

KANALEN

MEDLEMTIDNING FÖR TRÄLHAVETS BÅTKLUBB

NR 4 2008



TBKs ELSKOLA STARTAR • NYA BESIKTNINGSMÄN • SEGLING TILL LOFOTEN

FOTO: FREDRIK ERIKSSON. KLUBBHAMNEN PÅ INGVARSO.

Försäkring mot dubbla boendekostnader

Ett tryggare köp!

Mäklarringen har i samarbete med Gjensidige Försäkring tagit fram en försäkringsprodukt som underlättar ditt beslut att köpa ny bostad. När Mäklarringen har fått förtroende att sälja ditt gamla hem, åtar de sig att sälja inom 3 månader. Om objektet inte blir sålt under denna period, kan du som kund hos Mäklarringen köpa en försäkring mot dubbla boendekostnader, som gäller max 9 månader. Försäkringen täcker bl a nettokostnader för räntor, el, värme och vatten.

Försäkringen kan enbart tecknas om du samtidigt försäkrar ditt nya boende hos Gjensidige. Kontakta oss för mer information.



GJENSIDIGE FÖRSÄKRING & MÄKLARRINGEN I SAMARBETE

KANALEN

ANSVARIG UTGIVARE:
Anders Berlin

REDAKTION OCH PRODUKTION:
Tommie Afzelius (redaktör)
Pekka Karlsson
Lill Efvergren
Kjell Efvergren

ANNONSER:
Tommie Afzelius

TRYCKERI:
Alfa Print

KANSLI:
Båthamnsvägen 18, 184 40 Åkersberga
Telefon: 08-540 228 80
Fax: 08-540 857 50
e-mail: tbk.klubb@telia.com
Hemsida: www.tralbat.se
Postgiro: 1 33 45-4
Kanslist: Anita Fagerhäll

Hamn- o varvskapten:
Jan Blomqvist

Kansliet är öppet: mån-tis 9-12
tors-fre 9-12

STYRELSE:
Ordförande: Anders Berlin
V ordförande: Fredrik Eriksson
Sekreterare: Jan Brogren
Skattmästare: Jan Larsén
Ledamot: Gunnar Lundell
Christer Fagerhäll
Mårten Mannström

SEKTIONSORDFÖRANDE:
Jolleseglare: Vakant
Utbildning: Anders Berglund
Sjösport: Hans Gärdström
Fest: Vakant
Varv: Mårten Mannström
Hamn: Christer Fagerhäll
Bevakning: Bo Hofvander

MEDLEMSAVGIFTER:
Inträdesavgift 500 kr
Årsavgift senior 350 kr
Årsavgift junior 70 kr
(ej inträdes- eller engångsavgift)
Årsavgift familjemedlem 100 kr



TRÄLHAVETS BÅTKLUBB

God jul och gott nytt år!

Trälhavets Båtklubb, en av Sveriges största båtklubbar, har nu existerat i 50 år. Detta har du bland annat kunnat läsa om i vår jubileumsbok, På rätt kurs. Om du inte har hämtat ut ditt medlemsexemplar kan du göra detta på kansliet. En mycket läsvärd skrift om TBK och även om vår kommun. Ett stort tack till alla de som medverkat i denna skrift.



Klubben har också firat jubileet med en mycket lyckad höstfest. Det var cirka 170 medlemmar som var med på festen, alltså helt fullt i den lokal vi var i. Även här ett stort tack till de som arrangerade festen.

Vårt efterlängttade och behövliga klubbhus nere på Runövarvet är nu snart inflyttningsklart. Tack alla ni som lagt ner en del av er fritid med att iordningsställa huset och då speciellt Björn Nordbeck, som varit huvudansvarig för det hela. Vi räknar med att kansliet flyttar in i december i år och att resten av huset är färdigt för inflyttning strax därefter. Tag gärna en promenad ner till Runö och se hur fint klubbhuset kommer att bli. Vi kommer nästa år alltså att ha de flesta av våra landbaserade aktiviteter i klubbhuset. Tycker att detta med ett ordentligt klubbhus är ett verkligt lyft för TBK.

Båtarna är nu uppe på land och upptagningarna lär ha gått bra. Kontrollera nu också att din presenning ligger kvar, lås fast stegen i vaggan och se till att allt är bra med båten uppe på land.

Med det ökande antalet bostäder och expansionen av Österåker, kommer trycket på TBK och kommunen att stiga vad gäller hamn- och varvsplatser. Fler och fler människor flyttar hit, bl a tack vare bättre förbindelser med den nya norrortslänken, det nya köpcentrat vid Rosenkälla etc.

När du läser denna ledare har vi också haft vårt höstmöte, ett mindre formellt möte än själva årsmötet i mars, med val av funktionärer etc.

Tyvärr var slutet av augusti och september inte vädermässigt så märkvärdigt och det blev inte så mycket att vara "ute på sjön" som jag hade hoppats på.

Men, tiden går ju snabbt och snart är det ju tid igen för att börja arbeta med våra båtar inför nästa säsongs sjösättning.

Anders Berlin

Stockholms största båtförmedlare söker nya försäljningsuppdrag!

Vi säljer din motor eller segelbåt på ett snabbt och tryggt sätt. Med 30 års erfarenhet av båtuthyrning och försäljning har vi mycket kunskap om båtar och båtkunder.

- Vi visar din båt vid vår brygga på Bullandö Marina
- Genom oss exponeras din båt kontinuerligt med kraftfulla annonseringar i dagstidningar, båttidningar och på Internet.
- Vid försäljning genom RTC ingår obligatorisk varudeklaration av auktoriserad besiktningsman
- RTC erbjuder finansieringshjälp till köparen
- RTC har låga provisioner!
- Din båt visas av kunnig personal på RTC-bryggan
- Öppet 7 dagar i veckan under säsongen
- Via Bullandö Marinas servicenätverk kan vi erbjuda reparationer som höjer värdet på din båt.

Besök oss gärna på båtmässan "Allt för sjön" för att diskutera din båtförsäljning!

RTC Båtkontakten AB
Bullandö Marina
139 56 Värmdö
Tel: 08-571 452 30 Fax: 08-571 459 80
www.rtc.se info@rtc.se



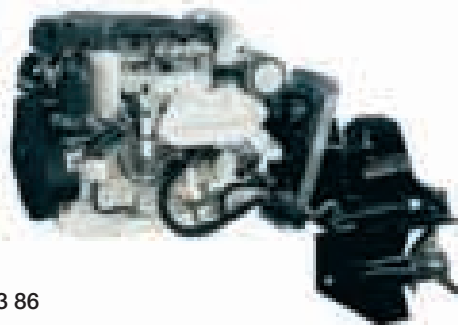
MARINDIESLAR MED 3 ÅRS GARANTI SOM KLARAR MORGONDAGENS HÅRDA MILJÖKRAV

- Effektområde 20–1200 hk i 38 olika modeller
- 20 till 87 hk finns med S-drev
- Propellerberäkningar, propellrar, axlar, lager & aquadrive
- Hög servicenivå före, under och efter en affär
- Reparationer & renoveringar
- Motorinstallationer
- Erbjuder produkter med hög kvalitet från välkända leverantörer
- Vi utför även spridarservice på er dieselmotor



**IVECO
MOTORS**

Båt & Maskintjänst
Lennart Ivarsson
Sågvägen 24 S. 184 40 Åkersberga
Tel/Fax 08-540 877 30. Mobil 070-719 63 86
batmask@swipnet.se www.ivecomotors.com



TBK 50 år

Jubileumsfesten blev just den dunder-succé som de nära 200 gästerna hade förväntat sig. Det känns som om klubben fått ett nytt liv från att bara vara en parkeringsplats till en klubb där klubb-andan känns påtaglig.



Toastmaster Vanja Berlin hälsar välkommen.

Som i fornstora dagar dukades det upp till festmåltid med allsång och dans till tonerna från "husbandet" Black on White.

Festlokalen Bergasalen i Föreningshuset blev för liten. Den fick i sista stund utökas med lokalen Trälhavet för att bereda plats. Ändå räckte inte biljetterna till för alla som ville komma. Att det finns en klubbanda märktes inte bara på stämningen på jubileums-

festen. Den är också påtaglig på många andra områden, se bara på de frivilliga insatserna med färdigställandet av det nya klubbhuset.

Festkommittén – med Vanja Berlin som toastmaster – alla försedda med banderoll "TBK 50 år" svarade för arrangemanget. Till middagen serverades marinerad lax med tillbehör som förrätt, varmrätten bestod av en välsmakande lammfilé med potatisgratäng. Efterrätten bestod av chokladmousse som dekorerats med jordgubbe.

Sin vara trogen, var det Jan Brogren, stundtals assisterad av Birgitta Hugosson, som ledde allsången med bl.a paradnumren "Tänk när det är sommar" och "We are sailing".

Ordförande Anders Berlin fick ta emot en jubileumsgåva från Len och Iris Blomgren bestående av en Sture Josefsson-tavla föreställande en glad "Sjöpigge". Tavlan ska pryda en vägg i det nya klubbhuset.

Text och foto Pekka Karlsson



Fin stämning vid festbordet.



Lena Brännfors från Festkommittén serverar efterrätten.



Janne Brogren överlämnar Len och Iris Sjöpigge-tavla till Anders Berlin.

Utdrag ur protokoll

08/2008

Klubbhuskommitténs lägesrapport

Björn rapporterade att byggnationen framskrider enligt plan. Mellanbyggnaden får tak i slutet av veckan varefter traditionsenlig taklagsfest kan firas. En viss förändring av altanen måste vidtas för att inte ta bort alltför många varvsplatser. Under vecka 43 föreslås 180 medlemmar att kallas till arbetsplikt. Björn hyser förhoppningen att ett stort antal frivilliga dessutom kommer att hjälpa till. Varvets elcentral måste flyttas och vissa delar även ersättas. Kostnad cirka 40 000 kr som borde belasta varvssektionen. Efter frågor speciellt beträffande den planerade bastun och viss diskussion beslöts att kalla till arbetsplikt enligt förslag samt att kostnaden för elcentralen skall belasta

varvssektionen. Beslut angående behovet av bastu ansågs kunna skjutas på framtiden.

Klubbens nya adress blir Båthamnsvägen 18.

Därefter lämnade Björn mötet.

Hemsidan

Lars M redovisade att hemsidan rullar på och fungerar tillfredsställande visade intressant statistik. Under perioden 12 augusti och 11 september hade hemsidan fått 3 758 besök av 1 800 unika besökare. Varje besök varade i medeltal tre och en halv minut.

Möten med kommunen

Ordföranden och Christer rapporterade från ett möte med kommunen den 4 september.

Följande frågor hade diskuterats: Kvarliggande båtar i slipfickan och felparkerade bilar. Parkeringsförbud införs.

Medlemmarna parkerar i första hand på varvet. Långliggare på kommunens mark.

Kungsängen utnyttjas ytterligare ett år och sommaren 2009 genomför kommunen flyttning av klubbens byggnader från Kungsängen

Den friggebod som kommunen lovat uppföra vid slipfickan ville man inte kännas vid längre.

Kommunen uppför en skylt om gällande hastighetsbegränsning vid utfart från slipfickan.

Frågan om framtida möjligheter till toalettömning vid slipfickan.

Byggnadstillstånd för bryggan vid Sätterfjärden.

Information om att klubben sätter upp staket och grind mellan slipfickan och varvet.

Information om att klubben jobbar vidare med förslaget om nya vattenområden.

09/2008

Klubbhuskommitténs lägesrapport

Björn rapporterade att entreprenören Rivcenter AB håller på att slutföra sitt uppdrag, som beräknas vara klart v 44. Elinstallationerna är påbörjade. Man har beställt material för invändiga ytor för prio ett-delen, ventilationsutrustningen genom Christer Nylund och värmepumpar genom Anders Fagerhäll. Rörmokare, golvläggare och målare är anlitade däremot saknas kylmontör.

Planering pågår inför arbetsveckan (v 43) med totalt 18 arbetspass på 4 timmar. Av 190 kallade hade enbart 42

hört av sig varav en mycket missnöjd. Vad skall göras med de som inte hörsammat kallelsen? Efter en stunds diskussion beslöts att ett svar, under-tecknat av Ordföranden, skall skickas till den missnöjda medlemmen och att nya kallelser skall skickas ut.

Ekonomin följer plan men Björn ansåg för att undvika orationella prioriteringar borde budgeten utökas med 500 000 kr. Styrelsen beslöt, efter det att Jan L uttryckt sig positiv därtill, att bevilja KLUS det begärda beloppet.

Namnförslag på de olika rummen presenterades och efter vissa korrigeringar antogs förslagen.

Kansliet borde kunna flytta in i huset under december.

Utbildning

Ander Berglund informerade att höstens kurser startar under september-oktober. Temakvällarna har satts igång.

Seglarskolans kurser har genomförts där några kurser fick ställas in på grund av dålig anslutning. Inga skador har rapporterats men slitaget på båtarna är stort. Hanteringen och underhållet av båtarna är ett stort problem och måste, enligt Anders, handhas av någon "vuxen" resurs som borde kunna viss-tidsanställas på våren och under kursperioden.

