

Konsten att fästa vintertäckningen...



rör och slangar...



paketmetoden...

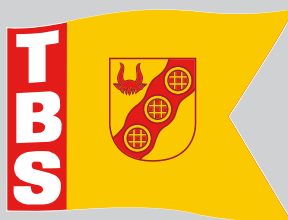


små dunkar i luften...



och stora på marken...

TBS-nytt
nummer 2 hösten 2016



Nyhetsblad för medlemmar i Trollbäckens båtsällskap

Innehåll

Nya maskiner och gamla	4
Den vackra sommarsången	5
5 frågor	6
Ett skrovsmål på Skrovålet	8
Notiser	9
Jörgen drar sitt strå till stacken	10
Ordning i mastskjulen!	12
Segla med kryckor	14
Till Höga kusten med Anandra	17
Seglingsåsongen 2016	22

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 Lars Wadle

070-635 49 02, varvschef@trbs.se

Vice varvschef Klas-Göran Klasson

070-743 16 45, vicevarvschef@trbs.se

Hamnkaptén Kjell Fridlund

073-312 25 50, hamnkaptén@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

Klubbkommittén och motor

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

klubbmastare@trbs.se

Information och registeransvarig

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, Erik Jönsson 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

Ännu en säsong till ända. För min egen del blev nyttjandet av båten mycket sparsamt, kanske ett tecken på hur vi ser på vårt båtliv nuförtiden.

Styrelsen har initierat ett projekt där vi ska försöka kartlägga hur vår verksamhet kommer att se ut år 2030 samt försöka se vilka krav som ställs på en funktionär år 2030. Vi ser en trend där det blir svårare att hitta funktionärer till våra uppdrag och det vill vi försöka ändra på. En annan viktig del i projektet är att kunna beskriva, på ett tydligt sätt, vilka krav och förväntningar som ställs på medlemmen i en båtklubb. Vi kallar projektet för TBS 2030.



En annan intressant frågeställning är om båtklubbarna kommer att finnas kvar som förening i framtiden. Kanske har kraven från båtägarna blivit så stora och krävande att föreningarna övergår till företag/marinor? Det får framtiden utvisa.

Säsongen slutade mycket positivt. Jag hade förmånen att få delta i årets Åland Race - eller offshore race som det numera heter.

Många av deltagarna var mycket imponerade av TBS som arrangör och speciellt att man kappseglat i 30 år. Då är det skönt att vara en TBS:are. Nu seglade jag på en båt från en annan klubb och det var tur, för vi kom sist.

Göran Berger har avlidit tidigare i år. Han var en av de som var med och grundade klubben till vad den är idag. Göran la ner mycket tid och engagemang på klubben och hade under sin medlemstid flera funktionärsuppdrag. Många medlemmar kommer att minnas Göran som klubbens mång-åriga varvschef, vilket också blev hans sista funktionärsuppdrag.

*Björn Andersson
ordförande*

Nya maskiner och gamla

Nu efter en jättefin sommar så är det dags att börja jobba med vinterförvaringen av våra båtar.

Det har hänt en del saker under sommaren, vi har sålt vår gula Zettelmeyer och slamkrypare 1 och 2 som var uttjänta efter 30 år. Grabbarna har gjort ett fantastiskt arbete som hållit dem i gång så länge.

Vi har fått fyllnadsmassor som vi har förbättrat marken med. Det har skett med stor hjälp av Micke Haraldsson och hans gubbar, hjälp också av Mats Jonssons grabbar och inte minst av Mats Selvad som ställt upp på sin lediga tid.

Tyvärr så går det inte lika bra med reningsverket, Afflux är inte särskilt hjälpsamma med att få igång avloppsanläggningen.

Nicklas Isaksson och Göran Haglund har gjort ett stort arbete med att märka upp och organisera så alla master i stora mastskjulet får sin specifika plats.

Vi har en vision, om vi hinner, att alla vaggor ska få klossar som båtägaren kan placera under sin vagg när båten har sjösatts i vår, detta för att de ska vara lättare att hantera samt att undvika skador på vaggorna.

Det har varit diskussioner om vaggor och stöttor.

Orsaken till detta är att jag är lyhörd för våra slamkryparförare som framfört sina åsikter om obehaget att ställa ner segelbåtar utan vagg och dessutom har vi väldigt dåliga markförhållanden.

Det är ett stort ansvar för killarna att hämta och ställa upp båtar och vi ska komma ihåg att de jobbar ett antal helger med detta. Arbetet är både tidskrävande och påfrestande för att detta ska fungera. Därför anser jag, med stöd av varvsledningen, att vi ska använda det säkraste alternativet det vill säga vagg för att arbeta så tryggt och säkert som möjligt.

