@hotmail.com så berättar hon mer.

Grattis Göran Haglund!

Caroline Frank berättar i ett mail till redaktionen om vår klubbmedlems tävlingsframgångar.

”Göran Haglund som tävlar för TBS, har haft härliga framgångar på kappseglingssbanorna! Neppare är en av de klassiska segelbåtarna i Sverige. Tillika är det en tuff klass att hävda sig i. Göran som seglar för vår klubb har 2013 lyckats komma 3:a i SM i den klassen. Göran kör ju även sin Omega 42, men det har vi ju mer koll på :-)

Caroline

En Neppare är en Neptunkryssare och på www.neptunkryssare.nu kan du läsa massor om denna fina segelbåt.

Bara en dåre seglar mot vinden

(Gammalt arabiskt ordspråk)

Jag och min kompis Tommy blev våren 2013 erbjudna att segla hem en Norlin 37:a från Alanya i Turkiet till Sverige. Vi nappade direkt, helt aningslösa om vad det skulle komma att innebära. Tommy och jag har seglat mycket tillsammans, ett flertal Gotland runt, andra havsrace, ett 10-tal Ålandsrace samt Östersjömaran 2001 så en liten semestersegling av en 37-fotare torde bli en lätt match.

Efter en del samspråk med ägaren Peter kom vi överens om avresa den 5/7 -13 och ersättning för utgifter. Jag och Tommy skulle flyga till Alanya för att hoppa på båten. Därefter skulle vi segla ett antal långa etapper upp till Koper marina i Slovenien.

Allt kändes bra. Jag hade dock inte helt koll på hur långt det var, så jag gick in i mitt navigationsprogram och kollade veckan innan avfärd, 1250 nm! Att det var så långt hade jag aldrig kunnat ana men som sagt Tommy och jag hade ju seglat Östersjömaran som är 600 nm och detta på cirka fyra dygn så det skulle nog fungera även om denna merit var mer än 12 år gammal.



Vildrenen i Alanya

Det var bara en liten hake som dök upp i elfte timmen. När vi kom till Koper marina så menade Peter att vi skulle masta av och rensa däcket från mer eller mindre allt, se till att Vildrenen sattes på en lastbil med vidare transport till Travemünde och därefter sjösätta, masta på, återmontera allt som var bortskravat och fortsätta seglingen till Stockholm.

Vad säger man? Det kom som en blixt från en klarblå himmel. Flygbiljetterna var betalda, en ägare som längtade att få återse sin Vildren i Sverige och två törstande seglare som ville prova på ett spännande seglingsäventyr i Medelhavet.

Det var bara att vifta bort alla negativa tankar och istället konstatera att denna nytillkomna sträcka får ses som rena rama ”landningsbanan”, en målgångssträcka på futtiga 450 nm samt av- och påmastning på en båt som aldrig mastat av på 17 år. Det torde bli en viss utmaning?

Vi anlöpte Alanya och bordade Vildrenen den 5:e juli. Efter diverse provianterande och fixande konstaterade vi att länsumpen var ur funktion. Det kändes sådär. Vi fick istället förlita oss på den elektriska pumpen.

Måndagen den 8:e, mitt på dagen var det dags för avfärd. Vi skulle ta oss ca 110 nm till Ucagiz och leta upp Hasans Krog. Det skulle dock inte bli mycket till segling utan 20 timmar motorgång vilket inte förvånade mig nämnvärt. Man har ju hört att i Medelhavet blåser det friskt eller inte alls vilket direkt visade sig stämna.

Peter hade rekommenderat oss krogens hummerrätt som skulle vara något alldeles extra. Omtänksam som Peter är så skickade han med turkiska pengar bara för att bjuda oss på denna rätt. En kompis med stort hjärta som fick oss att känna en trivsam inledning på äventyret.

Väl framme i Ucagiz

la vi till i en välordnad hamn. Hungriga och med bestämda steg letade vi oss fram till krogen där vi sjönk ner i var sin stol. Hummern togs upp ur en sump och tillagades direkt. Den delikata anrättningen gjorde oss inte besvikna. Hasan och fru var trevliga och hjälpsamma och hade drivit krogen i över 30 år. Under tiden som måltiden intogs kom frun ut med en kasse fullproppad med grönsaker som hon ansåg att vi behövde för att klara av den långa seglatsen till Sverige.



