



Skriv för att lägga till text

TROLLBÄCKENS BÅTSÄLLSKAP 1970 - 2020



Femtio år med TBS

Många sjömil har seglats sedan några båtintresserade grabbar i Trollbäcken för femtio år sedan beslöt att bilda en båtklubb. Vi kommer att träffa dem senare i den här boken som kommit till för att ge en återblick på dessa femtio år men också en blick in i framtiden genom sittande ordförande.

Vi kommer att kunna följa klubben genom dess olika anläggningar, från den lilla klubben i Uddbyviken där man byggde en hamn för 38 båtar som man hyrt av Kaleb Kahlström till övertagandet av kommunens brygga i Vissvass och inköp av mark vid Storängen där ett modernt båtvarv växte fram.

Vi kommer också att kunna följa klubbens sociala liv i fester, skärgårdsträffar och inte minst arbete i hamnar och på varv. Man imponeras av hur allt vuxit fram ur småskaligheten till stora anläggningar med modern och ändamålsenlig utrustning men att man i detta kunna behålla den fina klubbandan. Medan de flesta föreningar har svårt med att få fram funktionärer kan vi glädjas åt uppslutningen när det gäller arbetsplikt och vaktgång. Det är ett gott betyg för andan i klubben och god ledning.

Den lilla hamnen i Uddby anlades lite utanför den hyrda marken, där förhållandena var bättre. Man fick inte bygga klubbhus men att ställa upp (permanent) en arbetsvagn på hjul, det gick bra. Dessa exempel på flexibilitet och anpassning har varit vägledande för verksamheten.

När varvet anlades i anslutning till Tyresö Båtklubbs befintliga anläggning var ekonomin pressad. Man köpte in en mobilkran som varit med vid invasionen i Normandie och en traktor Fordson Major och grannarna myntade snart uttrycket "maskinmuseum" om vår utrustning - men den fungerade! Så småningom kunde vi köpa en slamkrypare, en av prototyperna, som i sin tur krävde en egen verkstad och ett arbetsgång för att hålla igång utrustningen. Nya mobilkranar, egentillverkad mastkran, nya slamkrypare, nytt klubbhus - ja tänk så mycket det skapades

Vi hade hjälp av ALU-are, duktiga hantverkare som var arbetslösa. En var licensierad svetsare och efter Roy Gripsborns ritningar skapade han en bojått som är ett tekniskt under. En dieselmotor driver ett hydraulaggregat som via en utbordarrigg står för framfarten men också en vinsch och en

lastbilskran. Ett elverk levererar trefas kraft till högtrycksspruta och svets och handverktyg. I många år har Kalle Ekholm basat för detta underverk.

I Vissvass har kommunens enda brygga blivit fyra långbryggor och några mindre, bland annat med bastu. Den gamla ladan med jordgolv har inretts till festlokal med varmluftsuppvärmning och kök med plats för upp till 107 personer som serverats trerätters måltid vid sittande bord. Emma Blomqvists gamla bostad har blivit klubbhus. När vi tillträdde såg man inte bryggor och båtar eller vattnet genom 30 m tät vass och man nådde bryggorna på flytande landgångar genom vassen. Efter "strandrensning" kunde bryggorna förlängas inåt och 68 nya platser erbjudas köande. Gräsplanen anlades och "ångbåtsbryggan" Ängsudden.

Under icke båtsäsong sker genom arbetsplikten en ständig förnyelse och underhållen också utbyggnad och förbättringsarbeten i hamnar och på varv. Genom kurser och föreläsningar sker utbildning. På somrarna hålls familjekappseglingar varav Jungfrutriangeln och Å land Race varit de mest uppmärksammade. Några år ordnade man även en segling i Kristi Himmelsfärdshelgen till Visby men den tidiga tidpunkten och det kalla vattnet gjorde att detta evenemang tynade bort.

Gemensamt med TBK har vi ordnat seglarskola för barn och köpt in jollar för detta så att återväxten skall vara tryggad.

Vissvasshamnens läge i naturreservatet gränsande till Tyresö Nationalpark ställer särskilda krav på klubben. Det är många som vill ha sitt ord med i laget och det gäller att hantera drift och förändringar med stor varsamhet för att tillfredsställa Länsstyrelse, Vattendomstol, Tyrestaförvaltning, kommun och inte minst grannarna i Vissvass by. Miljökraven vad gäller bottenfärger m m skruvas ständigt upp. Bra men bekymmersamt med krav som behöver mötas och hanteras för vi båtfolk är ju naturvänner, det ligger liksom i blodet. Kommunens strikt ekonomiska syn på båtlivet och dess möjligheter att delta i kommunens ekonomi kan ibland få

oönskade effekter men med förhandlingar brukar man kunna nå resultat som tillfredsställer båda parter.

I den här boken får vi följa i olika kapitel den verksamhet som klubben bedrivit under dessa femtio år, i arbete, tävling och skärgårdsträffar. Jag hoppas att ni känner igen er?

Omständigheterna som en följd av Covid 19-pandemin gjorde att vi inte kunde fira jubileet rätt år. Därmed kom även denna bok, som jag fått förtroendet att sammanställa, att komma ut först två år sent men inte för sent!

Boken avslutas med några ord från ordföranden som ger sin syn på Trollbäckens Båtsällskaps framtidssyn. Det gäller att ge underlag även för en bok till 100-årsjubileet!

Gunnar Berndtson



Hur det började

Klubbens förste ordförande var Allan Eriksson. Det var han, Gunnar Sjöstedt och Göran Fredriksson som tyckte att båtfolk sattes på undantag i kommunen.

Harry Selvad, Lennart Nilsson, Olle Henriksson och Stig Dahlqvist anslöt sig och gemensamt kontaktades kommunen. Året var 1970. Ingen tycktes vilja ställa upp.

Man bestämde sig då för att ta saken i egna händer och köpte bryggor. Tack vare att Kaleb Kahlström arrenderade ut mark fick man bryggorna i sjön - till stor förvåning för många! Trollbäckens Båtsällskap var bildat och styrelsen bestod av Allan Eriksson, ordförande, Stig Dahlqvist, Olle Henriksson, Gunnar Sjöstedt, Göran Fredriksson, Hans Neuman och Thor Hjalmarsson. Det var en trivsamt liten båtklubb inne i Uddbyviken, där Raksta Båtklubb nu ligger.

Det var händiga och handlingskraftiga pojkar och de köpte flytbryggor som lades ut. Nu visade det sig att de båda bryggorna skulle få en bättre placering om man försköt dem något mot syd, närmare TBK, men den marken ingick inte i arrendet med Kaleb utan tillhörde Stockholms Stad. Å andra sidan var den "över" och kunde inte nyttjas av någon som separat markområde, så den blev aldrig ifrågasatt förrän hösten 1997 då TBK köpte sin mark och till egen förvåning fann sig vara ägare även till del av vår Uddbyhamn! Vi fick då flytta till den mark vi verkligen disponerade.

Bryggorna rymde 38 båtplatser. Bygglov för klubbhus kunde man inte få men att ställa upp en arbetsbod på hjul var det inget hinder för. Den inreddes, pallades upp (men var fortfarande "mobil") och blev vaktstuga. Denna klubbens ursprungliga hamn är i och med köpet av varvsområdet överflyttad till varvet och Storängshamnen och rymmer idag 40-talet båtplatser.



Uddbyhamnen



Ängsudden Vissvass

Tyresö kommun hade en kommunal båtbygga vid Ängsudden i Vissvass. Den borgerliga kommunledningen tyckte inte att det var en kommunal uppgift att driva båtverksamhet och ville därför lägga ut hamnen på en klubb. Budet gick först till TBK som dock tackade nej. De hade en väl fungerande anläggning i Uddbyviken. Då gick budet till TBS. Frågan väckte en omfattande diskussion och två läger bildades. Det ena lägret ville behålla den lilla klubben och den lilla hamnen medan den andra såg möjligheter i en expansion. Resultatet blev att man behöll den lilla hamnen men åtog sig att ta över i Vissvass. Namnet Vissvass lär komma från hvitvass. Den grunda viken är helt fylld av vass som på höst-vinter lyser vit. Det finns en gammal välbevarad by inom området, nu mest bebodd av sommarboende men även av några åretruntboende.

Ängsudden var ett litet hemman som senast beboddes av Emma Blomqvist. Hon hade ett par kor och en häst och levde på sitt lilla jordbruk och lite fiske men var dessutom kocka åt de flottare som höll till i Vissvass. Man avverkade skog och timret kördes ned till stranden. Det "sjösattes" på en liten spårvagn, ett slags slip, och buntades i sjön för att sedan bogseras till sågverk på annat håll. Ännu när vi tog över låg rälsen kvar liksom några gamla vagnar.

Byn har gamla anor Längs den gamla vägen som ringlar sig fram genom landskapet, körde spannmålsforor. Det var rysk spannmål som lossades

från skutor på Vissvassfjärden. Man spillde lite säd och med den ogräsfrö efter vägen. Därför kan man nu finna sällsynta växter i dikesrenen. Som bilväg sattes vägen i ordning först i början av 1960-talet. Dessförinnan fick man köra över Å va-Dalarövägen om man skulle till Stockholm eller Tyresö. Emma flyttade från Ängsudden i början av 1970-talet då kommunen löste in gården.

Området är mycket vackert och ligger inom Tyresta naturreservat, nära nationalparken. Därför har man stora förväntningar och krav på oss från parkförvaltningens sida men vi har de bästa relationer. Vår skogsvårdare under många år, Gösta Kärlin, har fått många lovord för sitt sätt att vårda markerna inom och runt vårt arrenderade område.



TBS tar över Ängsudden

Den kommunala bryggan vid Ängsudden i Vissvass var inte i god kondition och en enda brygga var för lite för att skapa en effektiv organisation med vaktgång och liknande. Det hade funnits planer på att bygga en riktigt stor marina med ett flertal bryggor i Vissvass, men det var dåligt med upptagningsmöjligheter och omringad av känslig natur så dessa planer hade kommunen övergivit. Dock hade man gjort djupmätningar vilka kom väl till pass vid planeringen av utbyggnad i TBS regi.

Nu hade Gunnar Berndtson blivit ordförande och Göran Berger hamnkaptan. Planer gjordes upp, två nya bryggor inhandlades av Nynäs bryggan. Vi kunde ta in många nya medlemmar. Markområdet arrenderades av Tyresö kommun och bestod av ett gammalt bostadshus och en större lada med jordgolv. Kommunen hade lagt på nytt tak på ladan, ett Ondulintak, ett slags korrugerat papptak. Byggnaderna var dock nedgångna. En undantagsstuga var helt oanvändbar och full med husbock och dessutom svårt vandaliserad. Denna byggnad brände kommunen upp så småningom, vilket var en välgärning.