Vi ska ha klart för oss att det inte är så lätt att hitta killar som vill köra och att det tar ganska lång tid att lära sig hantera slamkryparna. Så jag beklagar att det har blivit mycket uppståndelse från vissa medlemmar, men min uppfattning är att säkerheten kommer först.

Lasse Wadle, varvschef

Den vackra sommarsäsongen 2016

Den här sommaren måste väl ändå gå till historien som en äkta skön sommar, nästan medelhavslik. I midsomras var jag för 22 året i rad på Ormön i Roslagens skärgård. Jag tror att det var första gången på alla dessa år som vi redan hade +20° i vattnet. Sedan bar det iväg till Öland i mitten av juli – utan alblomning och också här med +20° i Kalmar sund. Som baddjävul gillar jag det – trots att jag gärna badar från +12° och uppåt. Med bastu går det även bra att bada vintertid. Det är inte alls så kallt som folk tror – man fryser ju inte – men man blir uppgiggad. **Under augusti hände det en del missöden** med soporna. Ett flertal medlemmar la sina hushållssopor på marken bredvid sopcontainern i Vissvass. De såg inte att det finns fyra inkastluckor på containern. Så när den närmaste luckan var full ansåg de att hela containern var full – trots att den inte ens var halvfull.

Någon lämnade en stor dunk spillolja bakom containern – trots att vi har en miljöcontainer för denna typ av avfall i Storängen – det har vi inte inom Naturskyddsområdet i Vissvass. Även någons grovsopor gömdes bakom containern.

Varför tömmer medlemmar sin Porta Potti med avföring på marken bakom containern, när det går att tömma den i våra toaletter i Vissvass som har en avloppstank på hela 2 kbm?

En väl utvecklad tanke från oss som ideellt sköter om anläggningen är nu att helt slopa denna sopcontainer. Självklart kan alla medlemmar ta hem sitt avfall själva. Det är ju enklare än att släpa ner alla kassar till båten. Vad tycker ni? Ska vi slopa servicen med sopcontainer i Vissvass – det blev ju markant bättre när vi tog bort alla papperskorgar inom området för något år sedan?

Problemen med osäker hamn har vi haft på Brygga 4 i hela 38 år. Nu senast när en motorbåt sjönk, en Y-bom åkte in under en annan båt och en segelbåt slet sig två gånger. Nu är siktet inställt på att till 2018 få tillstånd att utveckla Vissvasshamnen till en säker hamn, med alla båtar lagda i skydd på norrsidan av Brygga 4 till 40-årsjubileet med TBS i Vissvass – det är då 50 år sedan Tyresö kommun öppnade Brygga 1 för fritidsbåtar.

Nu går båtarna i ide – ny Brygga 3 ska monteras – sommaren 2017 kan bli ännu bättre. Alla kategorier. Eller hur?

Kjell Fridlund för hamnsektionen

5 frågor till en "båtplatsplanerare"

Hans Wirström är en av de funktionärer som jobbat hårt för att optimera platserna för båtarna så att alla båtar får plats på upp- tagningen och han har varit planbas i många år.

Vad ska en planbas göra vid upp tagningen?

– Han håller igång och koordinerar verksamheten när man tar upp båtar och har helhetsperspektivet över dagen. Han ger information till båt- ägarna vid upppropet om vad som gäller, delar ut västar med nummer och ser till att båtarna kommer fram.

Det kan vara ett ganska rörigt och stressigt arbete när man ska styra tre slamkrypare, en hullastare och ett 15-tal båtägare och samtidigt hinna med att placera ut alla båtar på lämplig plats.

Hur vet planbasen var han ska ställa båtarna?

– Numera märker och mäter vi upp kvarteren på onsdagen innan helgen och målar med sprayfärg så vi ser hur stora kvarteren är. Jag brukade göra en detaljplanering innan upp tagningen på hur båtarna skulle stå som var klar på morgonen. Det som är viktigt är att det blir en bra start när de första upp tagningarna görs på hösten. Det är då man sätter ribban.

Det som är viktigt är att det blir en bra start när de första upp- tagningarna görs på hösten. Det är då man sätter ribban.

Hur mycket tid måste man lägga ner för att det ska bli bra?

– Det är ganska många timmar som man måste lägga ner i förväg för att kunna utnyttja marken så effektivt som möjligt. Jag brukade åka ner på fredag eftermiddag och gå igenom vilka ytor och vilka båtar man skulle ta. Sedan åkte jag hem till skrivbordet och gjorde en planering utifrån det. Är man planbas två dagar i rad så får man göra planeringen på lör- dag kväll även inför söndagen.

Vad är orsaken till att det idag fungerar bättre?

– Vi har blivit mer noggranna när det gäller att mäta upp platsen för varje båt. Nu har vi en mätpinne som gör att det bara blir en meter mel- lan båtarna. Det är det man tjänar mest på, att man är noggrann som planbas och att slamkryparförarna är noggranna med placeringen.