Hasans Krog i Ucagiz

Efter ytterligare proviantering var det bara att kasta loss och segla vidare västerut, cirka 16 nm till Greklands östligaste ö som vi av två anledningar döpt till "welcome to Europe". Det ena är att öns namn "Meyisti" är knepig att uttala och komma ihåg men den egentliga anledningen är att en av restaurangägarna försöker locka till sig nytilkomna sjöfarare med att vinka in båtarna till kajen framför sin restaurang och skrika, "Welcome to Europe". Som en bebodd ö ligger denna grekiska ö ensam utlokaliserad nära Turkiet.

Efter fyra timmar var vi framme vid Meyisti och staden Kastellorizou med sin trevliga och pittoreska hamn som vi hade besökt året innan när vi seglade med Peter på hans nya båt, en Sweden Yacht 52:a. Något som kännetecknar hamnen är att man får vara försiktig vid tilläggning, så att man inte knuffar till restaurangborden med landgängen. De närmsta borden står endast en meter från kajkanten.

Vid ankomsten var vi nyfikna på om vi skulle få se några stora sköldpaddor som vi hade fått göra året innan. Innan kvällens restaurangbesök hann vi med ett kvälldopp i 27 gradigt vatten och en välbehövlig vila. Innan vi klev upp ur sittbrunnen och tog tre steg fram till kvällens restaurangbord så serverade Tommy en kyld drink som satt fint i värmen.



Insegling till staden Kastellorizou på ön Meyisti

Efter en hel natts sömn i hamn började vi morgonen med att klarera in i Grekland innan det var dags att fortsätta färden. Rhodos var nästa mål på, 90 nm.

Vi lättade mitt på dagen och stävade på för motor, ingen vind idag heller. På sena kvällen började det dock blåsa upp och vinden kom med besked. 12, 13 och

vidare upp mot 17 m/s och kvällen förvandlades till en kolsvart natt med vinden rakt i näbben. Vi var trötta och modstulna så vi stävade på för motor med 3-4 knop. Efter några timmar insåg vi att det inte var gångbart att försöka hålla upp mot staden. Vi gjorde ju bara 1 knop över grund, sa Tommy. Så det var bara att hissa revad stor plus några varv på rullgenuan, falla av rejält för att undvika att gå rakt in i de stora vågor. Det blev nästan tröstlöst att se vårt nästa delmål, ljuset från Rhodos huvudstad försvinna ur synfältet när vi stampade framåt på den jobbiga kryssen i totalt mörker. Från och med denna kväll skulle vi få samma tuffa vind (meltemi-vinden) och vågor emot oss genom hela Medelhavet.

Rhodos ö dök så småningom upp i horisonten under morgontimmarna. Solen började värma och det blev en riktig behaglig segling när vi kryssade upp mot öns norra del där huvudstaden och dess efterlängtade gästhamn fanns. Tyvärr så var gästhamnen fullbokad så vi fick lägga oss på svaj på utsidan av piren tillsammans med ett 20-tal andra seglare med nationsflaggor från alla möjliga länder.

Vi blev riktigt överraskade när vi skulle blåsa upp jollen. Det visade sig att botten hade lossnat så vi fick göra ett spindelnät av linor som provisorisk botten, så att vi kunde ta oss iland. Tur ändå att det fanns en uppblåsbar durk som vi kunde lägga på ”spindelnätet”.

Efter två nätter på svaj var det dags för avfärd. Lika frisk vind denna dag. Vårt nästa tänkta delmål fick vi revidera rejält. Medelhavet bjöd på ständiga översköljningar där både vi och båten dränktes av vågor. Efter varje etapp var vi genomblöta. Efter ett meningslöst kryssande som inte ledde oss närmare målet la vi om kursen mot Symi som ligger 30 nm väster ut. Vi fick en behagligare kryssvinkel men duschades konstant men vattnet är ju varmt så det var ingen katastrof. Det viktigaste är att man har en vindtät jacka utanpå T-shirten annars skulle den starka vinden få en att frysa så man skakar fast det är 35 grader i solen. Det visade sig att Symi var en riktigt fin liten pärla. När vi kom fram runt 16.30 hade vi tillryggalagt 64 distans.