Ett annat problem är toalettfrågan vid Jolleceter. Det har kommit in klagomål och en förbättring måste ske inför nästa år.

Något har du väl att berätta? Dela med dig av dina erfarenheter!

Tommie.Afzelius@tele2.se

PROTOKOLL fört vid Trälhavets Båtklubbs (TBK) extra medlemsmöte 2008-11-12 i Söraskolan

§ 1. TBK ordförande Anders Berlin förklarade mötet öppnat och hälsade alla hjärtligt välkomna.

§ 2. Inga fullmakter uppvisades.

§ 3. Mötet ansågs vara utlyst på rätt sätt.

§ 4. Ordföranden förslög en smärre ändring av formuleringen i dagordningen; fonden skall heta "Underhålls- och investeringsfond". Dagordningen fastställdes med denna ändring

§ 3. Som mötesordförande samt mötessekreterare valdes Sven Hugosson resp Björn Nordbeck.

§ 4. Som justeringsmän tillika rösträknare valdes Bengt-Göran Kallin och Sune Larsson.

§ 5. Styrelsen föreslog införande av en tidbegränsad investeringsavgift (fem år) om 200 kr/år och medlem enligt bifogad proposition.

Tämligen lång diskussion följde. Bl a framkom förslag att nytillkommande medlemmar solidariskt också skall betala motsvarande avgift.

Mötet beslöt enligt styrelsens proposition.

§ 6 Mötet avslutades.

Vid protokollet

Björn Nordbeck

Justeras

*Sven Hugosson
Mötesordförande*

*Bengt-Göran Kallin
Justeringsman*

*Sune Larsson
Justeringsman*



Bengt Olsson Färg AB

Stationsv. 21, Åkersberga • Tel. 08-540 601 55

Minnesanteckningar

från Trälhavets båtklubbs höstmöte 2008.

Datum: 12 november 2008

Plats: Söraskolans matsal

Cirka 70 medlemmar hade hörsammat kallelsen till TBK höstmöte.

1. Mötets öppnande

TBK ordförande Anders Berlin hälsade alla välkomna och förklarade höstmötet öppnat.

2. Lägesrapport från klubbhuskommittén

Björn Nordbeck, Klubbhuskommitténs ordförande, redogjorde för arbetet. Gruppen som förutom Björn består av Håkan Bergdahl sekreterare, Hans Bergström finansminister, Jan Blomqvist hamn och varvskapten, Jan Deutgen arkitekt, Ingemar Jansson elexpert, Axel Nordstrand kontraktstrateg och Tom Rotsman modulexpert har arbetat med uppgiften sedan årsmötets beslut 2007. Klubbhuset är nästan färdigt och planeras tas i bruk under december.

Arbetet med att bygga och färdigställa huset har skett till stor del hjälp med av medlemmar som frivilligt ställt sin yrkeskunskap till klubbens förfogande. Dessutom har ett antal sponsorer ställt upp och givit förmånliga priser, ibland gratis, på färg, golv kakel, plattor och möbler. Slutligen har många medlemmar ställt upp för målningsarbete, montering av takplattor, spikning av läkt samt allmän städning och rengöring. Björn uttryckte sin och klubbens tacksamhet till sponsorerna och alla som deltagit i arbetet.

Den totala kostnaden för bygget

beräknas till 3,3 miljoner kronor och för pengarna får klubben: Ett kansli 70 kvm, ett klubbрум Trälhavet 100 kvm, två lektionsrum Kålö och Lilla Kastet på vardera 50 kvm, ett mindre mötesrum Kajutan 20 kvm samt hygienutrymmen med toaletter, duschar och bastu.

Björn anmälde att det fortfarande fattas en scen, ljudanläggning samt städutrustning och den som har sådana saker att donera kan höra av sig till honom. Slutligen hoppades han att klubbmedlemmarna verkligen skall utnyttja huset även om det känns ovant när vi inte har haft något klubbhus under 50 år.

3. Övrig information om verksamheten och planer för framtiden

Varv

Anders Olsson, Varvssektionens vice ordförande, informerade om sektionens arbete. Hösten har varit tuff. På grund av klubbhusbygget har dispositionen av varvsområdet fått ändras med flyttning av ett båt som följde. Ungefär 600 båtar har torrsatts under upptagningsdagarna. Sektionens 20 medlemmar har fått arbeta hårt och Anders känner att organisationen slår i kapacitetstaket. En normal arbetsdag skall 40 båtar tas upp mellan 7.30 och 16.00. Vissa dagar har planeringen fungerat tillfredsställande men andra dagar har arbetet försenats av olika orsaker. En sub-lift stannade till exempel i slipfickan vilket medförde att all upptagning avstannade under två timmar. Oftast är det dock småstrul som att vaggorna inte är klargjorda och att verktyg finns kvar i båten. Dessa förseningar adderas upp under dagen och framåt eftermiddagen är man en timme sen vilket gör att tröttheten och irritationen ökar både hos varvspersonalen

och båtägarna. Det är då som det kan inträffa en incident eller i värsta fall en olycka. Under sådana omständigheter råkade man lyfta en båt i propellern och en annan i drevet. För att avhjälpa en del av problemen rekommenderade Anders varje båtägare att fotografera sin båt hängande i slinget till våren under sjösättningen för att senare kunna användas vid upptagningen.

Inför nästa år skall man utöka antalet dagar med en onsdag och en lördag. Dock tillkommer Kungsängens cirka 100 båtar varför den höga arbetsbelastningen kommer att kvarstå.

Anders berörde också problemet med repor på bordläggningen orsakat av grus på slingan. Olika idéer på lösningar har diskuterats bland annat högt trycksspolning av slingan mellan lyften och undvikande av att släpa slingan på marken. Den bästa lösningen enligt Anders är att varje båtägare som är orolig för repor hänger ut mattor på sina båtar mellan slingan och bordläggningen.

Vid den efterföljande diskussionen påpekade Björn Nordbeck allvaret i Anders redogörelse och hävdade att inte finns någon radikal lösning på problemet utan man måste söka olika dellösningar för att underlätta situationen. Kanske kan "gamla" medlemmar hjälpa yngre med att förbereda vaggor och båtar inför upptagningen. En annan idé är en obligatorisk utbildning.

På en fråga hur varvssektionen skulle kunna förstärkas svarade Anders att sektionen behöver förstärkas med ett flertal personer där det viktigaste är att få tag i rätt folk som kan hantera sub-liftern och samtidigt har den rätta serviceandan.

Hamn

Christer Fagerhäll, Hamnsektionens ordförande, meddelade att klubben för närvarande har 650 hamnplatser plus 8

Redaktionen väntar
ivrigt på bidrag.

Tommie.Afzelius@tele2.se

svajplatser i tre hamnar i Sätterfjärden, Tuna södra och Runö. Dessutom disponerar klubben jolleplatser vid Jollescenter i Sätterfjärden och i Lindholmsviken. 80 personer står i kö för en hamnplats. För närvarande bygger man en ny 65m lång brygga för grundgående flerskrovsbåtar och motorbåtar vid Runö. Dessutom kopplas bryggorna successivt samman för att ge plats åt fler båtar. Christer har arbetat fram ett helt nytt hamnkoncept som, om det genomförs, kan ge plats för ytterligare 200 båtar. Konceptet har presenterats för kommunens representanter som ställt sig positiva. Projektet planeras kosta cirka 4,8 miljoner kronor. Inom tio till elva år planeras inkomsterna täcka investeringen varefter klubbens intäkter förstärks. På en fråga angående hur lång tid det tar innan uppmuddrade områden slammar igen svarade Christer att sektionen kontrollerar vattendjupet. Han befarade dock att de stora skillnaderna i vattenståndet det senaste året kan påskynda uppgrundningen.

Den framtida Kanalstaden diskutere-

rades och dess påverkan på klubbens varvs- och hamnområden. Christer informerade att kommunen visar ett mycket stort intresse för båtlivet och att man tar till sig klubbens synpunkter speciellt med vetskapen om att TBK äger varvsområdet. Klubben är tillförsäkrad ett mycket stort alternativt område om och när Kanalstaden börjar byggas.

Utbildning

Anders Berglund, Utbildningssektionens ordförande, presenterade sig själv samt sektionens medlemmar. Utbildningen vidtar när klubbens övriga verksamhet är i vilande. Genom det får klubbens medlemmar lära känna varandra, öka kunskaperna kring sjöliv och sjösäkerhet samt hålla båtintresset vid liv under det långa vinterhalvåret. En mycket aktuell fråga som berör sektionen är det kommande båtkörkortet som planeras börja gälla från och med våren 2011. Regeringen förslår tre klasser:

Klass 1. För båtar över tio meters

längd eller som kan köras fortare än 15 knop. Åldersgränsen 15 år och kan liknas med dagens förarintyg.

Klass 2. För båtar som är minst tolv meter långa och fyra meter breda. Åldersgränsen 15 år och kan liknas med dagens kustskepparintyg.

Klass 3. För båtar som kan köras i minst 30 knop. Åldersgränsen 18 år och kan liknas med dagens högfartsintyg.

De som fyllt 55 år när lagen träder i kraft eller bor permanent på en ö som saknar bro- eller färjeförbindelse undantas från kravet på båtkörkort. En viktig punkt i lagförslaget är att personer som redan har förar- eller kustskepparintyg kan byta till sig motsvarande körkort utan att genomgå någon ytterligare utbildning eller test. Dessa punkter gör att sektionen inte behöver planera för ett massivt utbildningsbehov innan lagen träder i kraft.

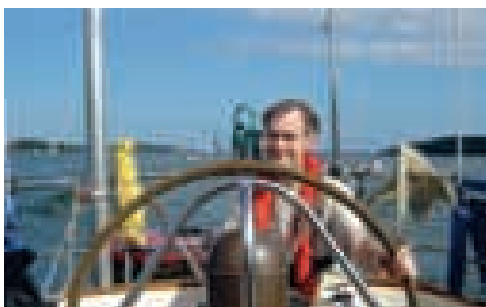
I övrigt erbjuds kurser i förarintyg, kustskepparintyg, VHF, GPS och radar. Höstens planerade kurs angående el ombord kunde dock inte hållas på grund av alltför få anmälda deltagare.

TANDHAVERI?

Hjälpen är nära, för hela familjen:
Din TBK-tandläkare – ett stenkast
från kanalen.

Ta med annonsen så undersöker
jag dina tänder för 300 kr.
(Gäller nya patienter)

Välkommen.



Leg Tandläkare Lars Runstad, Tandläkarhuset,
Saturnusvägen 2, Åkersberga, Tel 540 606 71.

BÅTDYNOR



Nyproduktion & Renovering

*Helhetsintrycket interiört ökar
markant då dynorna utgör en
stor yta av båtens inre.*

*Vi tillhandahåller stor variation
på tyger & galon.*

*Olika skumtjocklekar och
hårdhetsgrad för bästa komfort.*

Några av våra tygleverantörer

- Svensson Pelle Vävare
- Uddebo
- Nevotex
- Sydtextil

Välkommen för konsultation

**SKÄRGÅRDS
DYNAN**

Telefon 070-768 62 32
Kontakt Mia Forsberg
mia@skargardsdynan.se
www.skargardsdynan.se

Som ett komplement till kurserna anordnas temakvällar i en rad olika ämnen där inbjudna föredragshållare besöker och föreläser.

Anders informerade vidare om Seglarskolan där ungdomar mellan 10 och 14 år undervisas i grunderna i seglingens värld och där Tvåkronor och Optimistjollar används. För de yngre finns Sjöpigge och Seglarpigge och för de äldre anordnas seglingskurser där teori och praktik blandas.

Klubbens junioverksamhet som legat nere under ett antal år har nu tagit fart. Administrativt ligger den för närvarande under Utbildningssektionen men förhoppningen är att en egen Juniorsektion kan återinföras. Verksamheten inriktar sig främst till de ungdomar som vill träna kappsegling. Seglingsvana är nödvändig varför seglarskolans kurser utgör en bra grund.

Utbildningssektionen erbjuder numera också möjligheter till båtbesiktning. För 500 kronor kan man få sin båt besiktigad vilket inte enbart en ökad sjösäkerhet men också billigare premier och lägre självrisk vid några försäkringsbolag.

4. Övriga frågor

Bengt-Göran Kallin tog upp en fråga angående medlemsbevakningen. När han den 25 juni återvände till hamnen i Sätterfjärden fann han inte bara att hans bil utan flera andra bilar, parke-

rade vid p-platsen vid bryggfästet, hade fått rutorna krossade. Prylar för 1235 kronor var stulna. När han kollade bevakningsliggaren för den aktuella tiden fanns inget att rapportera, vilket han fann synnerligen underligt. På förfrågan fick han svaret att bevakning av parkeringsplatser inte ingår i vaktstyrkans uppdrag. Hans förslag till förändringar är därför att:

– Tre bevakningslag införs, en för varje hamn.

– Parkeringsytorna skall ingå i bevakningen för alla hamnar inklusive Jollescenter.