Hur är det att vara funktionär i år utan egen båt?

– Det är ett glatt och trevligt funktionärs gäng att jobba tillsammans med, men såklart är det tråkigt att jobba så mycket ideellt utan att ha egen båt. Jag lägger ju ner en massa tid och får poäng som jag inte kan utnyttja. Jag sålde båten i maj och saknar förstås båtlivet en sån här fin sommar som det har varit. Förmodligen ska jag skaffa en ny båt men har inte bestämt mig ännu eller om jag ska byta båtlivet till något annat.



Ett skrovmål på Skrovmålet till vinnaren...

I våras utlyste Patrik och Totte en tävling, serveringen vid varvet måste få ett bra namn. 400 kronor till mat och dryck utlovades för det bästa förslaget.

Nu är vinnare i tävlingen utsedd. Glädjande nog kom det in över 40 namnförslag varav de flesta både var mycket passande och fyndiga. Gomseplet, Hamnburgaren och Båtshaket är bara tre exempel. Juryn hade alltså en grannlaga uppgift att hitta en vinnare, men efter det att vi sammanträtt ett antal gånger och vägt för och emot enades vi slutligen om Skrovmålet.

Namnet relaterar ju både till vår favoritsyssla, att befinna sig i ett skrov på vattnet och dels till att det ska vara ett självklart mål att så fort man är på Storängen ska serveringen vara ett mål.

Grattis Hasse Höglund. Du är vinnare till det fantastiska priset!

Patrik och Totte



TBS har i många år sponsrat Skärgårdstiftelsen med en skärgårdsmaja och "vår" maja finns vid Östra Runmaren i Utö naturreservat.

Nu pågår förarintygsutbildningar för fullt i klubbstugan vid varvet. För medlemmar är kursen kostnadsfri, tentaavgift är 450 kr, kursmaterial finns att köpa på Erlandsson brygga. Kursledare är vår medlem Christer Larsson.

Kustskepparutbildningen startar efter helgerna i januari 2017.

Vill du gå någon av våra utbildningar så håll koll på medlemsmailen där de först erbjuds.

Anmälan görs sen via Båtunionen som vanligt.

Väl mött hälsar Christer och klubbkommittén gm Patrik Sjölander

Höstmötet den 21 november

har säkert redan passerat när du får tidningen i din brevlåda. Så snart protokollet är klart kan du logga in på vår hemsida och läsa om vilka beslut som togs.

Vädjan från en medlem

Tänk på var du kliver!

Verkligen bra med tilldelade fack i mastskjulet, ordning och reda. Vi mastade av vår båt i söndags och har lagt in masten på sin plats, längs ner och längst ut.

I förgår tog jag en tur genom skjulet för att se att allt såg bra ut. Tyvärr hade någon använt vår mast som steg och klivit på den, tydliga sandiga skoavtryck på masten som var helt ny i våras. Detta känns förstås mycket tråkigt, det är stora värden som blir förstörda på grund av dåligt omdöme.

En vädjan till medlemmarna, var mer aktsam om andras master.

Angående förtöjning

Samtliga båtar ska vara uppspända med sina förtöjningar på varje Y-bom. Samtliga förtöjningslinor ska ha ryckutjämnare och vara gjorda så att förtöjning fungerar även om en fjäder går av.

Jörgen drar sitt strå till stacken

Jörgen Engberg är en de många ideellt arbetande funktionärer i TBS som kör slamkrypare. Han har seglat sedan han var 21 år.

– Då köpte jag min första båt, en IF, ihop med min farsa. Ingen av oss hade någonsin seglat förut. Vi lärde oss genom att segla onsdagsseglingar i klubben. Vi kom sist i varje tävling. Så småningom köpte jag en egen båt, en Birdie 24, som jag hade i åtta år med min dåvarande sambo.

Sen höll Jörgen på lite med kappsegling och seglade bland annat några Gotland Runt med kompisar. Under nästan tio år var han utan båt men då seglade han med vänner eller gjorde andra saker. När han kom med i TBS hade han en Albin 57 som sedan byttes till en Express.

I våras köpte han sin Beneteau First 31.7. Jörgen är singel och seglar själv eller med vänner.

– Man kan i princip segla alla båtar själv! säger Jörgen. Bara man planerar sina manövrar går det bra. Oftast blir det ju så att när man kommer ensam och ska lägga till så får man hjälp. I år har jag nästan hela tiden haft besättning med mig så det har inte varit något problem alls.

Jörgen gick med i klubben för cirka tolv år sedan och har varit funktionär i fyra år.

– Jag tycker det är en bra klubb! Vi har väldigt trevligt i varvsgänget på onsdagarna. Jag tycker att i den här typen av ideella föreningar så måste man vara med och hjälpa till.