Tillverkning av provisorisk botten

Nästa dag började med motorkrångel, svårstartad och stannade vid tomgång. Vad göra? Vi skruvade upp tomgången och fortsatte vår resa. Den här dagen blåste det inte alls så mycket, men vi har lärt oss att sådant ändras snabbt i Medelhavet. Jo då, fram mot dagen ökade vinden. Mot kvällen var det 12-14 m/s dikt bidevind och när natten kom hade vi över 20 i vindbyarna. Enligt pilotboken fanns det på ön Sirna en vik skyddad mot rådande vind. En fiskebrygga skulle finnas där det gick att förtöja.

Det var bara en hake. Klockan 23 blir det kolsvart i Medelhavet och vi skulle hitta en vik som vi trodde hade någon form av ledljus från bryggan. Icke, vi fick segla in med hjälp av våra mobiltelefoner och Navionics navigationsprogram, det var som att uppslukas av ett svart hål. Informationen stämde inte alls. Det fanns inte ett spår av tidigare mänsklig närvaro. Det var som att angöra på månen. I med ankaret med fallvindar som slet i Vildrenen och vi kunde bara skönja en landkontur, detta var nog den läskigaste hamnangöring jag har varit med om.

Så var det ny dag, och solen sken som vanligt. Raskt iväg väster ut med siktet inställt på Santorini, bara 60 nm bort. Klart som korvspad blåser det friskt emot, men vi kunde nästan segla dikt bidevind mot målet. Som vanligt blev det mörkt när vi skulle angöra hamn och vinden hade ökat till 17 m/s i byarna. Konstigt, alla har sagt att vinden mojnar mot natten, hittills har det varit precis tvärt om. Vi började inse att denna segling hade förvandlats från semestersegling till en transportsegling. Vi kunde i bästa fall stanna ett dygn för att försöka njuta och ta igen oss inför varje ny etapp. Utflykter på land var det inte tal om. Det var bara att ladda batterierna inför nästa etapp.

Nu seglade vi mer mot nordväst i en hård kryss mot ön Folegandros. I detta läge var vi så oerhört trötta på sjögången att vi gjorde det som alla säger att man inte ska göra, nämligen gå nära läland då man riskerar hårda fallvindar att brottas med. Jag ska hädanefter ta alla råd med en nypa salt, vi fick visserligen helt otroliga vindskiften och kulingbyar, men det var det värt då vi slapp den jäkla sjögången. I vanlig ordning hade de hunnit bli mörkt när det var dags för tilläggning. En dålig vana som inte underlättade det för oss. Innan avresan till Turkiet så hade ägaren Peter uppmanat oss att lägga till innan mörkrets inbrott.

Den lilla kaj som fanns var fullbokad så det var svajplats som gällde. Viken lystes upp av lampor från hus och gatubelysning men botten var omöjligt att urskilja. Vi ville ha sandbotten till vårt ankare och inte sten. Det hela slutade med att en italiensk skeppare som låg på svaj snett akter om oss började busvissla när han upptäckte att vi sakta gled ner mot honom då vi inte hade fått fäste. Vi hade ett helsike att få igång motorn och rädda situationen. Vi ropade till honom att vi hade motorproblem så han skulle hålla sig standby

på däck då vi sakta började närma oss hans skrovsida. Efter x antal försök fick vi igång motorn och nu gällde det att våga gå nära stranden för att få så mycket läskydd som möjligt och sänka ner ankaret innanför den linje av bojar som markerade att här är badområde och därefter släppa ut tillräckligt med ankarkätting så att vi skulle hamna utanför avgränsningen och samtidigt få ett bra fäste.



Vildrenen på svaj vid Folegandros östra hamn

Äntligen kunde vi krypa till kojs och se fram emot en liggeday, men enbart för att söka felet på motorkrånglet. Efter ett omfattande detektivarbete fann vi en hel del vatten i dieseltanken, vi dränerade tanken, bytte filter och höll tummarna. Middagen intogs på en av restaurangerna nära stranden och kvällen avslutades med inköpsproviantering på en liten supermarket.