– Respektive vaktjour skall utöva oregelbunden kontroll av att bevakningslagen fullgör vad som ingår i bevakningsjobbet.

– Möjlighet att vid bokningen få välja vilken hamn man vill bevaka.

– Höjd avgift vid uteblivande och då ersättare inte har bokats.

– Den nedre åldersgränsen vid 18 år bibehålls men en övre åldersgräns införs vid 75 år, därefter frivilligt deltagande.

Bengt-Görans förslag diskuterades och mötet beslöt att Bevakningssektionen tar till sig synpunkterna och utarbetar ett förslag i linje med förslaget för beslut vid nästa årsmöte.

5. Prisutdelning från sommarens tävlingar

Johan Björklund intog därefter scenen

för att dela ut priser från sommaren seglingar. I klubbens tävlingar deltog 36 båtar vilket är ett bra resultat om man jämför med det dalande kappseglingens intresset i andra båtklubbar. Johan önskade dock att tävlandet borde intressera fler i en klubb med fler 1 800 medlemmar.

Han övergick därefter till prisutdelandet och började med Kålö höstrace:

- 1 Johan Andersson, Taxfree, X 99
- 2 Johan Skåntorp, JoJo, J 80
- 3 Anders Olsson, Daphne, Wasa 55
- 4 Jonas Andersson, Action, Lady II
- 5 Kjell Edbom, Grazile, Omega 42
- 6 Paul Hellgren, Baroque, Contrast 36
- 7 Mats Andersson, La Dolce Vita, Grand Soleil 37
- 8 Pär Lindfors, JHolly, M 30
- 9 Erik Lindqvist, Seaview, Du Four 40
- 10 Niclas Wik, Caritana, M 22

Flerskrovspriserna fördelades sålunda:

- 1 Harald Versteegh, Corsair 31 XTR
- 2 Jan-Erik Palmquist, Aranea, Seaon 96 CRB
- 3 Christer Canow, Guldfisken, DF 96

Klubbmästerskapet, som är resultatet av Vårracet, Ingmarsö race och Kålö höstrace gav följande resultatlista:

- 1 Johan Andersson, Taxfree, X99
- 2 Jonas Andersson, Action, Lady
- 3 Paul Hellgren, Baroque, Contrast 36
- 4 Martin Olsson, Afrodite 29
- 5 Niclas Wik, Caritana, M 22
- 6 Mats Andersson, La Dolce Vita, Grand Soleil 37
- 7 Björn Thorstenson, Porcelli Parci, A 22
- 8 Pär Lindfors, JHolly, M 30
- 9 Erik Lindqvist, Seaview, Du Four 40
- 10 Ulf Sjöström, DehLuxe, Dehler 36

6.Mötets avslutande

Efter vederbörliga applåder för de vinnande båtarna och skepparna tackade ordföranden mötesdeltagarna för visat intresse och förklarade mötet avslutat.

Jan Brogren

Förtjänsttecken 2007

Brons

Markus Björk,
kappsegling

Silver

Harry Palmén,
hamn

Guld

Lasse Ahlberg,
miljöansvarig
Mårten Mannström,
varv

Emalj

Jan Brogren,
styrelsen
Göte Marcusson,
varv



Kallelse till Trälhavets Båtklubbs årsmöte

den 18 mars 2009 klockan 19.00

DAGORDNING

1. Fråga om mötet har utlysts på rätt sätt.
Godkännande av fullmakter.
2. Fastställande av dagordning
3. Val av ordförande samt sekreterare för mötet
4. Val av justeringsmän, som jämte mötesordföranden skall justera årsmötets protokoll, samt rösträknare
5. Styrelsens verksamhetsberättelse samt resultat- och balansräkningar för senaste verksamhetsåret
6. Revisorernas berättelse över styrelsens förvaltning under räkenskapsåret
7. Fråga om ansvarsfrihet för styrelsen för den tid som revisionen avser
8. Stadgefrågor
9. Fastställande av verksamhetsplan och budget för nästkommande räkenskapsår
10. Fråga om bildande eller nedläggande av sektion
11. Fastställande av årsavgift och övriga avgifter
12. Val av:
 - a. Halva antalet övriga ledamöter i styrelsen för en tid av två år
 - b. Sektionsstyrelser för en tid av ett år
 - c. Två revisorer jämte suppleanter för en tid av ett år. I detta val får inte styrelsens ledamöter delta
 - d. Tre ledamöter i valberedningen för en tid av ett år, av vilka en skall vara sammankallande
13. Behandling av förslag, som väckts av styrelsen eller inlämnats till styrelsen av sektionsstyrelse eller röstberättigad medlem senast 30 dagar före mötet
14. Övriga frågor. Fråga av ekonomisk natur får inte avgöras om den ej finns med på dagordningen för mötet
15. Mötets avslutande

Motionstiden inför årsmötet utgår den 16 februari 2009
Välkomna till det nya Klubbhuset på Runövarvet.

TBK hälsar följande nya medlemmar välkomna:

4984	Claes Krogh	5002	Dag Bäckström	5020	Lars Lundin	5039	Tobias Dahlén
4985	Robert Rehnfeldt	5003	Magnus Sundberg	5021	Lars Brandtman	5040	Simon Söderstam
4986	Håkan Johansson	5004	Hans Svensson	5022	Örjan Österdahl	5041	Petter Henriksson
4987	Lars Törnblom	5005	Johan Lindberg	5023	Jakob Roos	5042	Tommy Eriksson
4988	Jimmy Olsson	5006	Wilhelm Liljeblad	5024	Mikael Färt	5043	Nils Hagen
4989	Per Klöfver	5007	Pablo Garay	5025	Bengt Thorburn	5044	Hasse Hedström
4990	Eleonor Åslund	5008	Roger Johansson	5026	Magnus Bergman	5045	Morgan Borg
4991	Joakim Forssberg	5009	Anders Gränström	5027	Pär Österling	5046	Joakim Ågren
4992	Johnny Möllberg	5010	Ulrika Håkansson	5029	Magnus Thulstrup	5047	Jan Stålberg
4993	Odd Carlstedt	5011	Roger Westerdahl	5030	Ola Lindergård	5048	Ulf Svensson
4994	Therese Bergvall	5012	Krister Stark	5031	Lotta Haenel	5049	Joacim Torkelsson
4995	Peter Hansson	5013	Mattias Ek	5032	Hans Östling	5050	Stellan Gunnerblad
4996	Ulf Holmström	5014	Patrik Berts	5033	Roger Rydell	5051	Gustaf Dillner
4997	Eric Nygren	5015	Robert von Knorring	5034	Oscar Löfgren	5052	Emily Ellery
4998	Per Persson	5016	Roger Westerdahl	5035	Mathias Kopsch	30660	Robin Bergström
4999	Mattias Hyll	5017	Erik Torstensson	5036	Peter Kofoed	44099	Jenny Hammarberg
5000	Mikael Pettersson	5018	Tobias Larsson	5037	Anders Egelrud		
5001	Johan Hedborg	5019	Inge Carleson	5038	Lennart Kranshed		

Fler båtplatser på gång

Så är båtsäsongen 2008 till ända. På det hela taget, en fin säsong.

Vädret ställde till en del förtret i våra hamnar. Först en blåsig vår med lågt vattenstånd som fick bryggorna att röra sig mer än avsett. Förankringarna fick sträckas upp. Det låga vattenståndet fortsatte en stor del av säsongen. Flera båtägare med djupgående båtar fick då problem att komma in på sina platser. Förankringsstenarna till bryggorna kom också att ligga i vägen för en del. En kraftig sjögräsbeväxtning mellan bryggorna i Runö Hamn gjorde det inte lättare att nå båtplatserna.

Trycket på nya båtplatser är fortfarande högt. TBK har i skrivande stund en båtplatsskö på ca 80 sökande. Dessutom blir båtarna allt större. Man måste vara medveten om att klubben inte kan garantera en ny plats när man byter till en större båt utan tilldelningen sker i mån av plats. Vi kan inte hålla på att flytta Y-bommarna för att tillgodose medlemmars önskemål om att få ligga på en bestämd plats med sin båt.

Det pågår aktiviteter för att få fram fler och större båtplatser. Så har vi under sommaren kopplat ihop de lösa sektionerna på brygga tre i Runö hamn så att hela bryggan blir en enhet. Härigenom fick vi ytterligare fyra fyrametersplatser. Dessutom blev bryggan jämnare ovanpå så att vagnarna lättare kommer fram.

Vi har fått byggnadstillstånd för en pålad brygga som kommer att utgå innanför grinden på brygga två i Runö Hamn. Bryggan blir 65 meter lång och löper en bit utanför strandkanten i riktning mot kanalmynningen. Vattendjupet är här relativt ringa. Bryggan blir därför i första hand avsedd för grundgående båtar såsom flerskrov- och motorbåtar. Under hösten har pålningsarbetena med att driva ner ca 50 pålar slutförts. Nu hoppas vi på en isvinter så att vi då kan montera reglarna för



Ny bryggskarv på brygga tre i Runö Hamn.

bryggdäcket och därefter börja spika på detsamma.

TBK har också i juni 2008 inlämnat en byggnadslovsansökan att få för-

länga bryggan i Sättra med ytterligare 25 meter. Den är idag 136 meter lång och blir således med förlängningen 161 meter lång. Vi har ännu inte fått



Pålning för den nya bryggan i Runö Hamn.

något besked på denna ansökan. Detta skulle ge ytterligare ca 12 båtplatser. Hamnsektionen arbetar för att vi skall kunna ge alla sökande en båtplats i våra hamnar

Det pågår också aktiviteter för att förbättra anläggningarna i våra uthamnar. Det är ofta svårt att helt blöta sig vid bryggan utanför vår bastu på Kålö. Vid högttrycksväder med lågt vattenstånd är vattendjupet bara några decimeter vid den nuvarande badstegen. Våra intendent har därför tagit sig an problemet. En förlängd brygga närmar sig nu sin fullbordan. Till nästa år kommer en andra badstege att monteras vid bryggnocken där vattendjupet är mer än två meter.

Till sist några förmaningens ord. Det är absolut förbjudet att förtöja vid betongpontonen väster om slipfickan. Det är inte TBKs brygga och den är inte förankrad. Båtar förtöjda vid denna brygga kan skadas om bryggan kom-



Den nya förlängda bastubryggan på Kålö.

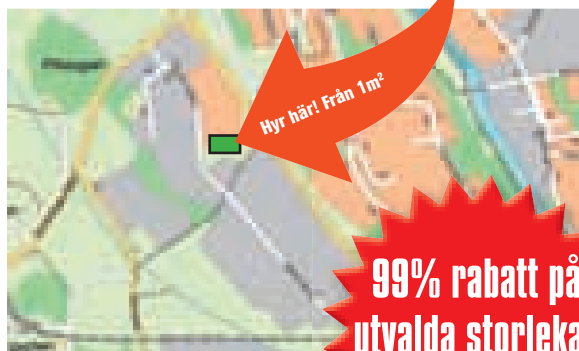
mer på drift vid blåsigt väder. Vidare får spången mellan slipfickan och brygga 5 i Runö hamn endast använ-

das för tillfällig förtöjning vid av- och pålastning.

Christer Fagerhäll

Vinterförvara båtprylarna hos oss!

Seglen, dynorna, flytvästarna, utombordaren, jollen, kajaken och alla andra båtprylar – var förvarar du dem i vinter?



www.selfstorage.se

08-540 69 700

Rallarvägen 20, 184 40 Åkersberga
akersberga@selstor.se

**99% rabatt på
utvalda storlekar**

Gäller december
2008.

Nu kan du äntligen magasinera alltihop säkert och bekvämt på ett och samma ställe! Den 1 september öppnade SelStor, Åkersbergas första selfstorage-anläggning. Här hyr du lättillgängliga förråd anpassade för dina behov, från 1 m² upp till 30 m². Välkommen in till oss på en fika och titta på en modern selfstorage-anläggning, när det passar dig!



ÅKERSBERGA
SELSTOR®

Medlemsbevakning 2009

Medlemsbevakningen 2009 omfattar i stort samma tidsperiod som den gångna säsongen. Anmälan till bevakning kan göras från och med 7/1 2009 genom att gå in på hemsidan och följa instruktionerna som finns där. Det går också att skicka mail till tbk.bevakning@telia.com alternativt ringa till eller besöka oss i nya klubbhuset under kansliets öppethållningstider. Anmälan kan göras under hela bevaknings-säsongen.

Försäkra dig om att du får den tid du vill ha genom att boka tidigt. Veckor som ej fylls genom anmälan från medlemmar kompletteras genom uttag genom bevakningssektionens försorg. Om du har anmäl e-postadress kommer bekräftelse på bokningen senast



dagen efter anmälan eller första helg-fria dag efter anmälan. Senast fyra veckor före aktuell bevakningstidpunkt

får du anvisningar och tidpunkter för bevakningens genomförande.

Vid förhinder gäller:

Om du ännu inte fått meddelande om bevakningens genomförande skall ändring ske genom att du kontaktar bevakningssektionen, i övriga fall svarar du själv för att ersättare utses. Mer information om detta finns på det ut-sända meddelandet.