Han har varit ordförande i sin bostadsrättsförening, fackligt aktiv, aktiv i en bilpool och engagerad i Birdie-klubben när han hade sin Birdie.

– Är jag med i en förening försöker jag dra mitt strå till stacken för att det ska fungera. Funkisgänget är ett kul gäng, vi har trevligt tillsammans och får saker och ting gjorda. Utan oss skulle det bli svårt med både upptagning och sjösättning.

Jörgen är anbudsprojektledare på ett amerikanskt säkerhetsföretag som jobbar med teknisk säkerhet och leder anbudsarbeten. I grunden är Jörgen elektriker men har jobbat mest med svagström, larm, passerkontroll och kameraövervakning i hela sitt liv.

”
– Jag tycker att i den här typen av ideella föreningar så måste man vara med och hjälpa till.

– På varvet har jag hållit på med en del byggnationer och överallt där jag kan hugga in. Jag var med för några år sedan då vi gjorde om kabel-dragningarna till kamerasystemet på varvet.

Jörgen tycker att det har fungerat bra i höst trots att man bara har haft två slamkrypare igång.

– Det har ju varit lite tyngre än vanligt. Vi har haft lika många båtar varje helg att ta upp och därför har det blivit längre arbetsdagar. Man blir lite sliten fast man klarar det ju bättre om man är vältränad. Slammisarna som vi använder för upptagning och sjösättning är väldigt smidiga. Nu har vi bytt de två äldsta mot en splitter ny som går jättebra.

Ett råd han vill ge medlemmarna till nästa höst när de ska ta upp sina båtar:

– Tänk på att ha rejält med bra pallningsvirke i olika dimensioner vid upptagningen, det har varit en brist i höst.



Ordning i mastskjulen!

Som väl alla segelbåtsägare med varvsplats i Storängen lagt märke till så är det trångt i mastskjulen – speciellt i det stora – och platserna utnyttjas inte alltid på det mest rationella sättet.

Endast i två gånger har det funnits taljor för mastlyft och facken i dessa gånger har oftast blivit fulla redan tidigt på hösten vilket inneburit att långa och tunga master till båtar som mastat av sent har blivit hänvisade till att ligga på platser utan taljor och ofta högst upp eller längst ned. Och det är ingen höjdare att baxa upp en 300-kilosmast högst upp utan taljor då de mest lämpade platserna

för så tunga master varit upptagna av master som kanske bara väger 100 kg.

Hur lång är en mast?

Med anledning av detta fick vi i våras i uppdrag av varvsledningen försöka skapa ett system för bättre ordning och utnyttjande av mastskjulen. Ett första steg i detta arbete var den vägning och mätning av masterna som alla båtägare fick i uppdrag att genomföra i våras. Cirka 60 % av båtägarna fyllde i längd och vikt för sina master på de listor som fanns utlagda i klubbhuset. För masterna tillhöriga de 40 % som inte mätt/vägt



sina master så har vi har vi försökt uppskatta vikt och längd genom jämförelser med andra likadana eller liknande båtar, googlat på nätet om masthöjder etc.

Mellan 6 och 21 meter!

När vi fått ihop en någorlunda komplett lista blev det dags att försöka analysera mastbeståndet i klubben. Inte överraskande så är spannet både vad gäller längd och vikt mycket stor. Kortaste masten är 6 meter och den längsta 21 meter. Lättaste masten väger 30 kg och den tyngsta 350 kg.

Påfallande många master är både långa och tunga. Vi har således 91 master som väger 150 kg eller mer och av dessa är det 29 som väger över 200 kg. 77 master är längre än 15 meter och av dessa är 14 över 18 meter.

Så här fördelar vi masterna

Med utgångspunkt från resultaten av vägningarna/mätningarna genomfördes följande förändringar avseende mastförvaringen på varvet:

1) Bara master som är längre än 13,5 meter (mot tidigare 13 meter) får ligga i stora skjulet.

2) Alla master som ska ligga i stora skjulet har tilldelade fack och i varje fack ligger två eller tre master. Vilket fack som masten ska ligga i

framgår av uppsatta listor på stora mastskjulet. De master som ska ligga i lilla skjulet berörs inte av detta.

3) Det har satts upp ytterligare fästen för taljor i de två yttre gångarna i stora mastskjulet och två taljor som får flyttas mellan de nyuppsatta fästena har införskaffats (och fler taljor är på gång). De taljor som redan finns i de två mittersta gångarna finns kvar.

4) Fästen för taljor har satts upp även i lilla mastskjulet så att korta men tunga master även kan lyftas med taljor som då får ”lånas” från stora skjulet.

Även om det fortfarande är trångt i stora mastskjulet så är det vår förhoppning att förändringarna medför att platserna kan utnyttjas bättre. Om trenden mot allt större båtar i klubben (och därmed längre och tyngre master) fortsätter måste det dock på sikt skapas fler platser för stora master. Antingen genom förtätning eller utbyggnad av skjulet.