Nästa mål, Kythnos, 70 nm bort. Klart som tusan kuling rakt i näbben. Efter ett tag känner jag att det luktar diesel, öppnar motorhuvens i grov sjö och konstaterar att motorrummet är fyllt med vatten, så det var bara att ösa. Vad det beror på lyckas vi inte luska ut. Efter detta blev det nattsegling och i gryningen angjorde vi så hamnen. Svårt att angöra i sidvind som ökar. Vi får också lämna hamnen fort som attan när det börjar gunga ordentligt.

Vi hittade en vik som gav skydd, men åter gällde svajankring. Med vår jolle var det ingen hit att ro de cirka 800 meter men vi har ju en utombordarsa Tommy, och den ska gå lika bra som en klocka hade ägaren meddelat. Det var nog en syn för ögat när jag står balanserad i den bottenlösa jollen på ett

spindelnät av linor och gång på gång försökte få den förbaskade utombordaren att starta. Det blev ett helt gypapass utan framgång. Ok, det var bara att bita i det sura äpplet och konstatera att vi måste ro till stranden om vi ville ha mat. Nu fick vi vår andra liggedag. Läcksökning, varför kom det in vatten i motorrummet? Tommy hittade orsaken, avgasslangen hade lossnat från skrovgenomföringen. Vilken lättnad.



Viken på Kythnos delades på mitten av en strandremsa

Sista etappen i Egeiska havet, målet är Korintkanalen. Det blåste som tusan denna förmiddag, kanske mest hittills. Efter någon timme säger Tommy att det är något fel med roret! Det går trögt, skulle vi få roderhaveri nu också tänker jag. Gudskelov visade det sig att Tommys stora stortå kickat till autopilotknappen. Vilken lättnad när vi konstaterade det.

En riktigt härlig men lika blöt etapp. Kursen var perfekt, det var bara att tuta på. Under eftermiddagen dök Aten upp på styrbordssida. Tyvärr fanns det ingen tid för ett besök i staden. Ett par timmar senare fick vi för första gången en halvindsbog in mot Korintkanalens inlopp och vid mörkrets inbrott fick vi lägga oss på svaj för natten vid sidan av dess mynning.



Korintkanalen

Nästa dagsetapp var att gå igenom Korintkanalen och ta oss till utklaringshamnen Patras.

Detta blev den mest minnesvärda etappen. Tre km genom kanalen med spelande cikador som ekade mellan de höga omgivande bergen, magnifikt. Efter denna minnesvärda kanal trodde vi att vi bara hade en lagom lång segling till Patras men ack vad vi bedrog oss. Vi var alltid för optimistiska och trodde att sträckorna var kortare än vad de egentligen var. Nu blev det för första gången en riktigt skön halvwindsegling stora delar av etappen. Vi lyckades pricka in tilläggning i mörker i vanlig ordning.

Hittills hade vi gjort de mesta felen enligt regelboken. Man ska inte angöra hamn i mörker, inte segla i lä av höga öar och vi la ingen energi på att läsa väderprognoser, vi hade ändå inte råd med att söka ”nödhamn” för busväder. Vi hade en tight deadline som inte bjöd på några extra slöddagar. Den 30 juli var transporten bokad och Peter har betalt 46 000 kronor. Skulle vi inte vara där i tid så blir det katastrof.

Ska dom hinna i tid? Följ Perre Jonssons spännande berättelse om hur han och Tommy Lindqvist seglade Alanya - Tyresö mot tid och vind. Hur resan avslutades får du läsa i nästa nummer av TBS-nytt. Och kan du inte tåla dig tills dess så finns snart hela reseskildringen på vår hemsida.

E-postadress till köande

TBS har i nuläget en kö på drygt 200 sökande till sommar- eller vinterplats. Erbjudande om plats kommuniceras enbart per e-post. Du som vet med dig att du inte uppgivit någon e-postadress eller kanske skaffat en ny ombuds att skicka in den till tbsregister@trbs.se.

Vagga utan båt?

Vill påminna er som har vaggor, bockar och annan pallning stående kvar på varvet. Det som inte finns båtar till och står omärkt när vi börjar sjösättningarna kommer att skrotas.