Längs stranden var det cirka 40 meter vassbälte. För att nå bryggorna fick man anlägga landgångar genom vassen. Det var så mycket vass att man inte kunde se bryggor och båtar från land. Småningom kom en fjärde brygga mellan bryggorna 1 och 2 och därmed var hamnen utbyggd att rymma ca 275 båtar.

Strandrensning

Vid Ängsudden störde all vass och då vi kom i kontakt med en strandrensningsfirma med en mirakelmaskin beslöt vi att göra en strandrensning. Vi lyfte upp cirka 25 meter vass som lades på den resterande vassbädden som sedan täcktes med markväv och jord. För att undvika utflytning gjorde en strandskoning av telegrafstolpar. Nu kunde bryggorna förlängas inåt, vilket ju i sig är lite originellt.

Med detta fick vi ca 24 meters ökad bryggängd på 4 bryggor, vilket gav oss 68 nya båtplatser som erbjöds köande i den kommunala båtkön som vi just tagit över. Bryggorna har bytts ut efter hand. De första bryggorna var av mycket dålig kvalitet och frös sönder. Istället har vi köpt in kvalitetsbryggor, en rent av i betong. Undan för undan har vi bytt ut bojar mot y-bommar. Av rättviseskäl fick de som önskade y-bom deponera för inköpspriset men i gengäld återbetalades hela depositionen vid avgång. Bojarna kräver mycket arbete med kontroll och flyttning för att passa aktuella båtar och även isen går hårt åt dessa. Y-bommarna kräver mycket mindre löpande underhåll. Dock måste bryggförankringen förstärkas och det måste vara bojar på nockarna för att hjälpa att stadga upp bryggorna. Undan för undan har bojarna bytts ut så att vi idag har enbart y-bommar.

Säsongsinvigning I Vissvass



Ordförande Clas Löfgren håller tal vid säsongsinvigningen



En stor skara medlemmar lyssnar

Loftet

Ladan har fått golv, ny panel och nytt tak. För att få ner den stora takhöjden har vi spänt upp gamla segel som är belysta ovanifrån. På väggarna har vi tavlor och pinaler med marin karaktär. Ladan kallas nu för Loftet och värmes vid behov med ett varmluftsaggregat som sprutar in varmluft på 20 platser i lokalen. Detta tillåter att loftet användes även senhöst och tidig vår. I anslutning till Loftet har vi ett kök med stekhäll, varmluftsugn, spis, kyl, m.m... Vatten har också dragits in. Detta loft rymmer nu upp till 120 personer vid sittande bord. Vi har lagat 3-rätters middag för 107 personer i det lilla men effektiva köket. Vid flera tillfällen har vi haft mycket fina middagar med linnedukar, brutna lanneservetter, porslin och glas. Vid andra tillfällen har vi haft enklare servering med engångsservice och buffé. Vi är dock lyckliga nog att ha mycket kvalificerade medlemmar inom restaurang. Dans till levande musik är kryddan på det hela och vi har med denna lokal ökat det sociala bandet medlemmar emellan på ett mycket bra sätt.





Brygga 1 i Vissvass 2004



Mats Selvad och Göran Berger.



Reijo Kujala i varvsverkstaden.



Pratstund för problemlösning

Storängens klubbvarv

Fortfarande saknade vi en egen uppläggningsplats, ett varv. Vi tog upp förhandling med Stockholms stad som ägde marken bredvid TBK. Här var nu åker med god matjord och marken brukades av lantbrukare Erik Magnusson, vid den tiden kommunalråd i Tyresö. Vi fick arrendera 20.000 m² och så började utbyggnaden. Göran Berger blev varvschef och Roy Gripsborn byggnadsansvarig. Matjorden gick, till vår stora förvåning, inte att sälja utan vi fick lägga ut tegelfyllning ovanpå den fina matjorden. Det gick åt massor med tegelfyllnad. Det mesta kom från Blasieholmen där man rev en gammal byggnad.

Området inhägnades med staket. En kaj byggdes vid strandkanten men kort innan vi skulle börja upptagningarna rasade allt i havet ! Marken bar inte och vi fick tänka om. Fast berg hittades först ca 40 meter in mot land. Vi hyrde in en slängskopa och muddrade en bassäng in till denna bergklack och på den byggdes en ny kaj i ett rasande tempo. Allt arbete

utfördes i egen regi med hyrd eller lånad utrustning. Nu fick vi en skyddad bassäng som vi sedan haft stor glädje av. Den ger skydd vid upptagning och sjösättning och den ger förtöjningsplatser för båtar under reparation eller i tur för upptagning. Under senare år har den första rampen kompletterats med ytterligare en ramp vilket skyndar på upptagning och sjösättning.



Slamkrypare

Det stod dock klart att sedan de stora investeringarna gjorts och klubbens ekonomi tillät så behövde upptagningsystemet moderniseras, dels för att minska olycksriskerna, men också för att inte kräva så mycket personal. Flera olika alternativ, alltifrån pelarkranar till traktordrivna hydraulvagnar (som TBK gått in för) utvärderades och slutligen fastnade vi för Slamkrypare tillverkade av Tullinge Teknik, konstruerade av ägaren Ingvar Granlid. De hade bara en prototyp färdig så det var lite äventyrligt att ge sig på detta nya system. Den första kostade 250.000:- och var inte färdigutvecklad men tillverkaren var snabb på att vidta åtgärder för förbättring. Vårt köp var ju en fin referens. Småningom köpte vi ännu en Slamkrypare och dessa har effektiviserat arbetet mycket bra och det behövs idag egentligen bara slamkryparföraren, båtägaren och några man som med gaffellyft på traktor ställer fram vaggan. Under 2001 köpte vi in en ny modernare traktor. Senare har det tillkommit nya slamkrypare varav en med högre kapacitet för tyngre båtar.



Masthantering

Vi har nu 2 sammanbyggda mastskjul, en mastkran som är elmanövrerad, med hög och lågfart, upp och ner. Verkstad och garage där maskinparken kan servas i uppvärmt utrymme.

Köp av mark

Under år 2000 inköptes varvsområdet av Stockholms Stad. Samtidigt utökades området så att vi under hösten/vintern 2000/2001 kunde avveckla Uddbyhamnen som flyttades till nya området.



Med ALU-medarbetares hjälp tillverkades vår fantastiska bojbat på Storängen

TBS Maskinmuséum

Initialt inköptes en gammal sliten arbetsbod i tre delar. Den monterades samman och placerades på hamnplanen för att utgöra raststuga, verkstad och förråd. Som sådan fungerade den länge efter flera ombyggnader, innan vi fick möjligheter att bygga ett nytt klubbhus. Vidare inköptes en mobilkran. Det var en gammal amerikansk mobilkran som var tillverkad 1942 och enligt uppgift hade varit med vid invasionen i Normandie 1944. Den hade vid köpet bara gått 250 timmar. Kranen visade sig mycket användbar men begränsades till mindre båtar. Ett kraftigt spel i framkanten var också användbart. En gammal Fordson Major traktor inköptes också och våra vänner i TBK talade om maskinmuséet i TBS. Det var inte utan att vi gav dem rätt.

Första året tog vi upp ett hundratal båtar. De flesta av oss hade varit hyresgäster vintertid hos TBK så de var ju inte så glada över att bli av med sina vinterliggare helt plötsligt, men de fann snart ersättare. På grund av kajraset hann vi inte få en egen mastkran på plats före upptagningarna detta första år och frågade TBK om vi kunde få hyra in oss hos dem – men vägrades detta! Då skulle ju deras medlemmar få stå i kö på grund av oss, sa man och det gick inte an. Nåväl, vi fick hjälp av andra klubbar så det ordnade sig och så småningom återfick vi goda relationer med TBK.

Följande år inköptes fler gamla mobilkranar, en Coles och en Northwest och senare ytterligare en Coles, lite modernare mobilkran. Fler och bättre

traktorer kom till, kallade Sluggo och Lisa. Transportvagnar köptes, bl. annat från TBK, och vi hade en omfattande om än ålderstigen maskinpark som krävde mycket folk vid hanteringen och mycket underhåll. En kran på kajen lyfte till vagnar som av traktorer drogs till uppställningsplatsen och där stod ytterligare två kranar för att ställa av. Med några pickuper flyttades vaggor.



Bojbåten Trollet

En marsdag för några år sedan skulle vi göra arbeten med bojar. Fyra man gick ut med bojponton som utgjordes av en bryggsektion på 6 x 2,4 meter med en brunn i mitten. Över brunnen stod en stubbrytare som handvevades med dubbla vevar. Denna vinterdag kantrade bojbåten och alla fyra kom i vattnet men kunde dessbättre räddas, våta och chockade. Vi beslöt att söka ett bättre alternativ till bojbåt.

I Figeholm hade vi sett en bojbåt bestående av 2 cisterner med en plattform och hydraulkran. Med den som utgångspunkt bad vi Roy Gripsborn skapa något bra och vi har nu säkert norra Europas finaste bojbåt. Det hör till saken att vi haft förmånen av att få disponera ALU-personal från Arbetsförmedlingen och just som vi skulle tillverka vår bojbåt hade vi en licenssvetsare som gjorde ett jättefint jobb.

Bojbåten består av två ca 6 meter långa cisterner. De förenas med rörbalkar. Överdelen har skalats av utom i akterpartiet. Vi har lagt nytt däck med stora luckor ned i skroven. I den ena står en dieselmotor som driver en hydraulmotor som i sin tur driver en utombordsrigg för framdriften, en lastbilskran och en kraftig vinsch. I akterkastellet har vi verkstad i den ena pontonen och i den andra ett elaggregat för 380V trefas samt ett högtrycksaggregat. Nu kan vi även använda

kapaskivor, svets och andra elverktyg var vi vill. Bojbåten är mycket säker att arbeta med. Vi grenslar bojen och lyfter i centrum vilket ger utomordentlig stabilitet. Vi kan utföra alla sysslor. Kätting som är bevuxen med alger och snäckor spolras med högtryck. Då kan man dels inspektera slitage och rost, dels utföra arbete mycket lättare. Med ekolodet kan man lätt bestämma längden på ny kätting som ska kapas till o.s.v....

Med övergången till bommar har bojbåten dock blivit överflödig och försäljning av den planeras.

Vid säsongsinvigningen ett år hade vi lagt bojbåten lite utanför hamnen. Vi hade lånat några startkanoner. Besättningen på 4 man klädde sig i blå kavajer och vita byxor och skärmmössa och så gick vi mot hamnen under skottlossning – riktiga breddsidor! Det var ett uppskattat inslag.



Axplock från min tid inom TBS,

Stefan Hermanson medlem "602"

Hösten 2004 var jag ännu inte medlem, men jag hade köpt båt igen efter ett 20-årigt uppehåll.