Frågor avseende placering i mastskjulen kan ställas till

*Niklas Isakzon, 070-714 88 17
eller Göran Haglund, 070-594 72 55*

Segla med kryckor

Vi var många som undrade varför klubbmedlemmen Göran Lindgrens Swede 52 inte blev sjösatt i tid i våras. Denna vackra båt brukar ju alltid komma i tidigt och ligga ensam längst ut på bryggan vid varvet. När vi sedan fick höra att han hade skadats i en allvarlig skidolycka blev vi väldigt bekymrade. Vad hade hänt?

– Skidor och segling är min passion så varje vinter brukar jag åka utför, berättar Göran. Den här vintern åkte jag och min syster off-pist i väldigt brant lössnö i franska alperna. Jag fick ett felskär och hamnade långt ner och långt bak på dalskidan och då gick min höft av. I fallet som efterföljde gick även bäckenbenet av.

– Skadan var komplicerad och på sjukhuset i Grenoble blev jag opererad av otroligt professionella kirurger, men jag fick ligga kvar tre veckor innan de kunde skicka hem mig med ambulansflyg till Sverige. Jag fick inte röra mig utan bara ligga i sängen och stirra i taket. Det är då man inser hur allvarligt det är. Att ligga still och inte kunna kommunicera med personalen som bara pratar franska gör att man tvingas träna sin mentala styrka.

När Göran kom till Karolinska hade man en helt annan syn på den här typen av skador. Göran fick bara ligga där i tre dagar och skulle snabbt upp och träna på kryckor vilket var tvärt emot hur de franska läkarna resonerade.

– Jag fick absolut inte stödja på foten på tre månader sa läkarna. Det var väldigt tufft för om jag satte ned foten kanske jag sabbade alltihop.

Lite kryckig vårustning

Olyckan skedde i slutet av mars och Göran kunde då inte vårrusta båten själv som han brukar. Han berättar att han blev helt överväldigad av all den värme och stöd han fick av klubben och sina vänner på varvet.

– Det var någon som hade fått höra att jag hade gjort mig illa. Då kom det fullt med uppmuntrande SMS, telefonsamtal och man sa att ”vi hjälper dig med allting”.

Hans familj sa till honom att avstå från denna segelsäsong och låta båten stå på land. Men Göran hade hela tiden siktet inställd på en seglingssäsong.

– Båten är så väldigt viktig för mig. Detta var en mental match, och att komma ut med båten till midsommar var en del av min målbild för att bli bra.

Trots att han inte fick använda sitt ben och hade ont kunde Göran inte låta bli att ändå fixa iordning sin båt och drog sig med armkraft upp och ner på båten.

– Jag fick hjälp med att täcka av utav båtkompisar på varvet, och därefter fick jag hjälp av vänner och familj som ställde upp.

Göran hade redan beställt nya segel och rivit bort skotskorna till focken från däcket. Han snittade upp däcket och plastade inifrån.

– Att plasta inne i en båt är ett av de vidrigaste jobben man kan göra, och att göra det på kryckor och ta sig upp och ner var en enorm mental utmaning.

– Att jag veckan innan midsommar fick hjälp av Patrik att lägga i båten är något jag uppskattar enormt mycket.

Han mastade på vid midsommar och fick möjlighet att lägga sin båt vid mastkranen på en ”handikappsplats” för att kunna komma i den med kryckor.

– Det var ju helt fantastiskt att jag fick den möjligheten och kunna gå rakt in i sittbrunnen istället för att försöka hoppa på framme vid fören. Sedan var det ju lättare för mig att lägga till vid bryggan när jag seglade ensam.

Simma med linor och kryckor?

Göran var ute i fyra veckor och en del av tiden seglade han sin båt själv på kryckor. Det var inte alltid så lätt. Vid Rödlöga blev det lite stökigt när det blåste upp och Göran var tvungen att snabbt lämna Mellskär.



– När jag insåg att det började bli farligt och att nu måste jag härifrån, då släppte jag bara linorna och kastade iland dom. Sedan dök jag i med kryckorna, simmade iland, hoppade runt på ön och samlade ihop mina linor och band dem runt axeln och simmade ut till båten och drog mig upp.

Göran är på väg att bli helt återställd men har fortfarande känningar av sin skada. Han slapp kryckorna i september och kan nu ta sig ner för en stege som vanligt och gör sina vanliga träningspass på gymmet. Läkarna på Karolinska är mycket fascinerade av Görans snabba rehabilitering.

– De önskar att de hade utfört operationen så att de kunde ta åt sig äran, skrattar Göran. De tycker att det är fantastiskt att jag kan gå så bra trots allt.