Råd från en kapellmakare

Jan Pettersson är ny medlem i TBS sedan 1,5 år. Han bor i Trollbäcken och driver ett eget företag tillsammans med sin fru Maggie Öqvist. Företaget heter Kapellmakarna AB och ligger på Söder. Han har just nu två egna segelbåtar; en Passad och en Dufour 385.

Vilka skötselråd kan du ge till klubbmedlemmarna?

– Min huvudrekommendation är att man ska plocka bort kapellet under vintern. Annars får man frostsprängningar i kapellduken. När jag gick vakt en kväll vid varvet upptäckte jag att det fanns 20-30 kapell som satt uppe under presenningen och blev kvar på vintern.

Det bästa är att man tar hem kapellet så fort som möjligt i slutet av augusti när daggen kommer. Lägg kapellet i badkaret i 24 timmar och

skölj bara med vatten för att bort salt och socker som är mat för mögelsvamp. Kapellet kan sedan sättas tillbaka på båten. Om man gör en avskölning i badkaret tar man bort maten för möglet och även mögelsporer. Då exploderar inte tillväxten på hösten, det är då mögel kommer till.



Ska man impregnera duken själv?

Det kan man göra men då ska man använda enkla medel. Det finns så många konstiga medel på marknaden. Man måste läsa på etiketten vad den innehåller. Det medel som jag rekommenderar är ”Lefant Impreg” för det är ett vattenbaserat impregneringsmedel. En impregnering håller bara 1-3 år, sedan ”rinner” den av.

Dukarna har från början en beläggning som är påförd med värme. Använder man någon form av tvättmedel börjar man förstöra beläggningen. Så länge man bara använder vatten så förstör man inte den. Om

man vill tvätta kapellet själv så bör man i så fall använda en vanlig grönsåpa, gulsåpa eller tvålfingor. Absolut inget medel där klor eller klorin ingår. Det förstör dukarna. Sedan sprayar man på impregneringen med en vanlig blomsterspruta.

Vad gör man åt jordslag (svarta prickar)?

Jordslag är svamp. Hälften kanske går bort om man tvättar det. Resten blir tyvärr kvar. När det kommer salt och socker på dukarna så får svampen mat. Salt och socker blir det t.ex. av stekos, när man öppnar en öl, rökning och saltvatten. Svampen behöver fukt också, så har man slagvatten i båtarna är det viktigt att få bort det. Svampen överlever inte utan salt, socker, värme och fukt.

Hur ofta ska man lämna in ett kapell?

Är det ett nytt kapell ska du vänta så länge som möjligt. När det tvättas så används tvättmedel och då börjar man förstöra beläggningen.

Hur många år kan ett kapell hålla sig?

Om du sköljer av ditt kapell efter varje säsong kan livslängden vara upp till 20 år men missköter du kapellet och låter det sitta kvar under vintern så blir livslängden högst 8-10 år. Normalt kan man säga 15 år.

Har du gjort många egna "uppfinningar"?

Ja, jag har väl hållit på att experimentera och testat olika saker sedan 70-talet. Jag har en nedgångslucka i tre lager. Först ett myggnät, sedan faller man ner en ruta och sist faller man ner en "natti-natti" som jag kallar den. Jag gör olika sorts påsar, hel och halvstugor för sittbrunnar och olika varianter av sprayhood. Nu håller jag på med en sprayhood som är öppningsbar i mitten.



Det är Kapellmakarna som fixat de skräddarsydda huvorna till mastkranen.

Hur är det att vara ny medlem i TBS?

Jag trivs jättebra i klubben. Den sköts ju till 100 %. Jag blev imponerad av hur alla hjälper till vid sjösättningen och t.o.m. hjälps åt att masta på båtarna. Det går fort och enkelt.

Kul att äntligen bli kustskeppare!

Bengt Karlsson är bojbåtsskeppare i TBS. Varför han kallas för klubbens metallbearbetningsexpert tror han beror på att han har jobbat mycket med metall och mekanik och varit yrkeslärare på gymnasiet.

– Jag har väl gjort några mastvagnar och vagnar för att ta upp y-bommar. Sedan har gjort en ny hjulaxel till en mastvagn, skrattar Bengt.

Om strömmen försvinner ombord så har man ju ingen GPS och då kan det ju vara bra att man vet hur man navigerar på riktigt.