Båtplats var naturligtvis nödvändigt och dessutom fort. Självfallet var det så att jag kollade med min närmaste omgivning om vilka möjligheter som stod till buds, det fanns ju trots allt båtägare i mitt närområde Fårdala. Sagt och gjort, jag fann att min granne Lennart Hammar var registeransvarig inom TBS. Lennart kontaktades och jag fick svaret att "Kan du tillföra något till föreningen bör du skicka in ditt CV", vilket jag gjorde. Jag arbetade då som hydrauliksjäljare och har dessutom en lång bakgrund inom teknik och management.

Någon dag senare, när jag var på väg till ett kundbesök fick jag ett mobilsamtal och det var från Göran Berger, dåvarande varvschef. Göran sa följande - "Klockan 18.00 på onsdag skall du vara nere på varvet i Storängen"- . Därefter är allt historia! Jag är kvar ännu!

Under de här snart arton åren har jag fått uppleva många stimulerande personer med mycket föreningskänsla vilket passat mig utmärkt. Jag vill därför dela med mig av några spektakulära axplock jag har från denna tid.

Slangpress

En milstolpe i varvets historia var när jag hösten 2004 fick dåvarande varvschef Göran Berger att inse fördelen av att ha en egen slangpress för tillverkning av hydraulslangar på varvet. Jag hade en sådan i mitt sortiment och föreningen fick ett mycket förmånligt pris på densamma samt därmed också tillgång till marknadens högsta kvalitet på slang och kopplingar. Ni kan tro att sagda slangpress har betalat sig många gånger om sedan dess. Första vintern, då jag inte ens var medlem arbetade jag, Lasse Thimberg, Bosse Lindgren, Robban Hansson och Roffe

Elwin intensivt med att byta "alla" hydraulslangar på slamkrypare "2" och de flesta på slamkrypare "1". Vi har sedan dess inte köpt eller behövt vänta på någon extern slangpressare. Detta har dessutom betytt att vi har haft väldigt få "störande" stopp under sjösättningar och upptagningar.

Nya rampen

2007 hade jag utsetts till vice varvschef och var då Göran Bergers högra hand.

Då Göran genomled en svår sjukdom, var hans möjlighet till närvaro ytterst begränsad och samtidigt stod vi inför ett jätteprojekt med vår "Nya ramp", till vilken jag utsågs till projektledare.

Med hjälp av Roy Gripsborns detaljerade planritningar kunde vi börja planeringen. Vi kunde inte längre använda samma typ av körrännor, Larsenspont, som i den gamla rampen eftersom dessa inte längre tillverkades. Vi fann i samarbete med "Sublift" att en ny typ som heter VL602 kunde användas. Efter många oroliga mätprocedurer, lyckades jag och Bosse Lindgren hitta en monteringsspårvidd som gjorde det möjligt att köra både Slamkrypare 1 & 2 i innerspår och den då nya Slamkrypare 3 i ytterspår på sin optimala bredd. Bosse Sjöstrand och hans gäng arbetade hela dagarna i vår hangar med att svetsa vår nya ramp som vi gjorde i 3 sektioner så att den skulle vara någorlunda hanterlig. Det är trots allt 38 meter stål vi har liggande i vattnet.

Det vi inte tänkte på under detta intensiva arbete, var hur vi skulle kunna få ut dessa "enorma" konstruktioner från vår hangar där de tillverkats. Syllarnas bredd översteg med råge portarnas bredd. Men bättre brödlös än rådlös. Lösningen blev en "kattlucka" i borte kortändan av hangaren. Våra duktiga snickare med far och son Molin i spetsen fick uppdraget att ordna sagda "kattlucka" vilket dom gjorde med bravur. Väggen är numera återställd och det extra ramverket finns kvar för framtida bruk. Att vi sedan i rena segeryran snabbt sjösatte den nya rampen innan jul gjorde inte saken sämre. Tyvärr med

resultatet att vi blev tvingade att ta upp rampen igen efter första sjösättningen 2008, då sjöbotten visade sig ha en knöl på ett avgörande ställe.

Problem är till för att lösas och vår värderade medlem Micke Haraldson kom med sin traktorgrävare och fixade problemet, varefter vi återinstallerade rampen till där den ligger än i dag.

Notabelt är att allt övrigt arbete skötte vi med egna kranar och boj båten samt stora med arbetsinsatser av värderade medlemmar.

Första stora haveriet

Någon gång 2006/2007 köpte föreningen en ny "Sublift" ("3:an"), som var betydligt modernare jämfört våra gamla (1:an & 2:an). Tekniken skiljer sig avsevärt liksom kapaciteten.

Första allvarliga stoppet på denna inträffade våren 2010, direkt under första sjösättningsdagen. Vi hade en misstanke om att något var på gång redan då vi körde ut maskinen från hangaren eftersom ett mindre missljud hade dykt upp. Maskinen stannade direkt ute på varvsplanen och gick inte att flytta. Vänster drivmotor hade totalt låst sig. Samtidigt hade vi en drunkning av slamkrypare 1, något som satte den ur spel. Men hellre brödlös än rådlös. Jag satte ett gäng på att tömma slamkrypare 1 på vatten, byta motorolja och filter samtidigt som Börje Lejström och jag började demontera den havererade hydraulmotorn på slamkrypare 3. Medan detta pågick lät jag min telefon gå varm genom ett intensivt telefonerande till mina yrkeskontakter. Jag fick så småningom tag på Anders Dahlgren på Hydromare i Vaxholm/Rindö. Av en slump hade han en renoverad motor på hyllan, men han var själv på semester uppe i Norrlands inland och kunde inte assistera. Dessutom var det ju trots allt lördag

och ingen arbetade i hans verkstad. Det hela löste sig så att Anders fick tag i en snickare på Rindö som hade nyckel till Anders verkstad och var villig att hämta ut motorn samt invänta mig vid färjeläget på Rindö. Sagt och gjort. In med den trasiga motorn i bagaget på bilen och hösta fart till Vaxholm. Jag hade turen att Rindöfärjan stod inne och att det fanns plats. Direkt efter landning på Rindö mötte jag snickaren med den nya motorn och vi bytte. Vände därefter direkt och åkte samma färja tillbaka. Återkommen till Storängen var allt förberett för montage och jag tror att hela operationen tog 4 timmar totalt. Under tiden hade slamkryparen 1:an återigen drunknat, så dagen fortsatte i högt tempo. Vad som hade hänt den är en helt annan historia, men där tog det Lasse Thimberg och mig 14 dagar att lösa problemet.

Ny motorkassett slamkrypare "2"

Vi har också varit mycket framgångsrika att underhålla våra äldre maskiner. Ett typiskt exempel är när Robban Hansson och Roffe Elwin på plats, byggde en helt ny motorkassett till slamkrypare 2. Ett arbete som kräver stor noggrannhet och känsla för material. Resultatet blev faktiskt bättre än nytt! Något som har varit regel snarare än undantag när vi modifierat eller reparerat våra maskiner.

Envishet lönar sig

En annan episod inträffade när slamkrypare 2 ½ skulle användas i sin första upptagning. Vi hade köpt den maskinen billigt från ett konkursbo på vintern året innan. Den var genomgången och uppdaterad av Sublift, nylackerad och med Blåtandssystem. Vi började köra maskinen vid sjösättningen våren 2018, några små detaljer rättade vi till under denna period. Typ hydraulslangar, styrningsproblem etc. Alla dessa var av mindre art. Men en onsdag när vi förberedde för upptagningarna provbadade vi maskinen i fråga och när vi skulle köra upp den ur rampen smällde det till och vi "tappade" huvudpumpen. Den lossnade från drivmotorn med en smäll. Nu var goda råd dyra! Samtidigt som detta hände stod nämligen slamkrypare 3 och väntade på att få en ny drivmotor monterad, en drivmotor som stod hos RPF i Upplands Väsby för reovering och saknade delar. Krisen var uppenbar eftersom detta var dagarna innan första upptagningen. Torsdagen och fredagen ägnade jag åt att dels få någon att reovera pumpen till slamkrypare "2 ½" och dels till att piska på RPF för att kunna få ut en reoverad drivmotor. Drivmotorn till slamkrypare "3" lyckades jag få fram till genom ett intensivt åkande mellan Tyresö, Upplands Väsby, Uppsala och Vaxholm samt även Slagsta, i flera omgångar. Hos Slagsta lyckades jag få låna en drivmotor som dom hade som reserv. Pumpen till slamkrypare "2 ½" var en helt annan historia, men vid lunchtid på fredagen kunde jag hämta den i Uppsala hos min kontakt där. Resten av fredagen förberedde jag installationen och vid 6-tiden kom Roffe Elwin ner för att assistera. Vid 2-tiden på lördag morgon var vi redo för och genomförde en första provkörning. Visst fungerade nu den nyreoverade pumpen, men när man provkör testar man ju "alla" funktioner. "Poff"

sade det!! En hydraulslang till höger bakre lyftcylinder gav upp. Naturligtvis den som sitter sämst till av alla, inne i balken. Att vi sedan fixade det hela beror helt och hållet på Roffe Elwins goda humör och uthållighet. Jag var själv helt utmattad. Inget av detta märkte våra vanliga medlemmar men det är ett bevis på vårt (Varvets) kunnande och servicevilja.

Stefan Hermansson

Varvschef 2009-2011 / Vice Varvschef 2011-2017 / Maskinaansvarig 2017- , styrelseledamot sedan 2006





Skrovmålet är ett uppskattat matställe

Birgitta i det välutrustade gatuköket



Varvet blev med matservering.

En styrelseledamot, Patrik Sjölander, tröttnade på skolklasserna som sålde korv och hamburgare på sjö- och torrsättningsdagar. Inga ordnade öppettider, dök inte upp vid dåligt väder var argument som talade emot skolklasserna.

Samme styrelseledamot kontaktade mig, Totte Kahn, som hade ett förflutet i restaurangbranschen. Sagt och gjort, planer smiddes, matsedlar skrevs och inköp gjordes. Med hjälp av arbetspliktiga hölls verksamheten i gång i hangaren. Omdömena från medlemmarna var mycket positiva.

Efter att under två år ha lagat mat på stampat jordgolv började Totte tycka att det var lite för primitivt. Patrik, som är de snabba beslutens man, såg till att klubben köpte in en fallfärdig arbetsbod på jul.

Under en vinter och efter mina och Patriks anvisningar byggdes så Skrovmålet av varvsgänget. Stekbord, inredning, kylar, glasluckor och en massa annat som behövdes skänktes av vänliga medlemmar eller inhandlades billigt. Att ett stekbord inte fungerade fixade tusenkonstnärerna i varvsgänget i en handvändning.