Nya förutsättningar - nya tankar

Den här sommaren har Göran också lagt om sitt sätt att segla. Det blåste hårt och att segla med kryckor tvingade fram andra förutsättningar.

– Jag har seglat mer efter vad jag klarat av när jag haft kryckor. Då får man vara mer noggrann med vilken natthamn man väljer och följa väderleksrapporten bättre för veckan.

– Det är vid sådana här tillfällen man verkligen inser hur mycket det betyder att vara medlem i en båtklubb där vi hjälps åt och stöttar varandra.

Trots den svåra olyckan tycker ändå Göran att det har kommit något positivt av allt detta.

– Jag fick mycket tid att tänka när jag låg tre veckor och tittade på den där undertaksplattan och inte kunde prata med någon. Jag kanske behövde den här smällen för att stanna upp och tänka till. Jag har gjort vissa omprioriteringar i livet. Familjen, hälsan och min frihet är det viktigaste jag har. Och Chayenne såklart!



Till Höga kusten med Anandra

"Vad sägs om att sitta i sittbrunnen och läsa i dagsljus till klockan 12 på natten, inte se en mygga på tre veckor och att segla i en skärgård utan ett enda grund? Dessutom glest med båtar, en gästfri befolkning, bra krogar och pittoreska fiskelägen!"

Så började Göran Haglund sin berättelse i vårnumret om att segla Höga Kusten. Här kommer fortsättningen som handlar om upp- och nerseglingen. Hela reseberättelsen finns att läsa på trbs.se under hem, tbs-nytt.

Uppseglingen

Seglingen upp till Öregrund tänkte jag inte orda så mycket om. Många har säkert liksom vi tagit sig upp till Öregrund men sen vänt där och avstått språnget över Gävlebukten. Det som var nytt för oss var att vi nu har så hög mast så att vi inte kommer under kraftledningen och den fasta bron (bägge med en segelfri höjd på 17,5 m) som gör att vi inte längre kan ta den trevliga vägen genom Vaddö kanal utan måste segla på utsidan av Vaddö och Singö. Här kom väl sommarens enda rejäla miss i väderleksprognosen. Vi var utlovade SV 5 – 7 m/s och sol och så var det också när vi lämnade Arholma men efter ett tag fick vi regn och en V vind som som mest uppgick till 19 m/s i byarna enligt vår vindmätare. Det blev till att ta både ett och två rev men fort gick det ju – nästan 7 knop i snittfart och då hade det ändå inte blåst så mycket i början.

När man ska från Öregrund och norrut

så är den snabbaste vägen att gå direkt från Öregrund till Storjungfrun för att sen fortsätta upp genom Söderhamns skärgård. Distansen är dock 65 nm vilket är i mesta laget när man har två hundar ombord som inte kan hålla sig hur länge som helst. Vi valde därför att ta omvägen in till Granskär utanför Gävle som innebar en ca 20 nm kortare dagsetapp. Vi genade också genom det steniga men väl utprickade Björnsundet S om Björns fyr. Där finns två



SXX-bojar som man kan använda om man vill ta en paus. Vi tog här och rodde in till ett litet skär för att hundarna skulle kunna göra ifrån sig. Det gick bra med hannen men tiken var alltför upptagen av att bada och försöka jaga sjöfågel för att ens hinna tänka tanken att kissa. Efter en halvtimme gav vi upp och inte ens när vi kom till Granskär hade hon särskilt bråttom (och då hade hon ändå hållit sig i 11 timmar). Om man tycker det är OK med omvägen in i Gävlebukten så är Granskär verkligen en hamn att rekommendera. Den drivs gemensamt av Segelklubben Surfing och SXX:s Eggegrundskrets och har all service man kan önska till ett mycket facilt pris.

Nästa dagsetapp (54 nm) gick till Kråkön som ligger utanför Hudiksvall. På N delen av ön finns en djup vik in till ett gammalt fiskeläge. Gästhamnen rymmer 4 båtar och man kommer dit genom att följa den N stranden där det är djupt (vad än sjökortet säger – försök dock inte gå utefter den S sidan för där är det rejält grunt). Kråkön är väldigt pittoreskt, har ett vackert kapell och gästhamnen är extremt väl skyddad. Servicen är begränsad till ett torrdass (om man inte som vi blir bjuden på middag av ägarna till den närmaste sjöboden) men hamnavgiften (som man lägger i en gammal brevlåda) är å andra sidan synnerligen modest (20 kr). Kråkön är unik på så sätt att marken i fiskeläget aldrig har skiftats utan all mark är samfälld (och alla byggnader ligger på ofri grund). Man kan alltså gå överallt där det inte ligger hus i vägen!