Bengt var en av dem som tog kustskepparexamen när TBS åter igen ordnade kurs i klubbhuset under våren. Kravet var att man hade tagit förarintyg vilket Bengt hade skaffat 2002.

– Jag har länge velat ta kustskepparexamen, berättar Bengt. Vi har precis sålt vår Albin Delta och håller på att byta båt till en Hallberg Rassy 34 och kommer kanske att göra lite längre turer. Då är det bra att ha tagit examen. Sedan har jag mer tid att gå nu när jag är pensionär.

På kursen lär man sig att navigera längre ut till

havs, väjningsregler, ta ut bäringar, navigera i mörker och gå på fyrar, instrumentnavigering och mycket annat.

– Kursledaren Christer Larsson som är med i vår klubb tycker jag är mycket duktig. Det kändes bra med ett lugnt och fint tempo. Jag tror att alla var nöjda och lärde sig bra.

Bengt Karlsson tror att det är lättare att ta examen när man gör det med klubbkamrater i klubbhuset.

– När jag tidigare gick via ABF kände jag mera press. Christer hade en mer avslappnad attityd och gick igenom allt på ett bra



sätt avsnitt för avsnitt. Men man måste självklart läsa på en hel del för att klara provet.

Inför examensskrivningen hade de repetition och en övningskrivning.

– Jag tycker att det är en bra kurs som jag absolut kan rekommendera. Många litar ju på sin GPS men om strömmen försvinner ombord så har man ju ingen GPS och då kan det ju vara bra att man vet hur man navigerar på riktigt.

Text Ann Sandin-Lindgren

Vart vänder jag mig?

För att få ett snabbt och korrekt svar på dina frågor är det viktigt att du kontaktar rätt person. Namn och kontaktuppgifter finns på vår hemsida:

Styrelserepresentanter,
trbs.se/batklubben/styrelse

Funktionärer,
trbs.se/batklubben/kontaktpersoner

Adressändring och båtinformation anmäler du till tbsregister@trbs.se

Frågor om bryggplatser hanteras av hamnkaptent@trbs.se

Varvsfrågor tar du med varvschef@trbs.se

För torr- och sjösättningsfrågor vänder du dig till torrsjo@trbs.se

Ansvarig för vaktgången är hamnkaptent@trbs.se

Arbetsplikten sköts av intendent@trbs.se

Material till tidning och hemsida skickas till information@trbs.se

Seglarskolan sätter igång...

... i början av maj. I år kommer vi att segla på tisdagskvällar och vi håller som vanligt till på Seglarudden vid Storängsvarvet mellan kl. 17.00 -19.30. Du ska kunna simma 200 meter, vara 7 år fyllda och vilja lära dig att segla jolle.

Vi som håller i seglarskolan är alla erfarna seglare och har genomfört Svenska seglarförbundets studiecirkel ”Uppdrag segling”. De flesta av oss är utbildade seglingsinstruktörer.

*Vi ser fram emot massor av rolig segling
/Ungdomskommittén*

Mackor och korv och fika och...

Menyn i vårt TBS-café kommer att utökas, men med samma låga priser som i höstas. Vi kommer även att ha generösare öppettider jämfört med tidigare enligt följande:

Följande dagar fram till sjösättning är caféet öppet kl. 10 -15.

5-6 april, 12-13 april

Påskhelgen, 18-21 april

Torsdag 1 maj

Följande sjösättningsdagar är caféet öppet kl. 8-15

26, 27 april

3, 4, 10, 11, 17 och 18 maj



Vill du göra din arbetsplikt genom att hjälpa till i caféet?

Nu finns scheman för vårens arbetsplikt i kiosken/serveringen/caféet på Storänsväret. Bokning sker via båtunionen under rubriken scheman kiosk.

*Välkomna allesammans till en härlig sjösättningsvår hälsar
Motorbåtskommittéen, Totte & Patrik*

Nya nycklar

Vi räknar med att byta låssystemet före sommaren. Tanken är att alla ska kunna lösa ut nya nycklar innan vi byter cylindrar/hänglås. Närmare information kommer att skickas ut när vi fått alla nödvändiga detaljer.

Båttvätten...