Sedan dess har Skrovmålet mer än väl fyllt sin funktion och förhoppningsvis gett medlemmarna möjlighet att lära känna varandra över en hamburgare eller en kaffe.

Totte

SÄKERHETEN FRÄMST

Genomgående har vi haft ett tema att hålla säkerheten främst i båtlivet. Att hantera stora, höga båtar på land innebär alltid ett risktagande. Ingen båt får halka ur slinget vid upp- eller sjösättning. Med det målet blev vi pionjärer med Slamkryparna.

Genom åren har många presenningar blåst sönder men det är få båtar som har välvt på varvet och skadorna på dessa har varit begränsade. En eller annan mast har ramlat vid av- och påmastning men dess bättre utan allvarligare skador. En tragisk olycka inträffade dock då en äldre dam föll från en stega på varvet och omkom.

En sensommar brann en båt vid bryggan i Vissvass. Ägaren hade satt på värmaren och brett ut segel i ruffen och tydligen hade det skett en överhettning med brand som följd. Det var en segelbåt och den brann ned till vattenlinjen och sjönk. Av värmen hade masten smält och låg utrunnen på y-bommarna. På vattnet flöt två gasoltuber som det länge väste ur men de exploderade inte.

Omgivande båtar räddades genom rådigt ingripande av medlemmar som släppte förtöjningarna så att de drev ut från sina platser.

Ladan värms med varmluftsaggregat, ett sk byggaggregat, och brandmyndigheterna har givetvis besiktigt och godkänt både detta och de segel som spänts upp för att minska takhöjden.

Möss förekommer överallt. Vid ett studiebesök från TBK på varvet demonstrerades vår musskrämma, en liten apparat som avgav musljud i syfte att lura mössen att reviret var upptaget. Efter en stund pekade en TBKare på apparaten. Där satt en mus på den och försökte komma

in till kamraten som tjöt i den! Omvänd effekt med andra ord.

I annat sammanhang har berättats om den tidigare boj båten, en bryggsektion med en brunn i mitten och en stubbrytare monterad över. Den kantrade en marsdag och 3-4 man kom i vattnet men de klarade sig upp på bryggan tack vare våra räddningsstegar. Resultatet blev den boj båt vi senare byggde. Ett otäckt tillbud!

En och annan träbåt har förstås sjunkit, särskilt direkt efter sjösättningen men sådant hör träbåtar till och ägarna kan hantera detta. En större motorbåt på utsidan brygga 4 i Vissvass sjönk och var svår länsad för sargen låg under vattnet så läns pumpning var omöjlig. Hjälpt utifrån fick tillkallas.

Vid Tyrestabranden var det dramatiskt. Helikoptrarna flög över hamnen i skytteltrafik och sotflagor snöade över båtarna. Vi hade ständig bevakning i hamnen, dag som natt, och när det var som mest dramatiskt flyttades ett antal båtar från Vissvass upp till varvet. Färden gick genom täta rökmoln så att man inte såg land men Lennart Hammar gick i täten och han hade GPS-navigatör och vägledde oss så det gällde att "följa John".

Dess bättre var vinden gynnsam ur hamnsynpunkt och man lyckades begränsa och slutligen släcka branden.

Många som hade sina båtar i Kalvfjärden och Uddbyviken drog på rejält för att komma ut i skärgården så fort som möjligt. Vid passage av vår hamn blev det rejält svall som gjorde att master slog ihop men då var syndaren redan utom synhåll. En boende i Vissvass by ville demonstrera mot TBS och körde sin motorbåt nära våra bryggor med mastskador som följd. Vi anhöll därför om fartbegränsning till 5 knop på Vissvassfjärden.

Länsstyrelsen tillstyrkte 8 knop men vi fick själva stå för arbete och kostnad med utmärkningen.

En vårdag 1977 tog vi boj båten och for ut. Bosse Sjöstrand hade lånat idrottsplatsens bergborr och sedan reste vi skyltar i Bagarsundet och andra tillfarter till Vissvassfjärden.

Detta bromsade farten för de flesta men det var inte enbart positivt för när vissa planande båtar gick ned i displacementsfart rev de upp mer sjö. Därför hade 5 knop varit effektivare.

Ibland händer det malörer som sjunkande eller vältande båtar.

Kaleb Kahlström deltar i brandövning i Vissvass





FESTER

För det sociala livet i klubben och sammanhållningen spelar festerna en betydande roll. Tack vare duktiga och ambitiösa klubbmästare har vi genom dessa år kunnat ordna trevliga fester, ibland i Loftet i Vissvass, ibland i hyrd lokal och ibland i form av skärgårdsträffar.

Detta är utmärkta tillfällen att träffas familjevis. Oftast har vår välkända orkester under Bernt Johansson svarat för underhållningen och dansglädjen har varit uppenbar. I samband med festerna har vi haft prisutdelning från kappseglingar vilket bidragit till den höga stämningen.

Vid skärgårdsträffar har ordnats tipspromenader, ibland även femkamper med boll- eller stövelkastning, pilkastning, bågskytte och liknande generationsöverbyggande tävlingar. Någon gång bytte vi båtar, dvs skepparen var kvar i sin båt men besättningarna bytte båt. Kul och lärorikt. Kapprodd i jollar och insamling av 1 000 gram sand på en annan ö än där vi höll till var också ett inslag. Närmaste vikt vann förstås.

Ofta har vi hållit till vid Sälskär där det är bra plats för många båtar men ibland har vi fått ligga på andra ställen då vädret så påtvingat. Kapprodd från Vissvass till skärgårdsträffen har lockat många. Men även motorbåtsfolket har haft navigationstävlingar .





Kyllikke dukar till fest



Gäster från TBK på fest i Loftet





Totte och Brano vid grillvagnen med hungriga medlemmar som väntar på tur



Cathrin förbereder entrérätten, avocadosallad



KLUBBMÄSTARE

En viktig uppgift för det sociala klubblivet är en bra klubbmästare. På Uddbytiden var det Håkan Helgetun. Då hade den lilla klubben fest i hyrd lokal och man gästade Huvudholmen som var klubbholme för en annan båtklubb som Håkan var medlem i.

Så kom då Branislav Vujisic, Brano kallad, in i bilden och den betydligt större klubben som i mellantiden utvecklades fick i honom en drivande klubbmästare.

Sedan kom Linda Klasson med sin förkärlek för vildmarksmat och grillvagnen kom ofta fram men Linda stod även för mer högtidliga och utsökt goda fester i ladan.

Nästa man var Totte Kahn som också hade erfarenhet inom restaurang. Det var Totte som tillsammans med Patrik Sjölander var initiativtagare till gatuköket Skrovålet på vårt varv.

Idag har vi ingen klubbmästare vilket i varje fall jag saknar. Till jubileumsfesten bildades dock en hel kommitté under Hans Strandell och med Linda Klasson som köksmästare.

Ordförande Clas Löfgren och
Klubbmästare Totte Kahn i samspråk





Åland Race i grov sjö

50 år av segling i Trollbäckens Båtsällskap

Segling för att umgås är alltid trevligt, likaså att kappsegla och många seglare tenderar till att alltid kappsegla. Går det att segla fortare än en annan segelbåt ska så ske. Nu kommer en överflygning av klubbens aktiviteter i ett 30-årsperspektiv. För det var då jag, Per Englund, började segla med klubben.

Så, för exakt 30 år sedan kom jag i kontakt med klubben. Det var min dåvarande chef Hasse Eriksson som behövde gästar till onsdagsseglingarna. Han visste att jag var en hängiven scampiseglare som delade Scampin Moulin Rouge med ett gäng andra grabbar. Så otroligt trevlig, och efter målgång var det ärtsoppa, punsch och en himla massa eftersnack. På den här tiden fanns en röd Swede 55:a med som vann det mesta. Tror det var det året den seglade till Island. Kalla killar... Nåväl, vi brukar starta vid sex, halv sju vid bryggnocken, för att segla söderut och runda en boj utanför Åva. Därefter sträcker vi ut via Gnetholmen och rundar Skomakarskeppet. Sedan bär det av norrut för att runda Koppholmen för att åter gå samma väg tillbaka. En rolig bana där det finns goda möjligheter att fastna i bleke till mångas frustration. Men, hittar man vinden så...

På den här tiden, 80-talet hade man en havskappsegling Visby tur och retur över Kristihimmelsfärd. Tyvärr fick jag aldrig möjlighet att delta i den tävlingen. Det var sannolikt tufft då vårvindar kan vara knepiga och kylan bitande då vattentemperaturen är låg.

När sommaren väl var ett faktum körde vi under många år Sommarnatt en eller ett par helger före midsommar. Härlig segling där vi drog iväg på kvällen för att segla norrut till Franska Stenarna, därefter gå syd på utsidan av Ornö. Smyga emellan Ornö, Utö för att segla hela Mysingen söderut, runda Nåttarö, sedan utsidan Utö och målgång på Gruvbryggan med bastu och besök på Utö Vårdshus. Sommarnatt kördes fram till mitten 00-talet.

Sedan har vi så långt jag kan minnas kört kräftskiva och kräftkör, en familjekappsegling som vanligtvis inleds med en trevlig kräftskiva med underhållning i ladan på fredagskvällen. Skepparmöte lördag morgon, starttider och bana presenteras och ofta har vi tillbringat lördagskvällen ute vid Rumpudden, Fjärdlång för eftersnack och samkväm.

Under lång tid arrangerade klubben bankappsegling på Jungfrufjärden. Kappseglingen döptes till Jungfrutriangeln, passande då vi körde triangelbana. Detta var klubbens största externa evenemang som bland annat hållit klubbmästerskap för Scampi på 90 talet och avslutades mitten 00-talet med att arrangera cup-segling för Svenska Havskappseglarförbundet. Detta var en utlyst segling med både seglingskommitté, protestkommitté och en Grand Banks till startfartyg. En mycket aktiv segling krävdes samtidigt som seglarna var tvungna att undvika de klassiska vindhålen mitt ute på fjärden. Lite tråkigt blev vi utkonkurrerade av Datacom Cup i Nynäshamn där en bil fanns som prispeng. Men, som allt annat har allt sin tid.

Nu när hösten är ett faktum kommer vi till seglingen sist på säsongen. Det är kappseglingen till Åland. Vi har nu döpt den till ÅOSR (ganska lik förkortningen som användes för Gotland Runt en tid). Men, jag ska börja min berättelse långt tidigare. 1990 när jag seglade med Hasse (och hans son Micke) på hans Beason 31, Mio, för första gången. Vi startade vid niotiden på torsdagskvällen i beckmörker vid Stendörren för att ta oss vi Rödlögaleden till Mariehamn. Det var en fantastisk segling med medvind och månsken. Väl framme var det bastu och regattamiddag. Kvällen avslutades med dans. Sen har jag varit fast och seglat racet massor med gånger. Jag vill minnas att det var 1991 det blåste så mycket att bara en Scampi, Trimle, kom fram till Mariehamn. Men dom hade "Krullet" med och han var just hemkommen efter att ha seglat jorden runt med The Card. Ja ja...