Bevakningspliktiga är medlemmar med båt vid TBK varv och/eller bryggor. Enligt årsmötesbeslut 2008 är boten för uteblivande från bevakning 1500 kronor.

*Bosse Hofvander
Bevakningssektionen*



PROMOTOR®
Inte vilken bilverkstad som helst

Vi hämtar/lämnar din bil i samband med service 0: -

Vi släcker ev. anmärkningar från Bilprovningen 0: -

Tvätt i samband med service 0: -

Stationsvägen 30, Åkersberga 08-540 652 52



Hur förhindrar vi stölder och andra tillgrepp?

Årets medlemsbevakning är nu avslutad och vi kan konstatera att vi gör skillnad. I pressen har det stått att läsa om ligor som härjar på marinor och klubbar, men av detta har vi inte sett något. Vi är övertygade om att vår bevakningsverksamhet har en stor del i vårt goda resultat och hoppas att allt nedlagt arbete uppskattas efter för tjänst. **Tack alla ni som ställt upp och med glatt humör genomfört ert bevakningspass på ett engagerat sätt!**

Vad gäller medlemsbevakningen så har vi, liksom föregående år, utnyttjat cirka 670 mandagar för verksamhetens genomförande. Jämfört med förra året har villigheten att ställa upp ökat avsevärt: Bara cirka 20 procent har tagits ut genom bevakningssektionens försorg. Mindre glädjande är att antalet inställda bevakningspass ligger på ungefär samma nivå som förra året, trots höjd bot.

Erfarenheten, efter några års verksamhet, är att de tillgrepp som trots allt sker, utförs under dagtid då bevakningen ej är igång. Vår uppfattning har varit att verksamheten dagtid på våra bryggor och varv skulle vara av sådan omfattning att den i sig skulle avhålla

från tillgrepp. Dessutom trodde vi att klubbmedlemmarnas vaksamhet och noggrannhet vad gäller att t ex stänga och låsa grindar efter sig skulle bidra till att hålla eventuella förövare borta.

Årets mest påtagliga, av oss kända, tillgrepp var en stöld dagtid på Kungsängen. Då forslades en båt på trailer bort från varvsområdet utan att sedan dess ha syns till. Om grindarna inte varit låsta eller om förövarna disponerade nyckel är för oss okänt. Kanske är det dags att börja fundera över bevakning även dagtid?

Nu är det ju inte bara den organiserade brottsligheten som svarar för brotten i samhället. Mestadels handlar det om mer eller mindre oplanerade tillgrepp som tillkommer i stundens ingivelse. Mycket är dessutom rent ”bus” som framförallt ungdomar står för. Båda kategorierna av brott hindras främst genom att förövarna störs av andras närvaro, men vetskapen om att inget finns att hämta är också avhållande.

Det gäller således främst att skapa närvaro i de utsatta områdena och det är ju bl a där som våra rondderingar kommer in i bilden. Därutöver är det viktigt att vi ser till att inget av värde

finns att tillgripa d v s att våra båtar i största möjliga utsträckning är tömda på allt begärligt. Om det sedan är svårt att komma åt områdena där våra båtar finns så höjer det självklart tröskeln ytterligare.

Vi har dessvärre haft en del påhälsningar i parkerade bilar i anslutning till våra bryggområden, främst Sättra. Våra rondderingar berör även dessa områden, främst på så sätt att vi passerar på väg till bryggområdena. Det har funnits önskemål om utökad bevakning vid just parkeringsplatserna, och momentana insatser har också gjorts, men fokus måste alltid vara på våra båtar och de verksamheter som ligger dessa närmast.

Sammanfattningsvis kommer vi således bäst tillrätta med stölder och andra tillgrepp genom att vi alla hjälps åt. Grunden läggs med vår gemensamma uppmärksamhet och vårt gemensamma engagemang. Till detta kommer sedan insatser i form av medlemsbevakning och bevakning köpt av bevakningsbolag, teknisk bevakning samt stängsel och grindar vid våra bryggor och varv.

*Bosse Hofvander
Bevakningssektionen*



FOTO: FREDRIK ERIKSSON

Vårens kurser och temakvällar

Vår kursverksamhet erbjuder intressanta kurser med kvalificerade handledare till rimliga kostnader. Kurserna bedrivs i studiecirkelform vilket förutsätter en aktiv samverkan mellan kursdeltagare och handledare. Temakvällar har vi som ett komplement till kursverksamheten där vi bjuder in någon att informera om något med båtlivsanknytning.

På klubbens hemsida finner du aktuell information om vårt utbildningsprogram.

I samband med att vårens program startar har vi också lämnat våra gamla lokaler ovanpå Marinbutiken och vi startar upp i våra nya rymliga lokaler vid uppläggningsplatsen på Runö. Det ska bli mycket trevligt att få tillgång till vårt nya klubbhus och förhoppningsvis få se många medlemmar och kursdeltagare där om kvällarna. Vi kommer nu ha möjlighet att bygga upp ett levande klubbhus där flera verksamheter ryms samtidigt med utbildningslokaler och möteslokaler som inte konkurrerar med

varandra. Det tar säkert en liten tid in på våren innan allt är på plats och jag hoppas att våra kursdeltagare har överseende med det.

Kurser våren 2009

Ungdomskurs förarintyg – Skärgårdsskeppare

Kursen vänder sig till skolungdomar i årskurs 7–9. Kanske har du tidigare varit elev i vår seglarskola och vill nu utöka kunskaperna med navigation och sjövägsregler. Naturligtvis är du välkommen även om du inte tidigare gått på seglarskolan. Vi träffas 10 kvällar under våren. Utöver detta har vi ett praktikpass till sjöss och eventuellt ett studiebesök. Behövs det lägger vi in någon ytterligare kväll. Matematiken är enkel men det är viktigt att du kan grunderna inom geometri eftersom kompasskurser i grunden är vinklar.

Preliminär kursstart:

Måndag 2 februari.

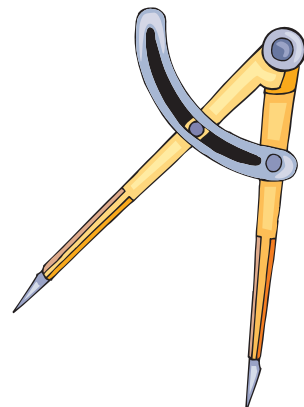
Kursledare: Anders Olsson.

Kursavgift: 900:-. Kostnad för kursmaterial, 400:- – 500:- tillkommer liksom kostnad för praktikpass, 300:-, museibesök och examination, 200:-.

Förarintyg

– Skärgårdsskeppare

Kursen ger de grundläggande navigation och sjösäkerhetskunskaper ingen klarar sig utan om man ska vistas längre tider i skärgården. Efter genomgången kurs genomförs en examina-



tion. Vi träffas 10 kvällar under våren. Utöver detta har vi ett praktikpass till sjöss.

Preliminär kursstart:

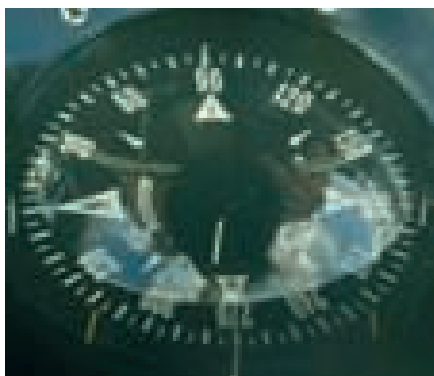
Tisdag 10 februari

Kursledare: Bengt Niklasson

Kursavgift: 1 200:-. Kostnad för kursmaterial, 400:- – 500:- tillkommer liksom kostnad för praktikpass, 300:- och examination, 200:-.

Kustskepparintyg

Lär dig hur man navigerar i mörker och på öppet vatten utan tidvatten, alltså främst Östersjön, Västkusten och Medelhavet! Dagens moderna sjökortsplottrar gör det lätt att ta sig fram under svåra siktförhållanden men det räcker inte! Som skeppare måste man själv kunna komma fram till den information elektroniken så snyggt presenterar på en skärm om tekniken av någon anledning inte fungerar. Examen ger också behörighet att föra fritidsskepp d v s fartyg längre än 12 meter och bredare än 4 meter. Vi träffas 10 kvällar under våren.



Kansliet är stängt p g a flytt 15/12–6/1
Vår nya adress är Båthamnsvägen 18
Välkomna att se vårt nya klubbhus!



Preliminär kursstart:

Torsdag 12 februari

Kursledare: Leif Thedvall

Kursavgift: 1 200:-. Kostnad för kursmaterial tillkommer, 400:- – 500:- liksom kostnad för praktikpass, 300:- och examination, 250:-.

VHF kurs

Under mars månad planerar vi en VHF kurs. Denna kommer att leda fram till behörighet att använda VHF-telefon genom examination hos Stockholm Radio.

Kursen omfattar; 2 ggr 4 timmar exkl examination.

Planerad start: Onsdag 4 mars. Vi vill ha din anmälan senast den 25 januari

Kursavgift: 350:-. Kostnad för kursmaterial och prov tillkommer.

Radarintyg för fritidsbåt

För att kunna radarnavigera i trånga farvatten, angöra en kust och för att säkert ta dig hem i dimma krävs särskilda kunskaper och övning.

Vi behandlar radarns principer, hand-

havande, inställning och tolkning av radarbilden, metoder för radarnavigering, färdplanering och antikollision och genomför en praktisk övning. En kurs för dig som redan har radar eller vill veta mer. Radarn "ser" din omgivning, GPS anger din position. Förkunskaper motsvarande minst Förarintyg krävs.

Radarintyget gäller dessutom som delprov i "Fartygsbefäl klass 8".

Kursstart: prel onsdag 15 april 2009

Kursomfång: 4 gånger + praktikpass och examination.

Kursavgift: 900:-

Kurslitteratur: ca 300:-

Praktikpass: 300:-

Examination: 200:-

Kursledare: Bengt Niklasson

Temakvällar våren 2009

Utbildningssektionen anordnar temakvällar med en rad olika ämnen. Om inget annat är angivet är lokalen TBKs nya klubbhus vid uppläggningsplatsen

på Båthamnsvägen 18, Tiden är 19.00–21.30. Vi tar ut en avgift om 20:- för fika. Vissa kvällar kan ha en annan avgift. Under våren 2009 planeras följande ämnen att avhandlas:

28 januari – Ännu inte planerad

Titta på klubbens hemsida eller i nästa nummer av Kanalen

18 februari – Säker båt

Under hösten 2008 har tre av våra medlemmar utbildats sig för att kunna säkerhetsbesiktiga medlemmarnas båtar. Utgångspunkten är säkerheten ombord. Under kvällen kommer vi att få veta mer om deras verksamhet och hur man gör för att få hjälp med en säkerhetsgenomgång.

25 mars – Ännu inte planerad

Titta på klubbens hemsida eller i nästa nummer av Kanalen

Utbildningssektionen

Anders Berglund



**Last & Grävmaskiner – Transporter
Containrar – Mobilkranar
Jord, grus och bergkrossmaterial**

Vill du hämta material själv?

**Äk till Hakungekrossen med egen lastbil eller
släpkärra, så hjälper vi dig att lasta.**

Du kan även hämta i säckar eller hinkar.

Öppettider: Mån -Tors kl 07:00 - 15:30
Fredagar kl 07:00 - 15:00

TEL 08-544 104 00. FAX 08-544 104 01.

e-post info@akersbergalbc.se

Hemsida: www.akersbergalbc.se

Säby industriområde, Sandkilsv. 2, Box 81, 184 21 Åkersberga.

Dam, herr och barn!



**God Jul
och**



Gott Nytt Hår!



Eva, Jessica & Karin



Sågvägen 13, Tel. 540 639 05

TBK Seglarskola och Sjö-/Havspiggeverksamhet

Varför inte ge bort en seglarkurs till jul. Så här långt är programmet preliminärt men de traditionella kurserna är populära och det blir i vart fall inte färre av dessa kurser. Kursprogram för både Seglarskolan och Piggeverksamheten hittar du här nedan. Gemensamt för både Seglarskolan och Piggeverksamheten är att vi ger eleverna en härlig sjö- och seglingsvecka anpassad för olika åldrar där kunskap blandas med roliga lekar både i och utanför båten.

Gå gärna in på TBKs hemsida där du finner mer information om våra seglarkurser.

Anmäl dig till sommarens kurser

Passa på att anmäla er till sommarens kurser. Du hittar anmälningsblanketter på vår hemsida. Gå in på sektioner och klicka på utbildning så hittar du till seglarskolan och Piggeverksamheten. Den gångna sommaren introducerade vi en ny seglarkurs som vände sig till elever i åldern 8–9 år. Vi kallar den Seglarpigge. Tanken är att kursen ska erbjuda en utmaning för de som redan gått Sjöpigge och Havspigge och som vill börja lära sig segla ”på riktigt”. Kursen visade sig fylla ett efterfrågat glapp mellan de yngsta barnen och



seglarskolan. Vi fortsätter med den även nästa år.