Kommunens olycksaliga båttvätt i Vissvass är fortfarande inte godkänd att tas i bruk och det finns ingen information om när så kan bli.

Tänk på att...

TBS betalar dyrt för tömning av miljöcontainern, men privatpersoner lämnar samma avfall gratis på sopstation.

Lugnet före stormen och hur det gick sedan

Så drog vi då söderut från Vissvass. I de kraftiga nordliga vindarna gick det som tåget. Det var strax efter midsommar och då brukar ju de sydliga och lite svagare vindarna komma och man kan se fram emot härlig sjöbris och lugna varma kvällar.

Som det nu var, var det bara skyddade vikar som gällde. Men varje morgon konstaterade vi att det var lika nordligt som vanligt och samma vindstyrka och lika fort gick det. Så det var lika bra att hänga på, tyckte vi. Snart skulle det väl vända ändå. Det brukade det ju göra. Och förhoppningsvis skulle vi få lika härlig segling norrut.

Efter några dagar var vi i Västervik. Vi promenerade omkring i den idylliska staden och åt en superb middag på restaurangen på berget bakom marinan. Vi drömde och planerade.

Det var Gotland som hägrade. Nu hade vi det bra förspänt. En dag till Vippholmarna, och en till Byxelkrok. Sedan var det bara en dagsetapp till Gotland. Med de långa dagsetapper vi dittills hade gjort skulle tiden till och med räcka till att segla öster om Gotland vilket vi aldrig tidigare gjort.

Vi hade redan kollat in alla hamnar med djup och antal gästplatser. Visst skulle vi hinna runt på den tid vi hade till förfogande. Samma nordliga vind igen. Lite

medlidande tittade vi på alla mötande som kämpade sig fram i motvinden medan vi rusade fram med samma hastighet som tidigare. I god tid för nattningen ankrade vi upp i fladen vid Vippholmarna. Den idylliska hamnen fylldes snart av ett 20-tal båtar på svaj. Vinden hade lugnat sig betydligt och solen värmdde skönt.

Folk badade och rodde omkring i sina små jollar. Och vi drömde om Öland och Gotland. Bra att det hade mojnats lite. Då skulle överfarten till Gotland inte bli så kämpig. Lugn och vacker kväll i sittbrunnen. Inte ens myggigt. Imorgon... tänkte vi när vi kojade.

Lennart som alltid vaknar före mig kände på båtens rörelser att en vindkantring var på gång. Han var uppe och kollade läget kl 7, då allt var lugnt. Men vinden hade vänt lite. Han kollade ankarret. Allt OK. Men var det inte en lite orolig krusning på den blanka vattenytan? Jo, visst var det! Han in i ruffen och purrade mig bryskt med orden. Upp! Vi har blåst loss! Visst, jag kom upp fortare än

kvickt. Kastade bara en jacka över nattsärken och upp i sittbrunnen. **På några minuter** hade vinden brallat i och snodde runt, runt som om en jättevisp i en skål. Det var nästan som en tornado i vår tidigare så lugna vik. Nu blev det snabbt stor aktivitet bland de andra båtarna. Lennart hade redan startat

Så vi hann först till utloppet. Skönt! Nu skulle vi bara hitta en lugn vik och lägga oss i för att äta frukost i lugn och ro. Men var skulle vi hitta den? Vinden var fortfarande nordlig och mycket nyckfull. Vi styrde norrut i farleden. **Nog skulle vi hitta** en bra vik. Trodde vi. I stället hörde vi flera



Vi passerar Kejsaren söder om Arkö.

motorn och tog raskt upp ankaret medan jag styrde ut ur viken. **Vi låg väldigt nära** ett stort grundflak och de båda utfarterna från fladen var mycket grunda åt sidorna, så det gällde verkligen att hålla sig mitti i djupfåran. Det var nog inte att rekommendera att köra två i bredd heller. Men vi hade lite försprång tack vare att Lennart varit uppe och kollat före alla andra.

Mayday på VHFen. En tysk båt som ropade på hjälp, hade gått på grund och stod fast och lutade 30 grader. Vi styrde norrut letandes efter vår frukostvik. Ganska snart fylldes farleden av stretande båtar med morgontrötta besättningar. Vi blev så småningom omkörda av den stor Hallberg Rassy som vi tidigare hade lagt märke till som då låg förtöjd vid land.