Nu förtiden är vi lite försiktigare och 2018 fick vi tyvärr ställa in tävlingen på grund av stormvarning. Ett klokt beslut då säkerheten måste gå först.

Tävlingen har bara växt och växt och nu är vi uppe i 50-talet besättningar som kastar sig in i leken. Enligt många en av årets höjdpunkter.

Efter 50 år i branschen är Trollbäckens segelsällskap en mycket aktiv klubb. Om man tar Gotland Runt som exempel är det bara en klubb som har fler deltagare än vi och det är KSSS. Riktigt trevligt att alltid ha klubbkompisar med sig på banan.

Per Englund

Prolog 2020

Så efter 50 aktiva år fortsätter våra aktiviteter i Segelsektionens regi. Med fortsatt fokus på alla medlemmars intresse och med avsikten att ha lärande, roliga och utmanande aktiviteter vill vi se till att Trollbäckens Båtsällskap engagerar många medlemmar. I år, 2022, kommer vi arrangera onsdagsseglingar med ny bana, familjeeskader, ett Kräftkör och ÅOSR, Åland Off Shore Race.

Vintersäsongerna använder vi för att anordna utbildningar, seminarier och föredrag. Vi vill se till att inspirera och förbereda oss för kommande säsonger. Det kan vara Riggtrim, Väder, Jorden-runt seglatser eller annat som får oss att längta till att båten är i sjön och vinden god.

Alla är välkomna att segla med oss! Vi har otroligt duktiga seglare och kappseglare som kan dela med sig av sina kunskaper och goda inställning till segling. Vi vill fortsätta att visa att vi är väl representerade i seglingssammanhangen i svensk segling och att vi är en klubb som är till för alla medlemmar.

Segelsektionen

Roger Andersson



*Populära inslag har varit våra
havskappseglingar till Visby och Åland*



Mats, Sven Erik, Lennart och Gunnar i "Christina"



Kalle Ekholm och Kalle Thelberg

Fikapaus vid arbetsplikt



*Uppsättning av farts skyltar runt
Vissvassfjärden*



Skepparmöten i Vissvass och på skärgårdsträffar.



Trollbäckens båtsällskaps seglarskola

Jag minns tydligt det där mötet i klubbstugan en vårdag 2009, då vi började diskutera bildandet av Seglarskolan: - Inte ska våra barn behöva gå i seglarskola ”på andra sidan staketet” (TBK) – vi har ju förutsättningarna själva.

Vi gjorde slag i saken redan samma år. Men hur skulle vi kunna konkurrera med TBK som då hade haft seglarskola i över 30 år? Vårt koncept blev att göra det hela till en familjeaktivitet, där föräldrarna är delaktiga och syskon välkomna.

Idag råder ingen konkurrens mellan klubbarna, tvärtom, vi samarbetar mer än någonsin och de elever som seglar hos oss är välkomna att segla med TBK på måndagar och deras elever seglar med oss på tisdagar. Vi har t.o.m. en grind i staketet mellan klubbarna. Vi är så glada att vi fick båda klubbarnas styrelser att gå med på att sätta dit den.

Hur som helst, då för drygt 10 år sedan så startade vi med fem gamla optimistjollar som vi köpte från Lidingö och rustade upp. Genom annons fick vi några jollar till skänks, bl.a. en Triss, använde våra egna gummijollar som följebåtar och satte igång verksamheten i och utanför klubbstugan på varvet vid Storängen. Vi hade jollarna på gräsmattan utanför klubbstugan och la till vid mastbryggan. Kanske var det 10 barn i första omgången.

Ganska snabbt växte dock intresset för Seglarskolan och snart var vi uppe i dubbla antalet elever. Då blev vi erbjudna att hålla till längst bort mot TBK.

Den gamla vakturen flyttades dit och en container som vi själva klädde med panel ställdes på det som vi idag kallar Seglarudden. En massa jobb från ungdomssektionen och arbetspliktiga har gjort att vi fått det så fint som det nu är på Seglarudden. I dagsläget har klubben tre följebåtar, 17 Optimistjollar, två Trissjollar och fyra Laserjollar. Sedan finns

det förstås flera elever som köpt egna jollar. Idag tar vi emot drygt 30 egna elever plus 5-10 från TBK.

Vartefter våra elever blev äldre, utökade vi med rena Lasergrupper. Och så förstås Piratskolan för de yngsta (från sex år). Några av våra elever har börjat kappsegla med riktigt bra resultat. Ganska snabbt blev vi också medlemmar i SSF, vilket innebar stöd i klubbutveckling och utbildning samt ett visst ekonomiskt bidrag.

Vi har haft många ledare under årens lopp, både med och utan egna barn i Seglarskolan. Det ligger ett stort ideellt arbete och engagemang bakom Seglarskolans utveckling, så stort tack till alla ledare och föräldrar som på olika sätt hjälpt till genom åren. Seglarskolans utveckling har p.g.a detta varit ganska självgående. Vi har aldrig annonserat, ändå har vi haft kö av elever i princip varje år.

Målsättningen för Seglarskolan kvarstår: båtlivet är en familjeaktivitet – hela familjen ska känna sig säker och det gör man genom kunskap och övning. Våra barn ska ha kul på vattnet oavsett om det är naturupplevelsen eller kappseglingen de är ute efter.

Katharina Sparrwardt





*Det är både nyttigt och kul att lära sig hantera en kapsejsning.
En vuxen är med för att trygga säkerheten*

Kjells berättelse om TBS

Jag är uppvuxen i Skarpnäck på 1940- och 1950-talet, inom en friluftsfamilj som gärna gick ut i skog och mark och solade och badade i allt från insjöar till hav ute i skärgården. Till att börja med fick vi låna bekantas båtar men i mitten av 50-talet skaffade familjen en snipa med tändkulemotor från Skutskär och jag en liten Forslundsritad campingbåt med 30 hk Evenrude. Den var bra till vattenskidåkning. Kul, men det gick åt mycket bensin, så ibland fick vi ro hem.

Under 1960-talet varierade familjen med kanoter, kanadensare, snabb bensintörstig motorbåt igen och så en Gotlandsbyggd laxkutter. Jag var runt lite över allt i Stockholms södra skärgård som jag ansåg renast. Jag gillar klart och rent vatten, efter som jag dök mycket med mina AGA-tuber. Jag dök på små vrak och så fångade jag flundror och piggvar med händerna.

I samband med detta kom jag i kontakt med en TBS-medlem Göran Kristoffersson. Jag fick hänga med honom till Orust i tre omgångar och hämta nya Hallberg Rassybåtar som skulle seglas från Orust till Tyresö. Det var det som väckte mitt intresse för segling. Långsegling i kuling, med snö ombord.

Så höll det på tills jag 1982 köpte en egen segelbåt HR 312 och sålde Gotlandssnipan. Då ansåg Göran Kristoffersson och min granne Rune Hammar, att jag inte borde ligga på Gålö, utan komma över till dem i Vissvass till Trollbäckens Båtsällskap. OK. Så fick det bli. Jag blev medlem nr 117 år 1982, men kom med båten 1983 och fick plats på norra läsidan av brygga 3 – mellan Rune och Lage Larsson.

Efter en fantastisk sommar med familjesegling i skärgården och utmed kusten ner till Öland t/r blev det

sensommar och dags för upptagning. Så mina vänner som seglat med mig från Orust och jag, vi kom på att vi skulle ta en tröstsegling tredje helgen i september till Åland och Mariehamn som en fin avslutning på sommaren.

Sommaren 1984 blev en ny fin seglings-sommar i skärgården och under semestern ner mot Öland. Och väldigt snart var det sensommar igen! Bäst att ta ett skönt avslut på säsongen. Den här gången blev vi två båtar som seglade till Åland och Mariehamn, den tredje helgen i September. Det var jag med min HR 312 och Göran Kristoffersson med sin HR 38. Vi hade en fin segling. På vägen hem skulle jag sätta upp spinnakern. Jag vevade upp den vid masten. $\frac{3}{4}$ -delar uppe, rycker Rune ut spinnakern med gajen. Det innebar att spinnakern fylldes och jag som hissade höll på att flyga upp i masten. Jag släppte motvilligt fallet och brände mig i händerna. Alltid lärde vi oss något nytt, både jag och Rune. Men en fin segling hem hade vi.

På höstmötet 1984 bad seglingskommittén medlemmarna om nya idéer. Från min sida föreslog jag då ett höstrace – Åland Race – 3:e helgen i september. Men det var trögt. Ska den där nykomlingen som inte ens har en segelbåt föreslå sådant. Han har ju vindruta – ha, ha, haaaa. Inget gehör... Göran Kristoffersson som hade en ännu värre båt, en HR 38 – nääee – det går ju inte att lita på sådana! Så jag och Göran fick ta ett snack med Ole Benkert... och övertala honom ... att närma sig Hasse ... Då lättade det ... efter mycket om och men. Så tacka Ole för det. TBS Åland Race gick av stapeln första gången 1985 eller om det var 1986? Jag minns inte i nuläget. Men jag kom 3:a, efter Ole och Jan Larsson, TBK, av 10-12 startande båtar. Leve

Åland Race eller vad det nu heter idag. Det roliga är att det blivit populärt på riktigt, även utanför klubben

Sedan fortsatte åren med segling från TBS Vissvass för mig. På våarna var jag med på Gotlandsseglingen under Kristi Himmelfärdshelgen. Det var en bra start på sommaren. Lika bra som Åland Race var en bra avslutning på hösten.

Åren 1994 – 2006 var jag utan båt av ekonomiska skäl. Men 2006 kom jag tillbaka med en liten Accent. Den var lättseglad, seglade bra – men jag fick ryggskott i pentryt. 2010 köpte jag och min son den Comfortina 32 som vi har idag. Dessa nya år upplevde jag som mycket fina. Klubben hade utvecklats fint, speciellt i Storängen med en avancerad upptagning- och sjösättning av våra båtar via Slamkryparna. Kranarna användes inte längre och riktiga hangarer, verkstäder, klubbhus m m fanns tillgängligt i Storängen. Men på utsidan av brygga 4, klagade medlemmarna precis som på 80 - 90-talet.

Den hamnkaptan som jag fick ny kontakt med var Rolf Strömer. En mycket aktiv och drivande kille, så när Roffe rådfrågade mig om jag förstod varför Länsstyrelsen stoppat ansökan om skyddad vågbrytande brygga, så ansåg jag att det var en naturlig reaktion från Länsstyrelsens sida. TBS hade ju ansökt om tillstånd hos Tyresö kommun – inte hos Länsstyrelsen!