Dan därpå seglade (eller rättare sagt motoriserade, för som så ofta var morgonen spegelblank för att sen fylla på med sjöbris som gav fin halvindssegling) vi utanför Hornslandet med dess jättelika klapperstensfält,



passerade Kuggören (känd från sjöväderrapporterna på radion) för att framåt kvällen komma fram till Skatan S om Sundsvall. Skatan är ett gammalt fiskeläge som man kommer till genom en slingrig men väl utmärkt led. Gästhamnen ligger precis nedanför fiskrestaurangen, har all service man kan önska sig – men ändå var vi bara två båtar i hamnen!

Från Skatan blev det sedan kryss (en av få dagar den här semestern) mellan Brämön och Lörudden (som också har en fin men mycket trång gästhamn) upp till Härnösand.

Nerseglingen

Den självklara utgångspunkten vid nerseglingen var att vi skulle försöka hitta nya ställen att besöka än de vi besökt på vägen upp.

Från Härnösand hade vi egentligen tänkt att liksom på uppvägen ta raka spåret över Sundsvallsbukten och inte ta omvägen in mot Sundsvall. Ett intensivt regnande följt av åska gjorde dock att vi valde att gå in till Spikarö som ligger på yttersta spetsen av Alnön. Här finns egentligen ingen gästhamn men en SXX-boj och en allmän brygga som går bra att ligga vid över natten. Också ett fint gammalt fiskeläge även om det faktum att det har landförbindelse med fastlandet gör att det finns en del bilar här.

Sträckan mellan Sundsvallsbukten och Hornslandet utanför Hudiksvall är rätt oskyddad med få ställen man kan lägga sig över natten. Några trevliga gästhamnar finns dock, bl.a. Mellanfjärden. Även här ligger gästhamnen i direkt anslutning till restaurangen (i det närmaste kryptavstånd om man skulle ta sig en öl för mycket). Här blev vi av med båtshaken när vi försökte fånga bojen i lite för hög fart men liksom på många andra ställen längs Norrlandskusten låg bojarna långt ut så vi hann vända runt innan vi brakade in i restaurangen (av någon anledning tror jag fortfarande att vi seglar långsmalt utan motor och brukar försöka lägga till utan att fuska genom att bromsa med motorn).

Nästa dag var det mycket växlande vindar (kombinerat med ingen vind alls) vilket medförde omväxlande motor och segel hela dagen. Vi hade funderat på Höllick på S Hornslandet men fortsatte mot Agön där vi tog oss in i den stora viken som går in från söder. Dimman hade dragit in och sikten var inte mycket att hurra för. Men till bryggan i viken hittade vi och som vanligt blev vi varmt välkomnade av de som redan låg där. Det är nog ett av de bestående intrycken av vår Norrlandsseg-

ling – att man alltid känner sig välkommen och att det alltid finns en hjälpande hand när man ska lägga till. En annan sak att notera är de fina anläggningar som finns vid nästan alla bryggor – även om de inte är officiella gästhamnar – i form av utedass med utsikt, grillplatser m.m. På Agön gick vi en fin promenad på en utmärkt stig tvär över ön till det gamla fiskeläget på utsidan (numera så grunt att bara småbåtar går in där). Under vägen lyckade vår gula labbehanne hitta öns smutsigaste dike och konverterade tillfälligt till att bli en svart labbe (han kanske var avundsjuk på vår svarta tik?).

När vi lämnade Agön såg vi ett stort antal sälar som låg och solade på klipporna söder om Agön (inom sälskyddsområdet så vi kunde inte segla så nära). Slör hela dagen med gennakern uppe. Anlöp Axmars brygga (även det med en bra krog) efter att ha snirklat oss in genom den



steniga skärgården söder om Söderhamn. Den sista biten är privatutprickad (en utprickning som hotats dras in då den ansvarige känner att han blivit för gammal) och tur är det för bland de här stenarna vill man inte ge sig in om man inte har en mycket god lokalkännedom. Den gamla bruksmiljön i Axmars bruk är väl värd ett besök liksom krogen (även här med krypavstånd till båten). Som vanligt en solig kväll i sittbrunnen.

En lång etapp över Gävlebukten väntade så det blev tidig avgång med frukost under gång. Fantastisk segling med gennakern uppe hela dagen

men så småningom inser vi att vi inte kommer att kunna nå Öregrund i rimlig tid ändå (rimlig tid med tanke på nödiga hundar alltså). I stället valde vi att gå in vid Ängskärsskatan ca 16 nm norr om Öregrund (och en bit norr om Forsmarks kärnkraftverk). Här finns en gammal nedlagd inomskärsled (inte markerad i sjökorten men med en del farledsprickar som fortfarande finns kvar). Det var när vi skulle in i den gamla leden som vi råkade ut för den grundstötning som vi utförligt beskrivit i TBS-Nytt nr 1 2015. Förutom grundstötningen (och ett sjökort som verkar måttligt tillförlitligt i det här området) så är Ängskärsskatan en bra – om än rätt charmlös – hamn som man kan nyttja om man av någon anledning inte har möjlighet att gå hela vägen till Öregrund.