Vi hittade ingen vik som var skyddad för rådande vind. Tänkte ett tag gå in bakom Händlöp där vi legat en gång. Men där var inte bra ankarbotten ens vid svag vind. Så vi förkastade den tanken. Efter 3-4 timmars stampande i den hårda nordanvinden kom vi tillbaka till Västervik.

Farväl Gotlandstankar! Ligga i den marinan igen med sin pool och andra faciliteter. Näe! Det lockade inte. Vi hade dagen innan blivit tipsade av en båtgranne att man kunde ligga vid båtklubben ”runt hörnet” för halva priset och dessutom mycket lugnare. Så vi styrde dit. Där låg redan den stora Rassyn långsides vid en brygga. Vi la oss akter mot akter, akter om hans akter. (Ni fattar väl?!)

Rassyns skeppare som hörde hemma i Loftahammar berättade att vinden hade varit så hård att han inte hade haft en chans att gå i land och lossa förtöjningen vid Lilla Vippholmen utan var tvungen att skära loss den. Det var första gången han råkat ut för detta efter 40 års segling. (Ni har väl alltid en vass kniv fastsurrad vid akterpulpiten, ifall att... Det har vi faktiskt, men har turligt nog aldrig behövt använda den.) Han berättade också att han legat i Byx-

elkrok natten innan tillsammans med 130 båtar hopklämda på 70 gästplatser. Vilken önskedröm!

Puh, så skönt det var att lägga till och äntligen få äta frukost - kl 11. Visst hade vi plockat i oss lite nödortfött under gång, men nu blev det riktig frukost. Lennart talade då om att vi inte alls hade blåst loss i Vippholmsfladen, men han visste hur han snabbt skulle få upp mig ur slafen!

När vi pustat ut och började ta reda på vems brygga vi lagt till vid, visade det sig att det var en privat brygga, där man kunde få ligga mot ett litet arvode. Blygsamt jämfört med marinans. Det fanns till och med wc och dusch om man ville ha det. Och det ville vi ju. Så det blev ytterligare en varm skön dag i Västervik och middag på restaurang innan vi fortsatte den skumpiga färden så långt inomskärs vi kunde gå i den fortfarande nordliga vinden. Farväl Gotlandsplaner. Men inget ont som inte har något gott med sig. Nu blev det ett trevligt besök i Loftahammars gästhamn och restaurang innan vi seglade vidare norrut mot nya djärva mål.

*Gunnel Agrell Lundgren
styrman på Fragancia af Tyresö
med skeppare Lennart*

B

SVERIGE

PORTO
BETALT

Årsmötet 2014

Vid årsmötet den 27 mars var det som vanligt fullsatt med TBSare vid Kvarnhjulet. Årsmötet inleddes med ett föredrag av Gunnar Hjerstrand från Skärgårdsstifelsen som berättade om sitt arbete ute på öarna. Skärgårdsstifelsen gör ett fantastiskt arbete med vår skärgård som vi kanske inte alltid ser. Man inventerar och följer upp utvecklingen för bland annat ejder, skarv och säl. Just nu är det särskilt ejderbeståndet som bekymrar. Varför de minskar så kraftig är fortfarande en gåta, tur då att det finns entusiaster som följer upp och forskar. Till det positiva hör att man numera inte behöver utfodra havsörnen med "rent" foder. Där har utvecklingen vänt och det finns numera gott om havsörn.

Efter macka- och drickapaus flöt årsmötet snabbt och effektivt med Claes Lövgren som ordförande. Vår kassör Tomas Kilström visade att vår ekonomi ser bra ut. I och med inköpet av en bra, begagnad slamkrypare och att vi kan vänta med att åtgärda klubbhuset har vissa omdisponeringar i budgeten gjorts.

Välkomna till styrelsen får vi önska Kjell Fridlund, Leif. R Johansson och Lars Wadle samtidigt som vi tackar avgående Bo Sjöstrand, Ola Bergström och Caroline Frank för deras arbete.

Vill ni fördjupa er i detaljer så kommer årsmötesprotokoll att finnas på hemsidan så snart det är klart.

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.