Jobba på Seglarskolan

För dig som funderar på att jobba i Seglarskolan eller Pigge nästa sommar så kommer ansökningsblanketten att finnas på hemsidan i början på 2009. Ansökningsblanketten hittar du på

samma ställe som du hittar anmälningsblanketter till kurserna.

Jag vill tacka för ett härligt seglarår 2008 och passa på att hälsa er välkomna sommaren 2009!

Gott slut och Gott nytt,

*Erik Lanner
Seglarskolechef*

TBK Seglarskola 2009

Läger	Period	Vecka	Kursavgift
Österskär I	14/6–18/6	25	1600:-
Österskär II	22/6–26/6	26	1600:-
Seglarpigge 1	29/6–3/7	27	1600:-
Linanäs I	6/7–10/7	28	2000:-
Österskär III	27/7–31/7	31	1600:-
Österskär IV	3/8–7/8	32	1600:-
Seglarpigge 2	10/8–14/8	33	1600:-

Sjöpigge/Havspigge 2009

Kurs	Period	Tid	Kursavgift
Sjöpigge	11/5/6–18/6	10.00–12.30	750:-
Sjöpigge 2	15/6–18/6	13.00–15.30	750:-
Sjöpigge 3	22/6–25/6	10.00–12.30	750:-
Sjöpigge 4	22/6–25/6	13.00–15.30	750:-
Sjöpigge 5	29/6–2/7	10.00–12.30	750:-
Sjöpigge 6	29/6–2/7	13.00–15.30	750:-
Havspigge 1	15/6–18/6	16.00–18.30	750:-
Havspigge 2	22/6–25/6	16.00–18.30	750:-

Nya besiktningsmän i TBK!



Bengt Niklasson, Leif Thedvall och Gunnar Lundell har genomgått Svenska Båttunions utbildning för säkerhetsbesiktningsmän. Vi

frågade vad en besiktning innebär för båtägaren.

Vad är en säkerhetsbesiktning?

– Den är precis vad det låter, en okulär besiktning av båten när det gäller säkerheten. Den är alltså ingen uppskattning av båtens värde, inte heller en fråga om godkänd eller underkänd.

Varför ska man säkerhetsbesiktiga sin båt?

– Framförallt för den egna tryggheten. Har man gjort en besiktning har man gjort vad man kan för att förebygga problem.

En säkerhetsbesiktning kan också påverka försäkringsbolagets självrisk och i vissa fall premien.

Ska man sälja sin båt är det naturligtvis också en fördel att ha gjort regelbundna besiktningar.

Vad omfattar säkerhetsbesiktningen?

– Totalt ett femtiotal kontrollpunkter går igenom under ca 2 timmar, tillsam-



mans med båtägaren. Därefter upprättas ett protokoll som innehåller godkända och icke godkända punkter samt inte minst förslag till åtgärder.

Observera att protokollet är en privat sak mellan besiktningsman och båtägare.

Vilka fel brukar ni hitta?

– Det finns ingen båt som är helt felfri, vågar vi påstå. En del småsaker kan man säkert leva med, men de stora felen måste åtgärdas. Erfarenheten visar att

de allvarligaste problemen finns bl a i gasolinstallationer, elsystem, bränslesystem och ventilation .

När ska man göra en besiktning?

– Båten på land på hösten är den idealiska tiden. Då kommer vi åt överallt, inte minst under vattenlinjen och i mastskjulet. Dessutom får båtägaren tid att fixa det som har anmärkts på innan sjösättningen.

Vad kostar det?

Säkerhetsbesiktningen är en fråga mellan besiktningsmannen och båtägaren, så också kostnaden för besiktningen. För TBK-medlemmar är priset för närvarande 500 kronor.

Hur får jag tag i er?

– Kontakta TBKs kansli, eller gå in på hemsidan www.tralbat.se.

Du kan också kontakta någon av oss direkt:

Gunnar Lundell, tel 54069057 eller 070-9971281.

Leif Thedvall, tel 54066921 eller 0708-576106

Bengt Niklasson, tel 54023881 eller 0708-265797



Kontroll av bottenstockar på en Albin Express.

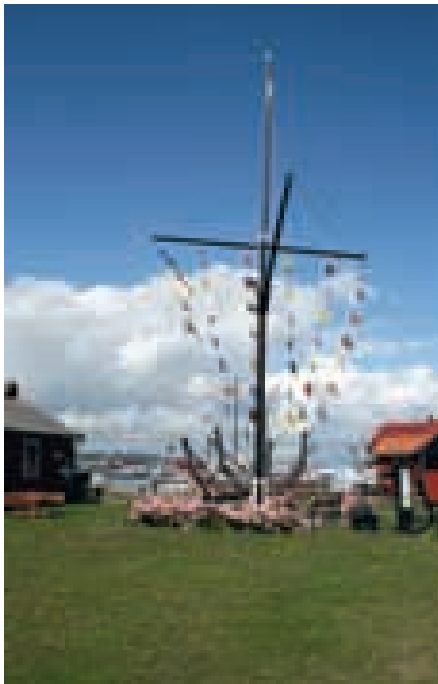
Zigge

Transportsegling till Portugal

Ett beslut som vi grunnat på i flera år. Ska vi kosta på en helrenovering av vår gamla L32 "Corona Aq". Båten är byggd 1965. Hon har varit i vår ägo i 23 år och 120 000 M som naturligtvis satt sina spår. Under varje torrsättning har osmosisangreppen punktvis kunnat åtgärdats. Men någon gång måste radikala åtgärder vidtas.

När så äntligen beslutet var fattat återstod att hitta någon som gör jobbet och helst utan att behöva vara utan båt under en alltför lång tid. Alternativa lösningar undersöktes och förkastades än av den ena och än den andra anledningen. Goda vännen Anders med Colin Achern "Arctic Fox" befann sig redan på ett varv i Lagos, Portugal för "underreksbehandling". Vi kunde få referenser som visade sig så goda att andra alternativ fick stryka på foten.

Först tog vi en tur till Estland och Finland före midsommar. I mitten av juli var vi då äntligen klara för att sätta kurs söderut. Eftersom vinden envisades att stå på sydväst blev det en kustnära färd. Vi hann besöka båda Utklippan och fagra Hanö innan det gick att sträcka över södra och syd-



Hanö – en pärla i Östersjön

västra Östersjön till Holtenu. När vi lämnade Kielkanalen lämnade vi också värmen och det fina vädret. Hädanefter t.o.m. Frankrike fick vi ha på elvärmen då vi låg i hamn. Och i hamn låg vi ofta och väntade in en lucka i väderläget där lågtrycken avlöste varandra.



Vlieland i Holland – pitoreskt med trångt

I Holland råkade vi ut för en ganska lustig händelse. Utan någon vidare eftertanke hissades holländska gästflaggan under sb-spridare (trodde jag). Men vad hände? Jo, jag hade satt ryska flaggan i stället. Till saken hör att ryska flaggan har samma färger som den holländska men omkastade. Jag hade fått med mig fel flagga hemifrån. Den felaktiga gästflaggan satt uppe en dag innan det fatala misstaget uppdagades. Som tur av mig själv och inte av en holländare!

Biscaya korsades på drygt tre dygn. Vi gick från Port Louis i Frankrike och kunde efterhand styra direkt mot La Coruña i Spanien. När vi ska ankra upp hör vi en svensk röst. Alldeles intill ligger en blå Beneteau. Det visar sig vara "Blues" från Österskär med Bertil och Brita Nyberg ombord. Tänk vad världen kan vara lite ibland. Sedan hade vi sällskap ända till Cascais.



Brita och Bertil Nyberg i "Blues" träffade vi i La Coruña.

En dag tog vi tåget till Lissabon för att turista. "Corona Aq" lämnades för ankar i Cascais, där ankarbotten inte är så bra. Men det var ganska lugnt väder, så... Dock friskade det i under dagen och när vi kom tillbaka fick vi veta av några båtgrannar att de varit ute och bogserat in vår båt som varit på "rymmen".

Jag fick en mindre chock när jag



Cabo Sao Vicente – Europas sydvästligaste hörn



Solnedgång och utspirat i läns – vilken kväll!

hörde vad som hänt. Tur att det finns medseglare som är observanta och gör något när det behövs. Så är det bland långseglare, man hjälper varandra.

Det var motvind på Nordsjön och engelska kanalen. Längs Portugals kust uteblev vinden mestadels helt vilket innebar mycket motorgång. Väl framme

i Lagos och vårt mål för resan fick vi uppleva ett oväder med regn och oavbruten åska i 36 timmar och en tornado som vält båtar och bröt master på varvet. Där torrsattes "Corona Aq" dagen därpå. Jobben kom omedelbart igång, skrovet var klart för torkning på några dagar. Hur en osmosisbehandling med

hotvac-systemet går till finns beskrivet i Kanalen 1/2008 samt vår hemsida: corona.rappen.net. I slutet av mars ska båten stå klar för sjösättning, Vart vi då tar vägen får stå okrivet ännu, men visst finns det planer.

Text och foto Pekka Karlsson



**Välsorterad butik
för bilen och båten**

**gasol, bilservice, reparationer, reservdelar,
modern automattvätt**

Öppettider: vardagar 6-22, lördagar och söndagar 8-22



preem

Stationsvägen Åkersberga Telefon: 540 212 35.



Dags att köpa båt?

Vi hjälper dig med lånet.

Handelsbanken Åkersberga
Telefon 08-544 102 00
www.handelsbanken.se/akersberga

Handelsbanken

Om strömförbrukning, batterier och generatorer i båtar.

Jag har många höstar lett en kurs i båt, men i år blev den inte av på grund av för få anmälda deltagare. Då det verkar vara ett allmänt problem att få strömmen att räcka till i våra båtar för all förbrukning av till exempel gps-plott, kylbox och värmare har jag skrivit denna artikel. Jag försöker reda ut begreppen och hoppas att räta ut åtminstone några frågetecken.

Något om ellärens grunder

För att förstå diskussionerna senare i texten, repeterar jag några av de regler och lagar om ellära som de flesta av oss fick lära sig i skolan.

Ohms lag: Spänningsfallet (U) i en ledning är lika med motståndet (R) i ledningen, gånger strömstyrkan (I) som går igenom ledningen.

$$U = R \times I.$$

Det betyder att man till ett 12 volts batteri ansluter en strömförbrukare som drar exempelvis 2 ampere, via en ledning som har ett motstånd på 1 ohm så förlorar man 2 volt på vägen och strömförbrukaren erhåller endast 10 volt.

Effektlagen: Effekten (P) hos en strömförbrukare är lika med spänningen (U) vid strömförbrukaren gånger den strömstyrka (I) som strömförbrukaren använder sig av.

$$P = U \times I.$$

Det betyder att om en 12 volts lampa drar 2 ampere är lampans effekt 24 watt. Omvänt kan man också räkna ut strömförbrukningen hos en 12 volts lampa som är märkt 18 watt genom att dividera 18 med 12. Strömförbrukningen blir således 1,5 ampere.

Strömförbrukare

Det finns många strömförbrukare i en modern båt. Jag har sammanställt en



lista här nedan som visar strömförbrukningen hos de vanligaste elförbrukarna ombord:

Rent intuitivt inser man att en apparat som drar lite ström, som en gps-navigator, kan vara tillslagen länge utan att tömma batteriet, medan ett ankarspel drar ur batteriet illa kvickt. Det fina är att man kan räkna ut en apparats kapacitetsbehov genom att

multiplicera strömförbrukningen hos apparaten med hur lång tid den ska vara tillslagen. Om man till exempel vill ha VHF-radion på hela dygnet för att inte missa ett eventuellt anrop blir kapacitetsbehovet 24 timmar gånger strömförbrukningen för lyssning 0,3 ampere, det vill säga 7,2 amperetimmar (Ah).

Om man sedan tittar på sitt batteri i båten hittar man en påstämplad siffra som visar batteriets maximala kapacitet. På batterier som är vanliga i båtar brukar siffran vara 70 Ah, vilket betyder att VHF-mottagaren teoretiskt skulle kunna stå på nio till tio dagar innan strömmen tar slut. Observera att jag säger teoretiskt, hur det ser ut i praktiken kommer vi till senare.

Elbudget

När vi nu har lärt oss att räkna ut kapacitetsbehovet för de olika strömförbrukarna kan vi göra upp en el-budget för att se om batterikapaciteten räcker. Så här kan en el-budget för en 24 timmar lång segling se ut:

Förbrukare	Strömförbrukning (A)
En 18 W lanterna	1,5
Innerbelysning 25 Watts glödlampa	2,1
Innerbelysning 6 Watts glödlampa	0,5
Kylbox	1,5 – 5
TV-mottagare	2 – 5
Bilradio	0,2 – 2
Båtvärmare med fläkt:	
• Uppstart	5 – 10
• Under gång kontinuerligt	1,5 – 3
Autopilot	0,2 – 2
Logg	0,2
Radar	3 – 5
GPS-navigator	0,1 – 1
GPS-plott	1 – 2
VHF-radio:	
• Lyssning	0,1 – 0,6
• Sändning	2 – 6
Startmotor	Ca 100
Ankarspel	70 – 100

Har man då enbart ett batteri med den påstämlade (teoretiska) kapaciteten 70 Ah ser man att strömmen inte kommer att räcka. Som vanligt i budget-sammanhang får man gå tillbaka i listan för att se om och vad man kan ta bort. Tre lanternor har ett behov av 27 Ah. Man kan inte segla nattetid utan lanternor, men man borde överväga att köpa en kombinationslanterna i masttoppen och på det sättet få ned behovet till 9 Ah, en minskning på 18 Ah. Ett radikalt grepp vore att stänga av kylaggregatet, vilket ger en minskning på hela 36 Ah, samt att inte använda gps-plottern mer än absolut nödvändigt om man inte kör mestadels med motor, har en kraftfull solpanel eller mycket stor batterikapacitet.