Resten vet ni redan. Åtminstone de flesta.

Idag – 2022 – är äntligen den efterlängtade hamnen på gång att anläggas på riktig – med tillstånd från både Länsstyrelsen som Nacka Tingsrätts Mark- och miljödomstol.

Kjell Fridlund



TBS-nytt

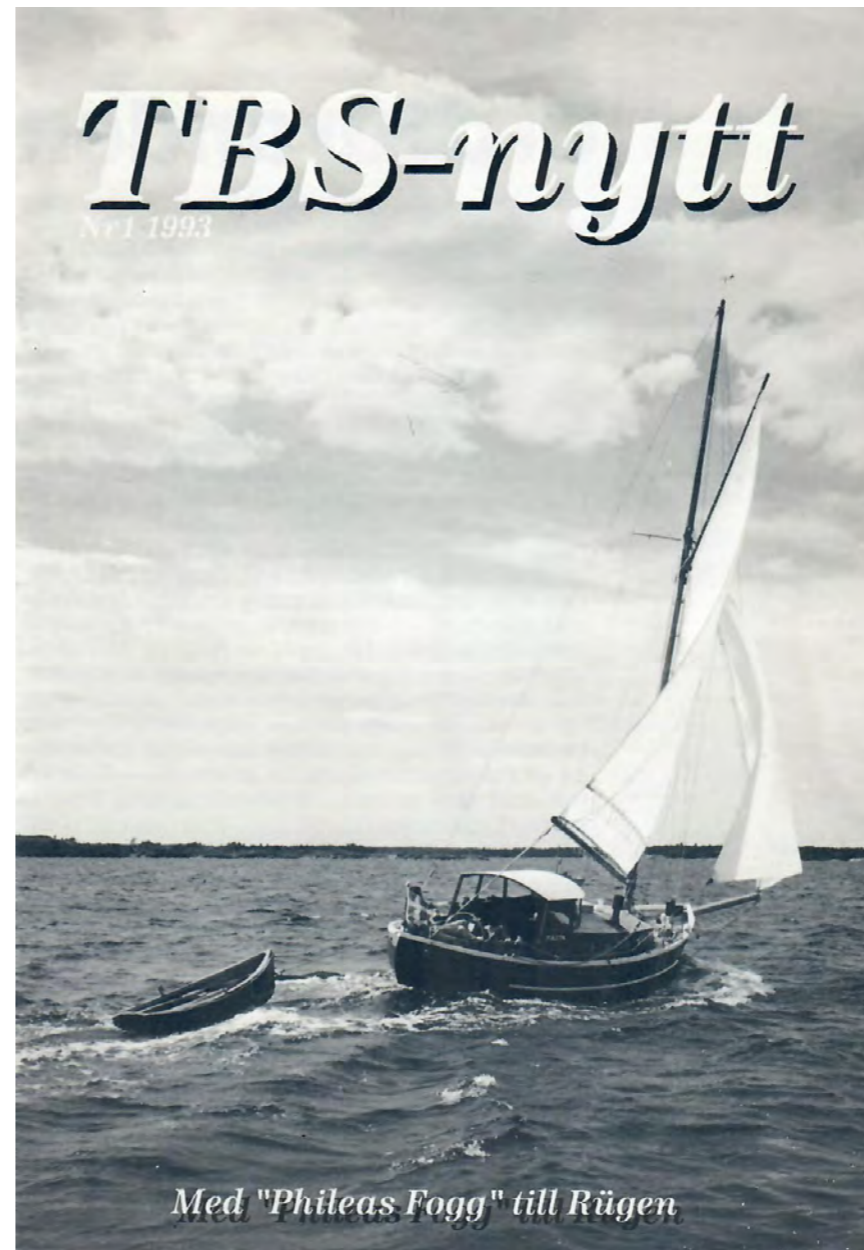
Tidigt kände vi ett behov av att kunna ha ett gemensamt organ för medlemmarna. Internet var inte uppfunnet. Kommunikationen med medlemmarna skedde i form av utskick i brevform. Göran Fredriksson var försäkrings-tjänsteman och de hade på jobbet en överbliven adresseringsmaskin med brickor för varje medlem. Det raslade väldigt när man skulle adressera kuvert men det gick fort och blev snyggt.

Jag hade en dupliceringsmaskin så vi kunde genom att veva trumman få fram meddelande ganska lätt och oftast snyggt men ibland blev det för mycket bläck. Överskottet hamnade på heltäckningsmattan i arbetsrummet hemma hos oss.

Göran Berger och jag beslöt få igång en klubbtidning. Vi startade blygsamt 1981 med några häftade A4-sidor men snart blev det fart och vi producerade upp till 6 nummer per år i A5-format. Roy Gripsborn illustrerade. Det blev en riktigt trevlig tidning med några olika redaktörer genom åren. Årgångarna 2002-2017 kan läsas på hemsidan.

Så småningom tog hemsidan över och behovet minskade liksom intresset för produktionen och tidningen blev digital för att därefter helt upphöra. Det tycker jag var synd men var sak har sin tid.

GuBe





KURSER OCH UTBILDNINGAR m m

Under årens lopp har klubben ordnat utbildning av olika slag, alltifrån Lage Larssons populära och intressanta väderkurser till segelsömnad, kappseglingsregler, förarbevisutbildning m m.

Barn- och ungdom har fått lära sig segla och ett antal jollar har inköpts. Verksamheten har varit ett samverkansprojekt med TBK och är populär.

Ibland har vi haft brandövningar - nog så viktigt!

Till de lite udda verksamheterna hör båt-bit-bytardagar, ursprungligen initierade av Gunnar Sjöstedt. Första gången höll vi till på varvet under mastskjulet, då nybyggt. Det hällregnade hela dagen och nästa gång ordnades en mer påkostad prylbytardag i Tyresö Centrum. Det var på den tiden då sådant kunde tillåtas där.

Vi byggde baldakiner i glada färger över försäljningsbord och det blev en livlig kommers. Ett lyckat inslag som tyvärr inte återkom. Det krävs ju ganska mycket planering men framför allt en möjlighet att hålla till på detta centrala ställe som verkligen lockade folk.



Mizota, Gunnar och Kyllikke i ett marknadsstånd vid båt-bit-bytar-dag i Tyresö Centrum



Hans Björkman på segelsömmarkurs



När båtlivet gör uppehåll kan det vara riktigt svinkallt på varv och i hamnar men också vackert!





Klubbstugan i Vissvass i vinterskrud



Bastun med snö på däcket

AXPLOCK

I en så omfattande verksamhet som TBS och under dessa femtio år är det många medlemmar som utmärkt sig på ett förtjänstfullt sätt. Jag har i det följande tagit fram några som under min verksamma tid spelat en stor roll för klubbens verksamhet men det finns många fler som inte nämns men därför inte är bortglömda.

Jag har också bett några att berätta ur sitt perspektiv vad de har för minnen. Några har ställt upp medan andra avböjt, kanske för att man inte tycker att det varit så märkvärdigt vad de gjort för och i klubben. Det är synd för det är de små pusselbitarna som ger helheten. Några har gått ur tiden.

Det är också så att i en så aktiv klubb som TBS så sker det ständigt nya saker som i sig är värda att berättas men jag har i stort sett satt stopp där de femtio åren slutade för två år sedan. Resten får komma med i nästa jubileumsbok.



Vår första Slamkrypare



ALU-medarbetare Thorbjörn Burelius

GUNNAR SJÖSTEDT

Gunnar Sjöstedt var med från början och nog en av initiativtagarna till TBS. Han var cykelhandlare i Trollbäcken och en mångsysslare. Hans verkstad och hem var fulla av finurliga signalsystem och fjärrkontroller. I garaget stod en gammal Austin från 1936 som hade tillhört Ulla Sallert och den höll han länge på med att renovera.

När Uddbyhamnen kom till passade det lilla formatet Gunnar som handen i handsken. Han pulade och styrde och skapade en mysig atmosfär där "gubbarna" samlades för prat och arbetskvällar. Gunnar hade en ny Saga 27. Under alla år han hade båten tog han aldrig av skyddsplasten från dynorna och det var inte varje år som han gick ut genom Bagarsundet. Han vårdade sin ögonsten men många gångtimmar blev det inte.

När kommunen erbjöd TBS att ta över den kommunala bryggan i Vissvass höll Gunnar envist på att behålla den lilla klubben med sina 38 båtplatser. Storskalighet var inget för honom. Ordförande då var Stig Dahlqvist som i stället var förespråkare för flyttning till Vissvass och en större båtklubb och TBS kom att splittras i två grupper. Resultatet blev att vissa flyttade till Vissvass medan Uddbyhamnen blev kvar under Gunnars ledning ända tills den flyttades till varvsområdet av praktiska skäl. Det blev för många anläggningar att sköta helt enkelt. Med ålderns rätt lämnade Gunnar båtlivet före flytten och han är nu bortgången.



*I Gunnars älskade Uddbyhamn.
Gunnars Saga 27 i bakgrunden*

*Tyvärr har jag inte funnit några foton
på Gunnar Sjöstedt som gick bort för
några år sedan*

KYLLIKKE och REIJO KUJALA

Kyllikke och Reijo tillhör veteranerna i TBS och har varit riktiga föredömen. Alltid när ett handtag behövs finns de med och jobbar för klubben. Som bryggbas för brygga 3 i Vissvass under många år har Reijo haft koll på att allt fungerar och att brister blir åtgärdade och det mesta gör han själv så att det säkert skall bli väl gjort.

Även på varvet har Reijo ingått i varvsgruppen i många år och där hjälpt till för att slamkrypare och annan teknisk utrustning fått sitt underhåll för att garantera funktion och säkerhet. Givetvis har han också varit en av de mest engagerade kran- och slamkryparförarna.

Reijo har själv byggt sin Scanner 38, ett riktigt praktbygge! De deltar flitigt i kappsegling och klubbens skärgårdsträffar.

När vi har fest är alltid Kyllikke tidig med att anmäla sig för medhjälp vid dukning och servering - och naturligtvis deltar de med liv och lust och syns ofta på dansgolvet. Tillsammans utgör de ett föredöme för medlemmar i TBS och deras entusiasm smittar av sig på oss andra.



Kyllikke och Reijo i dansens virvlar

ROY GRIPSBORN

Roy har haft sitt finger med i det mesta vad gäller teknik i TBS. Han hade en självbyggd Conqubin 38 "Con Grazia" och med familjen som besättning deltog han i många kappseglingar arrangerade av TBS och med stor framgång. Sonen Anders låg bakom Silvas välkända instrumentserie Nexus och båten var testanläggning för dessa som idag är kända som Garmin.