Från Ängskärsskatan tog vi oss sen neråt förbi Öregrund och la till vid scoutön Vassarö. Varmt och skönt men nu hade myggen kommit tillbaka på kvällen (vi hade ju lämnat Norrland). Fortsättning hemåt för motor i stiltje utanför Singö och Väddö till Arholma (där vi anfalls av miljoner flugor mitt ute på havet). Från Arholma blev det sedan en maratonetapp hem till Tyresö sen äldsta hunden blivit sjuk.

Göran Haglund

Lite tips

Några riktigt bra hamnbeskrivningar (typ Arholma – Landsort eller Hamnguiden) finns inte för Norrlandskusten. Det närmaste man kan komma är nog Svenska Kryssarklubbens "Norrlandskust" (SXX:s årsbok 2011) och "Kustguide Bottenhavskusten" (utgiven av länsstyrelserna i Gävleborg och Västernorrland). Vi hade mycket stor nytta av dessa böcker men allra störst nytta hade vi nog av alla de tips vi fick från trevliga och hjälpsamma norrlandsseglare (och motorbåtsåkare) om bra ställen att besöka. Överhuvudtaget är det frapperande hur vänligt man blir bemött överallt och att det alltid finns en hjälpande hand när man ska lägga till eller löpa ut. Visst finns det etapper som kan verka långa och mest vara av transportkaraktär men det finns nästan alltid något att upptäcka även under dessa etapper. Och som tidigare sagts så kommer vi nästa gång att ta längre tid på oss för att hinna upptäcka mer – inte minst på vägen upp och ner! För det är trots allt rätt långa avstånd det handlar om – för vår del blev det ca 700 nm på 23 dagar!

Seglingssäsongen 2016

Årets seglingssäsong har bjudit på relativt soligt väder med lite svaga vindar, men som alltid finns det undantag som t.ex. Hyundai Cup där klubbens deltagare fick känna på kuling utanför Nynäshamn under en hel dag i slutet av augusti. En del segel och master gick åt denna dag, dock klarade sig klubbens vältränade ekipage sig utan skador.

Genom våra regelbundna seglingsaktiviteter med onsdagsseglingarna som bas genomförs från tidig vår till sensommar tävling under lättsamma former där vi lär oss att hantera båt och besättning med lite extra utmaningar.

Många nya besättningar och segelbåtar har slutit upp på våra onsdagsseglingar och vi ser en fördubbling av deltagarsnittet då vi de flesta onsdagar varit 12-13 båtar. Att veta att möta flera klubbkamrater som seglar på onsdagarna stimulerar och ger ett välkommet avbrott i en annars stressig vardag.



Flertalet TBS-seglare har bl.a. deltagit i Lidingö Runt, Ornö Runt, SeaPilot TwoStar, ÅF Offshore Race, Hyundai Cup, Kräftköret och Åland Offshore Race med fina placeringar i många av tävlingarna. Vi har kul, stärker varandra och hejar på alla klubbseglare vilket stärker klubbkänslan och teamandan.

Den traditionella kräftskivan i ladan lockade cirka 60 personer, lite färre än normalt, men vi hade konkurrens av Damernas fotbollsfinal... och vi som var i ladan hejade på tjejerna också ;-).

Kräftköret med tolv deltagare där klubben både seglar tillsammans och har tipspromenad med samkväm ute i skärgården var uppskattad som vanligt. Flera borde ta sig ut till denna fest även om man har motorbåt...Vi kanske kan ha en navigationstävling parallellt nästa år för motorbåtsteamerna så att flera deltar.

Årets och Seglingssektionens höjdpunkt ”Åland Offshore Race”, näst sista helgen i september samlade 32 anmälda båtar varav 30 kom till start, vilket är rekord och passade utmärkt eftersom vi firade 30-

års jubileum! Vi möttes av väldigt svaga vindar och det tog lång tid till Åland, men alla utom ett ekipage som bröt kom i mål inom utsatt tid. Väldigt trötta väntade bastu, bortförklaringar och en fantastisk kväll på restaurant Nautical. Prisutdelning, 30 års historia och utdelning av årets nya framtagna mössa till alla deltagare som ett trevligt och användbart minne. Vår egendesignade logo kommer



att leva kvar och pryda kläder med mera under kommande år. Returseglingen över Ålands Hav började bra, men vinden dog helt innan vi nått Tjärven så vi fick bryta för att hinna till middagen på Blidö Hamnkrog.

Härligt sensommarväder fick avsluta årets seglingssäsong.

För Seglingssektionen /Leif Johansson

B

SVERIGE

PORTO
BETALT

...fortsättning på
...konsten att fästa vintertäckningen...