Batterier

Nu har vi diskuterat strömförbrukningen och kapacitetsbehov och berört batterier och deras kapacitet mer teoretiskt, men hur ser det ut i verkligheten? Hur fungerar egentligen ett batteri?

Den vanligaste batteritypen ombord är blybatteriet. Det finns andra typer, till exempel NiFe-batterier men de är så sällsynta att jag inte berör dem här.

Konstruktion och funktion

Blybatteriet består av ett antal ackumulatorceller. Dessa celler har egenskapen att kunna omvandla elektrisk energi till kemisk energi, som sedan åter kan tas ut som elektrisk energi. Den positiva elektroden består av blydioxid och den negativa av rent bly. Elektrodena är nedsänkta i en vätska, elektrolyten, som består av svavelsyra utspädd i destillerat vatten. Varje cell kan ge 2 volt, därför behövs det sex seriekopplade celler för att ge batteriet en spänning av 12 volt.

När man ansluter exempelvis en lampa till batteriet börjar det leverera energi genom en kemisk reaktion inuti batteriet. Under avgivandet av elektrisk energi övergår de positiva plattorna från blydioxid till blyulfat och de negativa plattorna från bly till blyulfat. För att göra detta kemiskt möjligt åtgår det svavelsyra som finns i elektrolyten. Det betyder att när man

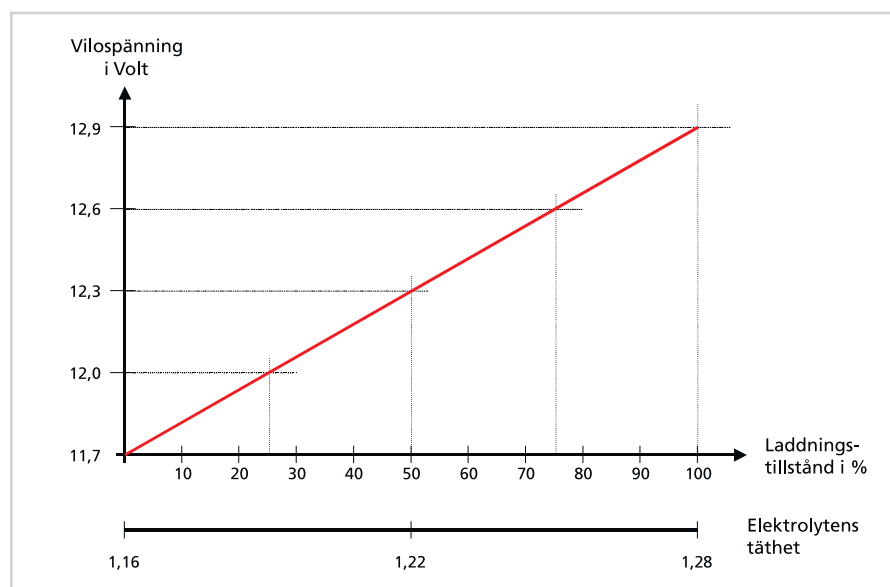
Förbrukare	Strömförbrukning (A)	Använd tid (h)	Kapacitetsbehov (Ah)
Tre lanternor	4,5	6	27
Innerbelysning	1,5	6	9
Kylbox	1,5	24	36
Vindinstrument	0,2	24	4,8
Logg	0,2	24	4,8
GPS-navigatör	0,3	24	7,2
GPS-plotter	1,5	24	36
VHF-radio:			
• Lyssning	0,2	24	4,8
• Sändning	6,0	0,1	0,6
Summa			125,4

laddar ur ett blybatteri så lakas elektrolyten ur från svavelsyra till vatten. Om man vill ladda upp ett batteri blir den kemiska reaktionen den omvända, det vill säga elektrolyten blir syrstarkare samtidigt som plattorna återgår till blydioxid respektive rent bly. Man kan alltså ta reda på batteriets laddningstillstånd genom att mäta elektrolytens syrainnehåll. Detta görs enklast genom att mäta syrans täthet (specifika vikt), som vid +20°C är 1,28 vid fulladdat tillstånd och 1,16 vid ett nästan urladdat tillstånd. Att mäta laddningstillståndet med hjälp av en syramätare är emellertid slaskigt och omständligt varför metoden inte kan användas annat än vid något enstaka tillfälle.

Ett annat enklare sätt går ut på att mäta batteriets så kallade vilospänning, det vill säga spänningen över

polerna när man inte belastar batteriet. Figuren nedan visar förhållandet mellan vilospänning och laddningstillstånd för ett fritidsbatteri. Som framgår av figuren måste spänningen mätas mycket noggrant, med en digitalt visande voltmeter. Mätningen bör ske vid batteritemperaturen +20°C men skillnaden är inte stor vid andra temperaturer. Dessutom kan man inte mäta vilospänningen direkt efter en uppladdning, utan man bör vänta en timme eller två innan man mäter. En god regel kan vara att man mäter vilospänningen på morgonen innan frukost. Metoden är alltså inte helt exakt och tillförlitlig men genom att den är enkel och praktisk ger den ändå en acceptabel bild om laddningstillståndet hos batteriet

Ett bra sätt att hålla reda på batteriets laddningstillstånd är att kontinuer-



Förhållandet mellan vilospänning och laddningstillstånd

ligt mäta strömflödet in och ut ur batteriet över tiden, vilket de så kallade batteritankmätarna, som har funnits på marknaden ett antal år, gör. På så sätt kan man se hur många Ah som gått in i batteriet och hur många som gått ut. Problemet har dock tidigare varit att dessa mätare inte tagit hänsyn till att batterier åldras och med detta en minskad möjlighet att tillgodogöra sig den laddningsenergi som tillförs. Batteriernas verkningsgrad påverkas dessutom av skötsel, antal djupurladdningar och användningscykler. Den nya generationens batteritankmätare, tar dock hänsyn till alla dessa parametrar vilket gör att mätarna numera ger en utmärkt information om hur mycket energi som finns kvar i batterierna.

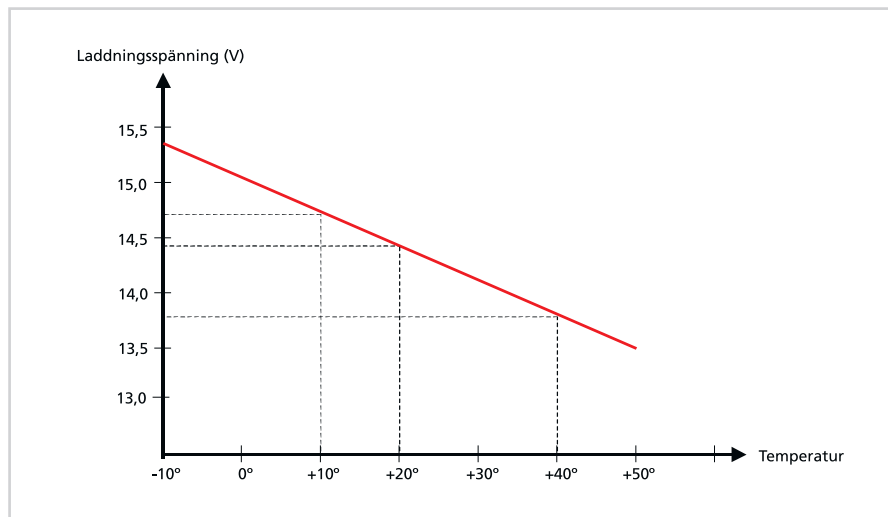
Kapacitet

Som jag tidigare nämnde anges batterikapaciteten i enheten amperetimmar (Ah) och att ett vanligt värde för ett fritidsbatteri är 70 Ah. Detta innebär att en lampa som drar 1 ampere kan lysa i 70 timmar innan strömmen tar slut, medan ett ankarspel som drar 70 ampere fungerar enbart i en timme. I verkligheten kan man dock aldrig få ut all den ström som står påstämplat. Spänningen kommer att sjunka, vilket betyder att lampan kommer att slockna successivt och ankarspelet kommer att gå långsammare för att så småningom helt stanna. Dessa djupurladdningar är förödande för batteriets livslängd och måste därför undvikas så långt som det är möjligt. En vettig tumregel för att förlänga batteriets livslängd är att aldrig använda mer än hälften av det påstämplade värdet, det visa säga 35 Ah för ett 70 Ah batteri.

Laddning

Den ström som vi tar ut från batteriet måste vi också ersätta genom att ladda batteriet. Normalt sker detta automatiskt av generatoren som drivs av motorn, men det kan också ske med hjälp av ett separat laddningsaggregat eller solceller som mycket väl kompletterar generatoren speciellt före och efter semestern då den under veckan laddar upp batteriet inför veckoslutet.

Att ladda ett batteri är en känslig



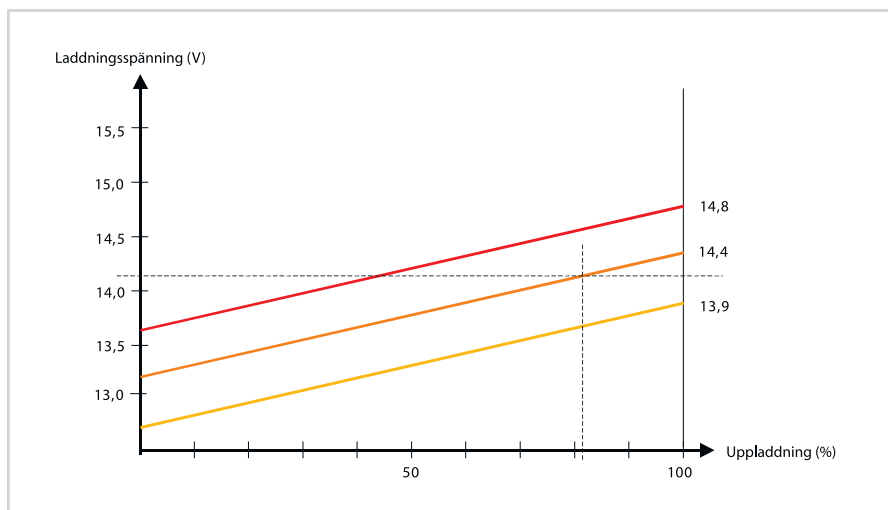
Maximal laddningsspänning som funktion av temperaturen

process. Laddningsströmmen får inte vara för stark för då kokar batterisyrans, men inte heller för svag för då blir batteriet aldrig laddat. Som normalvärde för optimal laddningsström gäller 0,1–0,2 gånger det påstämplade kapacitetsvärdet, cirka 10 ampere för vårt 70 Ah batteri. Då kan batteriet tillgodogöra sig nästan all den energi som det får. Batteriet förstörs dock inte om det en kortare tid laddas med betydligt starkare ström men det kan inte ta till sig all energi utan den ombildas till värme. Mer än 40 ampere kan accepteras för en kort tid, bara inte värmen som produceras i batteriet får temperaturen i det att överstiga +40°C. Vid all laddning är det dessutom mycket viktigt att laddningsspänningen är den rätta i förhållande till batteritemperaturen.

Figuren ovan visar vilken laddningsspänning som ett batteri måste ha vid olika temperaturer för att det ska bli fulladdat. Man ser att laddningsspänningen vid +20°C batteritemperatur skall vara 14,4 volt. Vid -10°C ska den höjas till 15,4 volt, och vid +50°C måste den minskas till 13,5 volt.

Vad händer då om laddningsspänningen blir för hög? Jo då inträffar en så kallad gasning, vilket innebär att elektrolytens vatten sönderdelas till vätgas och syrgas det vill säga knallgas vilken är mycket explosiv och lätt kan antändas av en låga eller gnista.

Om däremot laddningsspänningen är för låg kommer batteriet aldrig att bli fulladdat hur länge vi än håller på och laddar. Figuren nedan visar den laddningsnivå ett batteri uppnår för olika laddningsspänningar vid tre olika



Förhållandet mellan laddningsspänning och uppladdning vid olika temperaturer

temperaturer +40°C, +20°C respektive +10°C. Om vi följer kurvan för +20°C finner vi att om vi vill ha batteriet fulladdat till 100% måste laddningsspänningen hålla 14,4 volt. Laddar vi däremot med en spänning av 14,1 volt, det vill säga tre futtiga tiondels volt under det riktiga värdet, kommer inte batteriet att någonsin laddas till mer än ca 80 %. Laddas batteriet vid en temperatur av +10°C med 14,4 volt blir det bara halvladdat. Av kurvorna lär vi oss alltså att hur viktigt det är att laddningsspänningen är exakt den rätta för att över huvud taget få batterierna laddade ordentligt. Jag återkommer till det här problemet senare, men först några ord om placering och förvaring av batterier

Installation

När man installerar batterier bör man naturligtvis tänka på att placera dem så att de inte kan välta och ställa till allsköns oreda och förstörelse. Man bör dessutom också tänka på knallgasriskerna som nämndes tidigare. Batterierna skall placeras i ett vädrat utrymme så att eventuell gas inte samlas och kan antändas. Gasen är dock lättare än luft och kommer därför inte att samlas i kölsvinet som gasolgasen gör.