Roy var något av tekniskt snille med en konstnärlig ådra. Han låg bakom bojårens konstruktion, mastkranen, pontonflyttningsanordningen vid slipen, varvets klubbhus och inte minst bassängen med kaj vid Storängen. Vår första mobilkran, Blå Kranen kallad, hanterades ofta av Roy och hans röst hördes över hela området när han dirigerade medhjälpare och båtägare.

Vid skärgårdsträffar var Roy initiativtagare till många tävlingsgrenar och när det var fest var Roy och hans fru Kerstin och efter hennes död hans andra fru Marie flitiga dansörer. Deras goda humör smittade av sig på alla. Många medlemmar har också fått hjälp av Roy med installationer och underhåll av utrustning för Roy fanns alltid till hands och hjälpte till med glatt sinne.

Roy gick bort i en hjärtattack 2017.



Roy i sin Conqubin 38 CON CRAZIA



Con Grazia

Göran Berger

Göran kom in i TBS eftersom han hade båtplats vid den kommunala brygga som vi tog över. Han hade då en Joker (föregångare till Balladen). Senare bytte han till en Maxi 95a.

Redan tidigt kom Göran in i styrelsen och blev hamnkaptan i Vissvass några år. När vi planerade varvet var Göran en av entusiasterna. Utan egen uppläggningsplats var många av oss TBSare hyresgäster vintertid hos grannen Tyresö Båtklubb. Därmed hade vi arbetsplikt där. När vårt varv planerades utnyttjade Göran och jag tiden till att se hur de hade ordnat olika saker, som upptagningsramp, mastkran, elförsörjning m m. Med en kratta och spade på axeln gick vi raskt runt och såg målmedvetna ut men gjorde ingen nytta för TBK. Ögonen var dock vidöppna och vid söp in det vi kunde.

När så vårt eget varv kom till blev Göran en naturlig varvschef och han gick in för uppgiften med stor entusiasm. Han bildade snart en grupp som fixade utrustning. Undan för undan blev utrustningen förnyad och gick från maskinmuseum till en teknik i framkant. Göran hade väldigt bestämda åsikter och var inte helt lätt att ha att göra med men hans ambition kunde man inte ta miste på.

Göran led av diabetes och fick småningom båda benen amputerade vilket hindrade honom från att utöva båtliv. Han flyttade från Tyresö och avled av sin sjukdom några år senare men hans minne lever kvar, särskilt på varvet.



Göran Berger som prisutdelare

BRANO

Branislav Vujisec, Brano kallad, kom in i TBS just som vi färdigställt ladan som festlokal. Han hade en gedigen bakgrund inom restaurangvärlden och blev klubbmästare. Brano hade bl a varit källarmästare på Riche under Tore Wretman och var en av hans närmaste män.

I anslutning till ladan fanns en sambyggd vedbod. Den införlivades med ladan och gjordes till kök med grillhäll, spis m m. Här trollade Brano fram en trerätters festmåltid för 107 personer - i ett kök på 2,5 x 4 meter! Och vilken måltid! Linneservetter och linnedukar och fint värre.

På Branos önskan tillverkade Roy Gripsborn en stor portabel grillvagn och vid lite enklare fester serverades här grillad mat i betydande mängd. Han ställde alltid upp även vid smärre sammankomster som de årliga träffarna för bryggbasarna och lagade alltid utsökt mat.

Brano hade en motorkryssare i stål men han tycktes alltid arbeta och tillfällena att gå ut på sjön blev färre.



Karl-Erik Kalle Ekholm

Kalle är en riktig skärgårdsbo, född på Munsö i Mälaren och har sedan bott på Ljusterö vid Grinda, Löka vid Möja, Skogsö i Saltsjöbaden, Brovaktarstugan i Baggenstaket och Norrtälje men sedan 1952 i Tyresö.

Redan i Saltsjöbaden hade man en campingbåt och sen blev det lite större båtar, en Solö och en Svanö bland annat. Så småningom blev den en Olsson 22:a och den fick plats vid kommunens brygga i Vissvass. Dit kom man 1970 och har sedan legat kvar vid samma brygga, fast själva bryggan är förstås utbytt.

Ohlsson 22:an var omgiven av två Tetis-båtar, den ena tillhörig Lage Larsson, och både Kalles fru Vivi och Kalle tyckte att det var en trevlig båttyp och så blev det en Tetis till.

En gång seglade Kalle med Stefan Bergelin i dennes katamaran till Holland och det var ett äventyr! Det gällde att inte kantra men undan gick det!

Kalle har gjort mycket för TBS, först som bryggbas, sen som skeppare på boj båten Trollet. Han är suverän på att hantera den så att bojar och stenar hamnar precis där det skall vara. Lågmäld och trygg får han oss andra att uträtta just det han vill - ännu vid 90 år!

Det är medlemmar som Kalle som får en klubb av TBS karaktär att fungera!



Kalle i sin älskade boj båt Trollet

BO SJÖSTRAND

En verklig veteran i TBS är Bosse Sjöstrand. Förutom allmänt händig och arbetsvillig har han både erfarenhet från egen verkstad och under många år som föreståndare för Trollbäckens IP de rätta kontakterna och de rätta maskinerna.

När vi skulle sätta upp farts skyltar runt Vissvassfjärden hade Bosse naturligtvis tillgång till borrhustning. Han har varit en värdefull kraft i varvsgänget och bidragit till att vår utrustning fungerat.

Bosse hade i många år en Oxelö 30 som han vårdade ömt. Tillsammans med hustru Kerstin hade han sitt favoritställe vid Skogsö där de samlade sina vänner omkring sig. Med ålderns rätt lämnade Bosse båtlivet. Det var synd! Han är saknad.



Bosse Sjöstrand tillsammans med ordföranden Claes Löfgren.



Så här vill jag se framtiden i Trollbäckens Båtsällskap...

Först och främst så måste man ju reflektera över de 50 år som klubben funnits till och som vi tillsammans både nya och gamla medlemmar kan reflektera över i denna fina Jubileumsbok. Ett gediget arbete utfört av ett stort antal medlemmar i olika roller som på sin fritid velat ge det lite extra för att bidra till en trevlig samlingsplats för idag drygt 600 medlemmar.

Att vi alla behöver engagera oss i denna typ av idéella föreningar är nödvändigt för att bibehålla klubbkänslan och sköta det mesta med våra gemensamma insatser. Inom klubben har vi de flesta av de kompetenser vi behöver, både teoretiska och praktiska vilket bidrar till en mycket kostnadseffektiv verksamhet. Vi har däremot alla övriga intressen som konkurrerar, inte bara med det aktiva båtlivet under sommaren utan även under den "tråkiga" tiden när övrigt klubbarbete måste ske. Vi är en stor organisation med hamnverksamhet, vinterförvaring och maskiner som bara måste fungera.

TBS är den största båtklubben i Tyresö kommun och bland de större i Stockholms län. Det ställer krav och förväntningar på våra olika verksamhetsområden, från Ungdomsverksamhet, Onsdagsseglingar, Klubbverksamhet med utbildning till ansvar för Hamn och Upptagning. Alla som tar detta ansvar och driver vår båtklubb gör det för att vi alla skall trivas och kunna njuta av båtlivet till rimliga kostnader.

Nu när vi fyller 50 år så har vi under det sista året lagt ner en stor mängd arbete på att få till ett "Tillstånd för vattenverksamhet" då detta är ett krav på vår storlek av

verksamhet för att säkra miljökonsekvenser i samråd med våra önskemål om säker hamn och våra grannar. Med detta tillstånd kombinerat med ett nytt 25-årigt arrendeavtal med Tyresö Kommun har vi nu lagt grunden för åtminstone ytterligare 25 år. Vi skall nu försöka anpassa vår verksamhet till nya båtintressen som växer fram bland vår nästa generation för att säkra återväxten i båtklubben och ge oss alla en trygg och trevlig plats att utgå ifrån i våra sjöliv. Oavsett var man är i livets olika perioder så skall båtklubben vara en plats för hela familjen för rekreation och vila under trevliga former.

I vår omvärld diskuteras många miljöfrågor som innebär att fler och fler sannolikt kommer att omvärdera t.ex. utlandsresor till förmån för det lokala båtlivet. Här kan vi förvänta oss en ny trend mot miljövänlig segling samt eldrivna motorbåtar likt trenden vi ser bland elbilar. Detta kommer sannolikt att öka trycket på tillgång till båtplatser med bra miljötank vilket vi har förberett oss för med ny elanläggning och säker hamn i Vissvass.

Som ordförande i TBS tillsammans med Styrelse och våra verksamheter arbetar vi aktivt för att möta denna framtid i samråd med bl.a. Tyresö Kommun, Länsstyrelsen, grannar och Naturreservat. Vi arbetar året runt för att TBS skall vara den trevligaste och tryggaste båtklubben där vi engagerar oss, delar med oss av erfarenheter och sprider glädje. Tillsammans med alla medlemmar ser jag fram emot de kommande åren med tillförsikt.

Leif R Johansson

MITT TBS

Som författare till jubileumsboken kan jag ju inte låta bli att berätta hur jag själv upplevt mitt medlemskap. Jag kom in tidigt, troligen redan 1972, då vår son blev med båt, en campingbåt i trä. Redan efter ett år ersattes den med en Pettersonbåt som jag renoverade en sommar på Tyresö Båtvarv vid Strand. Den övertogs efter några år av vår son och då köpte jag en Relanderkryssare i trä, en vacker båt byggd 1941 på Åbo Båtvarv.

1984 blev *Christina* min och vi färdades över 50 000 sjömil innan vi efter 24 säsonger gick skilda vägar. Det var en underbar båt, en yawl på drygt 11 meter byggd på Nötesunds Varv (nuvarande Vindö Marin) av Christoff Rassy som arbetade där då.

I Uddbyklubben blev jag kassör och när jag flyttade till Vissvass blev jag vice hamnkapten och säkerhetschef under Göran Berger ett par år innan jag blev ordförande 1982.

1990 hade vi just sålt vårt företag och jag var sysslolös. Kåre Fränd var hamnkapten i Vissvass och hade bytt jobb och kunde omöjligt ta sig den tid som behövdes för att administrera hamnen. "Kan du hitta någon som tar över under pågående mandatperiod?" Det kunde jag! Jag kandiderade själv och det var mina finaste år i TBS när jag blev hamnkapten för de följande 13 åren. Jag fick förmånen att bygga ut hamnen genom "strandrensning", som framgår av annat avsnitt, och inreda ladan, skapa parkering bakom låst bom, bygga bastu och bojått och mycket mer. Väldigt inspirerande och roligt och det gav fin kontakt med medlemmarna under alla arbetsplikter.