Det är tveksamt att placera batteriet i motorutrymmet i båten. Inte bara för antändningsrisken utan också därför

att motorutrymmet är ganska instängt och därför lätt kan få en temperatur som överstiger de 40° som ett batteri kan klara under laddning för att undvika kokning. Slutsatsen är att batteriet lämpligen bör placeras i kölsvinet med vettig utvädring.

Att man skall ha ordentligt grova kablar från generatoren till batteriet samt perfekta anslutningsdon till batteripolerna förstår vi nu när vi vet hur viktigt det är att laddningsspänningen är korrekt. Om vi tappar några tiondels volt på vägen från generatoren till batteriet på grund av klena ledningar eller dåliga kontakter, får vi aldrig ett ordentligt laddat batteri.

Förvaring

Beträffande förvaringen av batterier och speciellt vinterförvaring har jag aldrig begripit varför folk släpar hem batterierna från båten på hösten. Det är tungt och det är lätt att dra på sig såväl ryggsnitt som fräthål på kläderna av batterisyran. Nej, batterierna och man själv mår bättre om de får vara kvar i den kalla båten under vintern än att stå inne i ett varmt garage eller källare. Anledningen till detta har att göra med den så kallade självurladdningen. Det förhåller sig nämligen så att alla batterier laddar ur sig själva om de får stå utan att användas. Nya fräscha batterier kan stå lagrade avsevärd tid utan problem, men använda och trötta bat-

terier kan ladda ur sig själva på två veckor. Anledningen är kemiskt komplicerad och därför onödig att gå in på här.

Självladdningen går fortare i värme än i kyla. Om man förvarar ett nytt fulladdat batteri en frysbox vid -20°C försvinner över en vinter bara 5 till 10 % av kapaciteten genom självurladdning, medan kanske 50% försvinner vid +20°C. Så tänker man inte underhållsladda sitt batteri under vintern utan bara låta det stå, är det bättre för batteriet och ryggen om det får vara kvar i båten. En viktig sak att tänka på innan batteriet lämnas för vintern i båten är dock att batteriet är ordentligt laddat. Om batteriet är dåligt laddat finns det mycket vatten i elektrolyten och vatten fryser som bekant till is när det blir kallt. Eftersom is tar större plats än vatten kommer batteriet att spricka vilket för med sig att när det blir mildare kommer den frätande elektrolyten att läcka ut i båten. I ett fulladdat batteri fryser inte elektrolyten till is förrän vid -70°C, en temperatur som tack och lov är sällsynt i våra trakter. Ett halvladdat batteri klarar -30°C. Ett urladdat batteri som innehåller nästan enbart vatten fryser så fort det blir köldgrader.

Fortsättning i nästa nr av Kanalen.

Jan Brogren



VI PÅ NIO EVENT HADE UNDER HÖSTEN DEN STORA ÄRAN ATT LAGA MATEN TILL TRÅLHAVETS BÅTKLUBBS 50ÅRS JUBILEUM. NIO ÄR ETT EVENT OCH CATERING FÖRETAG SOM LEVERERAR ALLT FRÅN DET STORA TILL DET LILLA, ALLTID MED STÖRSTA FOKUS PÅ HÖGSTA KVALITET.

NI KAN RÄKNA MED OSS!

WWW.9EVENT.SE | TEL +46(0)8-4629011 | INFO@9EVENT.SE

Segling till Nordnorge och Lofoten 2008

Summerade intryck

Vår andra hemmahamn i Bohuslän är bra utgångspunkt för Norgesegling. I år planerade vi segling den långa norska kusten upp till Lofoten, med vinteruppläggning på land i Harstad i Nordnorge. Jan-Gunnar med seglarvännen Hans-Roland Lindgren (Allegro 33-seglare) som besättning startade efter midsommar, 25 juni. Förväntningarna att den finaste skärgården och fjordarna finns norr om Bergen infriades



med råge. Vi gjorde avstickare in i Hardangerfjorden och Sognefjorden.

I Florø mönstrade våra fruar Anna-Karin och Ulrika på för tre veckors segling upp till Bodø. Vandring upp till Svartisen glaciär. J-G och H-R fortsatte ut till Lofoten och anlöpte Harstad 9 augusti, efter nästan 7 veckor till sjöss. Vi riggade av och tog upp båten direkt, på Harstad Båtförening. Allt fungerade bra förutom att Anna-Karin fick en allvarlig fingerskada redan i hamnen i Florø, när hon snubblade på bryggan.

I Nordnorge långvarigt högttryck och mestadels varmt och soligt, få regndagar. Däremot envis motvind, både SW-vind längs Sørlandet och sedan envis NE-vind rakt emot, hela kusten norrut. Oftast svag vind, mycket motorgång både längs kusten norrut och i fjordarna, men också dagar med hård kryss. Norge har en levande kustbygd, fortfarande med småjordbruk och kustnära fiske med mindre fiskebåtar. Omfattande färjetrafik ut till öarna, broar, tunnlar. En annan glesbyggdspolitik än i Sverige, med tunga investeringar i infrastruktur och regionalt stöd. Sam-

hällena har ofta den typiska norska arkitekturen med välhållna vita husfasader och valmade tak. Längre norrut med stor tidvattenvariation står de strandnära – ofta röda – husen och bodarna på stolpar som friläggs vid lågvatten. Fantastiskt wild-life med tumlare, havsörnar, lunnefåglar. I Nordnorge drog vi lätt färsk torsk till middag, som hemma i Östersjön för 25–30 år sedan. Gott, nyttigt och bra för hushållskassan – Norge är dyrt!! Till och med dieseln är numera dyr, NOK 10–11 per liter lågskattad färgad båtDiesel (12–13 SEK/liter), 13.3 NOK/liter på landmackar. Hamn- och duschavgifter avtog mot norr, från NOK 150 per dygn på Sørlandet och i stora städer, till 50 NOK/dygn norrut.

Makalöst vackra scenerier, man seglar mellan höga öar, ofta med över 1 000 m höga snöklädda fjell. Men det är svårseglat, med ”fallande vind” och ”skiftande bris” – allt mellan bleke och kulingvind, från olika håll. Man ser ofta samma höga öar och fjell framför/bakom sig flera dagar, det är mycket svårt att bedöma avstånd! För

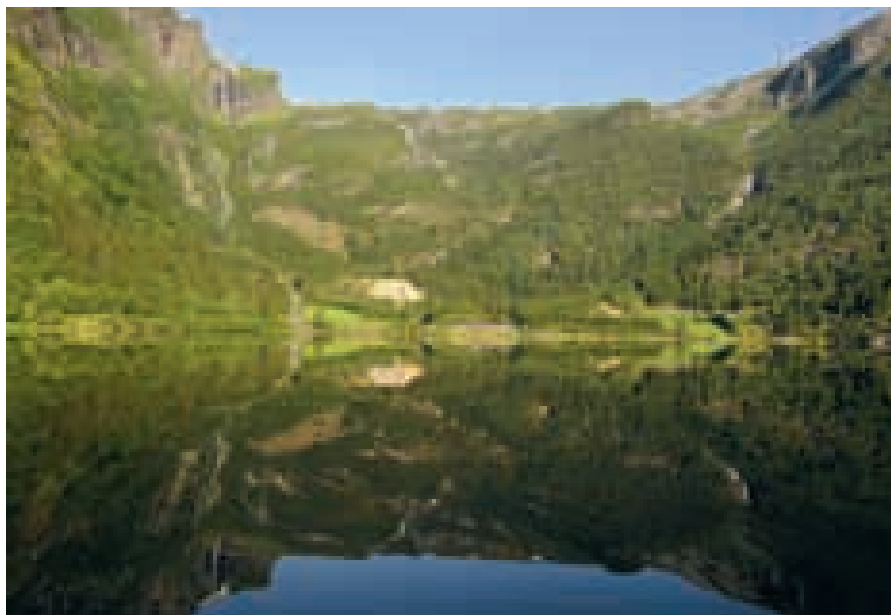


Storslagna omgivningar med höga snöklädda fjälltoppar och gröna dalgångar i Hardangerfjorden.

det mesta finns flytbryggor – bekvämt, med ca 2.5 m tidvatten! Det var bara några gånger vi behövde kajförtöja och då justera fendrar och fenderplanka efter tidvattenet. Ett par gånger låg vi också svajankrade i skyddade bas-sänger, på ca 8–12 m djup. I allmänhet är det mycket stora djup så ankaret används sällan. Diesel finns på de flesta håll, också på små orter, ofta med kort-automat. Stora motorbåtar dominerar i Norge. De stora båtarna fyllde 1 000 liter diesel på en tankning – inte helt billigt! I Nordnorges magnifika seglingsvatten möter man nästan inga båtar. Vi träffade ingen svensk båt norr om Florø. De seglare vi mötte i Nordnorge var tyska, holländska, brittiska, norska och en amerikansk. De ljusa nätterna är fantastiska – även om vi nådde polcirkeln för sent för att uppleva riktig midnattssol. Många (pappers)sjökort behövs för den långa kusten. Plottern är ett bra komplement, men Garmin Blue Chart visade ibland rejält stora fel i några skalområden. Redningsselskapets ”Ferie & Fritidshavner” och pilotböcker; Judy Lomax’ ”Norway” från 2007, ”Den Norske Los”, samt tidvattentabell rekommenderas. VHF – kustväderprognoser sänds flera gånger per dag. Norge har ett speciellt utprickningssystem med bottenfasta ”jernstang” som är svåra att se både i kortet och i verkligheten. Ofta med toppmärken som pekar finger mot farledssidan och numera ofta med röd och grön lateralmärkning. Vi hade utöver våra Musto oceanställ kompletterat med varma Fladen flytoveraller och gummiklädda varma handskar. Vattentemperatur 17–14°C – bara korta dopp!

Runt Sydnorge och norrut i nya farvatten

Från Bohus-Malmön siktade vi direkt mot Lindesnes (Norges sydspets) men vinden drog emot och vi gick i gryningen in till Arendal. Därefter som vanligt här, en hård kryssetapp i kulingstyrka utanför Sørlandskusten, motorgång idylliska Blindleia och kryss ner till Lillehavn vid Lindesnes. I trivsamma Kristiansand besökte vi fullriggaren Sørlandet (där vår son Johan seglat som elev) där en musikgrupp



Ankrade i den vackra bassängen med sju vattenfall vid Fretheim i Indrefjord, bifjord till Sognefjorden. Fjällen speglar sig morgonljuset i det spegelblanka vattnet.

spelade och sjöng shanties. I Lillehavn hade den gamla fiskmottagningen ersatts av nybyggda sommarhus.

Hyfsade vind- och sjöförhållande den öppna kusten Lindesnes – Lista – Jären, med mellanhamn i Egersund som domineras av fiske- och oljeindustri. Från Tananger buss till Stavanger, med besök på det intressanta oljemuseet och 65-årsmiddag för H-R.

Följande etappmål blev Utsira, Norges västligaste kommun ute i havet och sedan fin segling in till Leirvik på ön Stord, ett centrum för oljeindustrin

med bygge av gigantiska borrhigar. I vackra Hardangerfjorden (motorgång) vandrade vi från Sunndal upp mot glaciären Folgefonna. Bergen, där Johanna II varit tidigare, är präglad av turism och stora kryssningsfartyg. Vi fick en fin läns i stabil vind en hel dag in i Sognefjorden. Ankring i bifjorden Indrefjord/Freitheim i en fantaskiskt vacker liten bassäng med höga fjell och sju vattenfall runtom! Nästa etapphamn i Fjærland, bifjord på norra sidan av Sognefjorden, nedanför glaciären Jostedalsbren. Promenad till det fina



Sognefjord – vi seglar upp i Fjærlandsfjord och mot glaciären Jostedalsbren. I förgrunden syns samhället Balestrand.



Grillmiddag i Sandshamn på Sandøy, efter gynnsam passage av Statt-landet.

glaciärmuseet. Gott om tumlare på fjorden. Efter kryss ut ur Sognefjord i skiftande vind och åska, siktade vi den höga ön Alden – ”Den Norske Hesten”, där vi tog naturhamn i Aldevaagen tillsammans med några norska segelbåtar. Den 480 m höga toppen ovanför oss lockade och vi gjorde en svett drivande bestigning i kvällsljuset – den sista sträckan upp till kumlet insvepta i moln. Från Alden hade vi ovanligt nog en frisk halvvind/sträckbog, men i disigt väder, upp till Florø. Vi mötte den dagen fyra segelbåtar – alla svenskflaggade! I Florø bjöds vi ombord hos Harry Stangenberg från Halmstad i en svenskflaggad 40-fotare byggd i Kroatien. Han hade seglat utomskärs från Halmstad till Lofoten på 9 dygn, sedan neråt i skärgården längs norska kusten. Vi fick många bra hamntips samt generöst lån av ”Den Norske Los” för sträckan upp till Lofoten.