Omständigheterna tvingade mig att skiljas från *Christina* 2008 och ett antal båtlösa år blev följden men jag har ännu hopp om att än en gång bli båtägare och få plats i Vissvasshamnen.

På sista tiden har avsaknaden av båtlivet blivit särskilt påtaglig och jag tog då chansen att vara med om att återstarta Skrovmålet, gatuköket på varvet. Så roligt det var att träffa gamla båtvänner och att arbeta för klubben igen. Då kändes inte de 93 åren så tunga längre!



TBS ordföranden

under de gångna 50 åren. Här ser vi dem allesammans:

1970-1974 Allan Eriksson

1975-1981 Stig Dahlqvist

1982-1990 Gunnar Berndtson

1991-1998 Jan Lundberg

1999-2003 Claes Löfgren

2004-2007 Lennart Lundgren

2008-2008 Clas Löfgren

2009-2017 Björn Andersson

2018 - Leif R Johansson



TYRESD KOMMUN

FÖRTECKNING ÖVER BÅTPLATSIINNEHAVARE VID ÄNGSUDDEN, VISSVASS 1974

Båtplats nr	Namn	Adress	Telefon
1	René Cottin	Höglidavägen 1 B	712 65 04
2	Lennart Lernhagen	Ärdalavägen 132 124 32 HANDEGÅGEN	47 33 58 770 12 90
3	Günther Wilhelm	Sjöbornstigen 3	712 37 88
4	Bertil Wahlén	Körnbärvägen 19	712 58 56
5	Roland Lindqvist	Bollmoravägen 82 130 12 ALTA	773 13 78
6			
7	Lennart de Pomian	Idavägen 1 B	712 38 82
8	Sven Rookmyr	Njupkärravägen 62	712 20 69
9	Håkan Ericsson	Tranbärvägen 3	712 72 09
10	Göran Järvén	Metallvägen 6	712 63 92
11	Lennart Suedqvist	Korsåkersvägen 57 222 50 LUND	046/ 13 56 55
12	Paul Ullberg	Granitvägen 30 A	712 65 53
13	Kurt Nygren	Granitvägen 18 B	712 58 06
14			
15	Hans Moberg	Fjårdholmsgränd 21 c/o Tandelius 127 40 SKÄRHOJMEN	710 47 14
16	Jan-Åke Hollsten	Porällvägen 8	712 22 46
17	Bengt Ellertsen	Jungfruvägen 11	712 14 70
18			
19	Karl-Erik Ekholm	Ändalavägen 52	712 32 81
20			
21	Stig Regefelt	Kransbindarvägen 22 126 36 HÄGERSTEN	46 89 91
22	Hans Westerholm	Slättervägen 121	712 52 43
23	Roland Wirling	Bagarvägen 1	770 18 13
24	Tommy Ceder	Björnmosssegången 18	712 58 63
25	Henry Willman	Harrstigen 3	712 05 73
26	Gunnar Nyberg	Njupkärravägen 72	712 64 39
27			
28	Gösta Eriksson	Hästskovägen 37	712 19 46

forts.

Föradress	Överadress	Telefon	Postnr	Bankgr
Box 16 135 01 TYRESD 1	Bollmoravägen 22	08-712 00 20	221 23-4	406-0750



TYRESÖ KOMMUN
FRITIDSKONTORET/IE

1977 05 17

Till Båtpåtsinnehavare vid Vissvass.

I samband med översändande av 1977 års avgifter, som skall
inbetalas senast den 10 juni 1977 till kommunen, vill vi
kort informera om följande:

Fritidsnämnden har träffat ett i-årigt interimsavtal med
Trollbäckens Båtsällskap, som innebär att båtsällskapet
övertar drift och skötsel av småbåtshamnen fram till 1 maj
1978. Under interimsåret skall förhandlingar föras med båt-
sällskapet om ett definitivt avtal för tiden därefter.

Båtsällskapet kommer att informera Er vidare om hur båtshamnen
skall drivas i sällskapets regi, erbjudande om medlemskap m m.

Med hälsning

FRITIDSKONTORET



1977 03 24

TYRESÖ KOMMUN
FRITIDSKONTORET/IE

Till samtliga båtplatsinnehavare vid Ångsudden, Vissvass.

Fritidsnämnden vill härmed informera Er om att förhandlingar för närvarande pågår om att den kommunala båtbyggnad i Vissvass i fortsättningen kommer att drivas i båtklubsregi.

Ni som innehar ordinarieplatser kommer givetvis att få behålla dessa.

Ytterligare informationer kommer så snart som möjligt att tillställas Er av oss och berörd båtklubb.

Carl-Evert Österberg
Fritidsnämndens ordförande

Postadress	Distriktsnr	Telefon	Faxnummer	Postgiltigt
Box 16 135 01 TYRESÖ 1	Svaneängstrand 4	08-712 00 20	2 21 23-4	406-0990

TROLLBÄCKENS BÅTSÄLLSKAP

VAKTLISTA 2 1978 06 09



UDDBYVIKEN		VISSVASS	
12/6	STIG DAHLQVIST & NYBERG	712 13 40	712 64 39
13/6	KENNETH JOHANSSON SVEN NICANDES	712 81 33	712 40 35
14/6	LENNART LUNDGREN OVE ANDERSSON	712 86 07	712 61 55
15/6	OLE VARNÅS GUNTER WILHELM	712 73 15	712 37 88
16/6	WILHELM SODERHOLM PETER STAUPFER	712 50 24	
17/6	FIN ANDERSSON JAN ÅKE HOLMSTEN	712 39 59	0758/37702
20/6	BILLY SANDBERG PERP NERODES	712 15 32	
21/6	WOLFGANG JURGMANN RUNE ANDERSSON	712 53 18	712 54 09
22/6	BÖRGE HAGMAN HARRY LUNDBERG	712 14 77	712 31 40
26/6	WILHELM AUNEM STIG RINGVELD	46 89 91	
27/6	STIG TOLLANDER BOLAND NIKLING	712 87 18	770 18 13
28/6	BENNY NORRSTEN G ÅHLROOS	712 31 78	
1/7	KURT JOHANSSON E BERGSON	712 11 03	
30/6	LENNART PERJ LARS OLOF THÖRN	712 34 92	712 97 39
3/7	JOHN ERIKSSON HÅKAN AHLSTRÖM	37 86 26	
4/7	LARS SKÅRBERG OLOF HELLBERG	19 55 45	712 46 77
5/7	BENGT SANDBERG LENNART SJÖGREN	770 19 95	712 92 92
6/7	ÅKE WULFGREN BO SJÖSTRAND	712 35 92	712 59 77
7/7	ÅKE JOHANSSON GURMAN SJÖSTRAND	712 58 86	712 11 11

Om
 ÖSKERNA FÖRORDAR VÄRDU VAKTSTYRELSEN, OM DE HAR BEHÖRIGT ANVÄNT
 DÅR NÅGOT AV SÄTT OCH/ELLER BEHÖRIGT.
 För övertillsägning ska alla 2 vakter per skiff, det innebär att en
 besättningsledare får en sin två vakt i uppdragen. Vi söker dock alltid
 omgående att ha två vakter på en skiff för alla att stanna i under
 vaktvakten, om något av omlast så blir det betingas.

Trollbäckens Båtsällskap
 Vaktlista nr. 3 1978 08 15



VISSVASS		UDDBYVIKEN	
21/8	Håkan Ahlström Kurt Andersson	378626	7124518
22/8	Sture Aronsson Katarina B-Wassén	7124702	7121819
23/8	Stig Bäckström Lars Doborn	7122402	7122687
24/8	Kerstin Erlundsson Pantus Frigell	7126755	7127275
28/8	Sören Grönqvist Sören Hallberg	7420859	7126947
29/8	Olle Hansson Hans-J. Kyhn	7121205	7124937
30/8	Björn Klintemar Lars Thörn	7421098	7129739
31/8	Torgny Lundin Rolf Mattsson	7126044	7126209
4/9	Kurt Nilsson Helmi Nordanfors	7129837	7121885
5/9	Per-I. Olofsson Bengt Persson	7121885	7126415
6/9	Erhard Stoch Rolf Svenblad	7421246	7125709
7/9	Kaj Ahtila Richard Arvidsson	7421069	7421961
11/9	Monica Blom Bo Ek	7124921	593383
12/9	Anne Elmt Per Grönqvist	7423090	7127857
13/9	Håkan Haldner Tom Jansson	7122137	7423106
14/9	Phillip Lindskog Jurec Lypinski	7302875	7124556
18/9	Leif Pettersson Lennart Åberg	7124076	7420866
19/9	Ernst Falkirk S. Ahlroos	7120730	7123172
20/9	Per-Axel Andersson Eric Bergbom	7123939	7128397
21/9	Göran Berger Christer Broander	7126756	7762437
22/9	Åke Dahlqvist Ove Dyrö	976710	7126392
26/9	Karl-Erik Ekholm Håkan Ericsson	7123281	7702284
27/9	John Eriksson Lars Grundström	7128129	7121504
28/9	Roger Hagman Manne Heckscher	7121477	7127116
	Göran Fredriksson Billy Carlsson	7124367	7122088
	Christer Carlsson Per-Gösta Enlund	7122170	7121370
	Christer Eriksson Gösta Eriksson	7159134	7121946
	Jan Forsström Roy Gripsborn	7126946	7122493
	Wilhelm Gynter Björn Hedin	7123788	7128009
	Gösta Johansson Kristine Lindgren	7124702	7120878
	Jan Lundberg Gösta Lundin	7120878	7123420
	Leif Mattsson Hans Möberg	7126889	7104714
	Kurt Nygren Jan Oderby	7123806	7121117
	Per Palmgren Bengt Rennermaim	7121117	7121178
	Cajsa Stenmark Hans Widmark	7127494	7126012
	Lars Andersson Mats Berntson	7125105	7126975
	Stig Blomqvist Eray Blom	7129677	7762431
	Peter Eriksson Kenneth Flork	7125767	7702072
	Reet Grynwald Lars LWF	7129325	7128994
	Anders Mannaberg Bernt Taxp'n	745017	7125728
	Håls Annes Anette Bergman	7129471	7128446
	Ove Andersson Per Jerggren	7125156	7122694
	Gunnar Berndtson Hans Björkman	7121542	7451483
	Rolf Roman Stig Dahlqvist	7126301	7121340
	Lennart De Pimier Åke Gustaf	7123802	7772580
	Bengt Ellertsen Yvonne Eriksson	7121470	7121184
	Lennart Frey Jan Grönlund	7123492	7128822
	Rune Hennar Sven Lindlund	7129209	7127387



Så här såg TBS första vimpel ut. Någon vimpel har jag inte hittat men det här är ett skannat mössmärke.