Anna-Karin & Ulrika anlände följande dag med snabbkatamaran från Bergen. Vi låg kvar i Florø en extra dag för hårt väder. Anna-Karin snubblade olyckligt på bryggan och slog vänster lillfinger (A-K är vänsterhänt!) svårt ur led med ett stort sår som blottade senor och nerver. Nattlig taxi 6 mil in till centralsjukehuset i Førde, där leden reponerades, såret syddes, stelkramps-vaccination och stödförband av fingret. Dålig början på semestern, men A-K klarade ändå seglingen fint trots några hårda kryssetapper och bergsvandring. När ”flickorna” mönstrat på

blev det några dagars avbrott i det fina sommarvädret, med växlande molnighet och lite regn ”av och till”. Vi passerade Måløy, planerat för målgång i årets Tall Ships Race i början av augusti. 1941 var Måløy skådeplats för en allierad operation med flyg, flotta och landsatt trupp, som förstörde tyska installationer och hamnen. Måløy gav ett industriellt intryck och vi föredrog de idylliska små hamnarna i Silda och Sandøy/Sandshamn. Däremellan går man den ökända passagen utanför Statt-landet, en brant halvö som sticker ut i havet utan skydd och där sjö och vind ofta blir besvärliga.

På väg till Ålesund seglade vi genom

ett fält med kappseglande allmogebåtar, vackra nordlandsbåtar med råsegel. Vi ägnade inte staden Ålesund någon längre tid utan seglade ut till fyrplatsen Ona – ett litet läge, numera med bara 36 bofasta året runt. Språkade med en fiskare och hans fru Anne-Marit Steinhamn, keramiker. År 1670 sveptes 48 hus (av 50) på Ona bort i en storm. Från Ona nästa öppna oskyddade långa etapp, Hustadvika. Efter en stunds kryss avtog vinden och det blev motorgång i besvärlig sjö – en obekväm etapp. Havssjön ligger på från Atlanten/Norskehavet och kan bli besvärlig när botten grundar upp.

Nästa stad, Kristiansund, är utpräglad maritim med fyra fjordarmar med kajer och kommersiella hamnar mitt inne i centrum, fjordarmarna delar upp staden. Här låg supply-båtar för oljefälten och stora ryska trålare. Norr om ön Smøla, där vi hittade ett litet läge med flytbrygga som natthamn, vidtar Trondheimsleia. Trondheim som J-G då och då besöker i arbetet ligger lite ”off” och lockade inte som seglingsmål. Långsträckta Trondheimsleia innanför ön Hitra är också ett rätt tråkigt farvatten. Men sedan fin skärgård och flera små trevliga hamnar. Vid vindstilla prövade vi lyckan med fiske – utan resultat. J-G utlovade bättre fiskelycka norrut, vilket också visade sig stämma! Mellan Kongsvoll och



Det årliga veteranbåtsracet vid Fosnavaag, vi passerar fältet med vackra råriggade nordlandsbåtar och gaffelriggare.



Den vackra fyrplatsen och fiskeläget Ona i havsbandet.

Stokkvik hade vi en rejält regnig och dimmig etapp, där plottern fick göra ett bra jobb. Allt blev fuktigt och blött ombord, med så kraftig kondens att vi först trodde färskvattensystemet läckte. Som tur var återigen sol och torkväder nästa dag, med en krysetapp över öppet vatten upp mot Buholmsraasa och den pittoreska lilla hamnen Smaaværet – med flytbrygga/ponton som gav plats för två båtar. Tidvattnet nu över 2 m, husen står på stolpar och vid lågvatten ligger man i höjd med de beväxta stolparna och har kajen högt ovanför.

Nordland och polcirkelpassage

Rørvik och Brønnøysund är lite större samhällen upp längs kusten – bra för proviantering och inköp, men inte särskilt charmiga. I Rørvik upplevde vi ett ”lågvattnemärke” vad gäller restaurangmiddag! Men vi språkade i Rørvik med ett trevligt brittiskt par i en 38 fot Westerly-båt, ”Dafony”. De lade krabbinor i hamnen över natten och agnade med norska köttbullar (som de tyckte smakade sämre än svenska). På morgonen gav de oss 5 stora krabbor, så det blev krabbkok före avsegling. Smakade utmärkt som middag, när vi tagit natthamn i idylliska Skeishavna på ön Leka. Efter krabb- och räkmiddag

promenerade vi i ett vackert jordbrukslandskap och hittade ett hembygds-museum med gamla byggnader, båtar och prylar. Ön är geologiskt intressant med guldskimrande mantelbergarter med ursprung från en kontinentalsockelkollision. Leka har en rik flora och en stor havsörnskoloni. Liv Furre, dotter till eldsjälén som skapat museet, dök upp och berättade om livsvillkoren på ön. Hon bjöd på kaffe hemma på

sin gård, numera fritidsboställe. Leka kommun har bara 852 innevånare – decentraliserat! Liv berättade om ”ørne-rovet” då öbon Svanhild, nu 86 år, vid 3 års ålder togs av en havsörn och lyftes högt upp på fjellet. Vid Brønnøysund ligger den kända Torghatten – ett karakteristiskt fjell med ett 160 m långt, 35 m högt och 20 m brett hål rakt igenom. Från Brønnøysund siktar man också i norr ”Syv Søstre”, en karakteristisk fjellrygg med 7 toppar på ön Alsten. Hålet i Torghatten skapades under istiden, men enligt sagan skapades hålet av Hestmannens pil när han jagade de sju systrarna för att röva en av jungfrurna. Kungen i Søgna fjellet såg jakten och kastade sin hatt i vägen för pilen så att jungfrun räddades. När solen gick upp förstenades allt... Hålet i Torghatten kan bestigas, men vi tog oss inte tid utan nöjde oss med fotografering från sjön. Vi såg där också ett havsörnspar med sin unge, som etablerat bo på toppen av en varde (kummel). Sandnessjøen på Alsten var ett trevligt litet samhälle med småstadskaraktär. Därifrån kryssade vi i besvärligt varierande vindar mellan de höga fjellen, tillsammans med brittiska Dafony. Imponerande formationer, ”Dønnamanden” med profil som en liggande man, Lovund med stor lunnefågelkoloni, samt ytterst Træna-skärgården



Torghatten vid Brønnøysund, med sitt spektakulära hål genom fjället – enligt sagan efter Hestmannens pil.

med höga spetsiga klippor. Vi seglade istället till och genom den låga Solvær-skärgården, med ca 1 000 öar och låga kala hållar – nästan som Gillöga med undantag för den blottade tångbevuxningen vid lågvatten. Den smala snirklande leden genom skärgården är utprickad med belysta jernstänger. I den här skärgården bor 420 personer året runt och man har färjförbindelse till fastlandet. Natthamn togs vid Sleneset vid en liten flytbrygga hos Steinar, som också hyr ut några nybyggda och prydliga ”Rorbur” (stugor) till sommargäster. Åter svag vind, vi lade oss att fiska på sluttningarna mot uppgrundningar – nu med snabbt resultat, torsk och vitling som Hans-Roland snabbt fileade. Bara att dra upp, flera torskar på samma upphall! Gott om kammaneter – en främmande art som med fartygens ballastvatten kommit från varmare områden. Passagen av norra polcirkeln N 66° 33’ firades med en liten ”dram” (whisky) och signalering i turbinhornet. I hamn på Rødøy/ Løwen slog vi också upp en flaska champagne, till den ugnstekta färska fisken. Från den trevliga hamnen vid Klokkegården (f.d. internat-skola byggd 1906) på Rødøy besteg vi på kvällen fjellet Løwen (Lejonet) benämnd efter sin profil som ett liggande lejon. Vidunderlig utsikt över skärgården, värt besväret! Ett hägrande mål var sedan glaciären Svartisen, som man kan nå från Engen i Holandsfjord, där ett utlöparfinger från glaciären når nästan ner till havsnivån. Då vi seglat in i fjorden blev det vindstilla, tät dimma och ”yr” (duggregn). Från flytbryggan vid Engen kunde vi i dimman ana glaciärisen med sitt nästan självlysande blåa ljus. Efter en lång och blöt vanding upp förbi glaciärsjön och klättring sista biten nådde vi isranden. Sikten blev så småningom bättre. En liten bit glaciäris slogs lös och togs i ryggsäcken till båtens isbox.

Lofoten och vinteruppläggning i Harstad

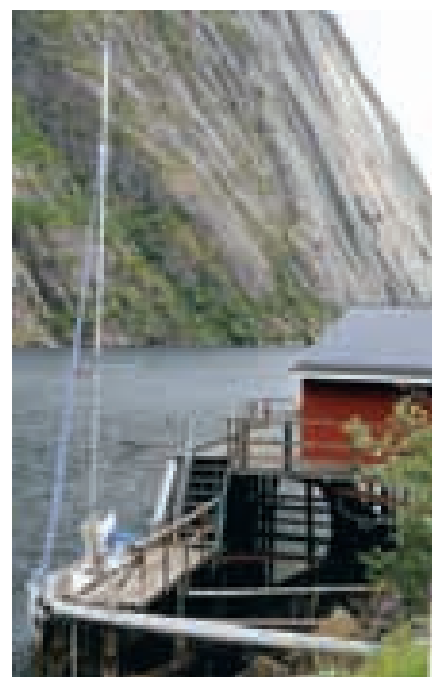
Från Engevaagen fick vi en hård kryss-etapp i ganska öppet vatten, kulingstyrka, tog in rev 2 som vi från och med i år kan ta in från sittbrunnen.



Jan-Gunnar knackar en bit is från glaciären Svartisen, N 66° 41' E 13° 45'.

Kryss med stor och motorstöd genom ett smalt sund vid Støtt med sjön emot, sedan sträck upp mot Sørfugløy, en av resans (många) höjdpunkter, en liten fiskehamn numera utan bofast befolkning. Sandstränder och medelhavsblått vatten nedanför de höga fjellen där lunnefågeln häckar (de går till havs på försommaren, vi mötte en del lunne till sjöss). Staden Bodø gav däremot ett ganska trist intryck, efterkrigsbebyggelse utan speciell karaktär. Vi träffade åter våra brittiska vänner i Dafony. De planerade som många långseglare vinteruppläggning i Tromsø, som också är en utgångspunkt för de som seglar till Svalbard. Anna-Karin & Ulrika mönsttrade av i Bodø och flög hem, J-G & H-R fick en fin kvällsegling med sträckbog upp till Kærringøy på fastlandet. Seglare från Nordnorge som vi mött föredrar ofta de små fina lägena på fastlandet, framför Lofoten som de tycker börjar bli för turistinriktat. Lofoten har 22 000 innevånare, men besöks på sommaren av 200 000 turister. Seglatsen gick vidare i skärgården utanför fastlandskusten till Grøtøy, nu med Lofotens höga snöklädda fjell väl synliga 40 M tvärsöver Vestfjorden. Återigen torskfiske, med snabb och bra utdelning. Över Vestfjorden blev det mest motorgång, till Henningsvær på Lofoten. Gott om lunnefågel på vatt-

net. Henningsvær och Svolvær var små trevliga orter med trånga hamnar, överallt ställningar för torkfisk som är en stor exportprodukt, framförallt till Portugal för anrättning av Bacalao – en rätt i stil med lutfisk, som vi inte prövade. Just nu pågår en intensiv debatt om olje- och gasutvinning skall tillåtas i vattnen utanför Lofoten, som är reproduktionsområde för torsken. Intressant att se de stora Hurtigrut-fartygen gå in och manövrera i de trånga hamnarna



Johanna II lunchförtöjd vid Trollfjord Krafts kaj längst in i Trollfjorden.

som Svolvær och Brønnøysund. Vi gick sedan upp i Raftsund, återigen med havsörn på nära håll. Som avstickare gick vi in i den spektakulära smala Trollfjorden med nästan lodräta fjellväggar. Vi tog lunchförtöjning vid kraftverkets kaj längst in. Hurtigrutens fartyg går in här och vänder, så att turisterna nästan kan ta på fjellväggen, men vi såg här bara en snabb rib-båt, mindre turistfartyg och kajakpaddlare(!). Från Trollfjorden blev det frisk läns Raftsundet ner till ön Store Molle där vi svajankrade i Gullvika i den inre bassängen innanför en grund sandrevell som måste passeras vid högvatten. I det extremt klara vattnet ser man tydligt blåskimrande uppgrundningar på långt håll. I den yttre bassängen låg en amerikansk 50-fotare ankrad, som ofta ett "tidigt" pensionärspar som nu seglade 10 månader om året och lämnade båten på olika platser i Europa. De hade just kommit från Svalbard och precis hunnit undan innan flera seglare fastnat i isen där – i juli(!) – och fått assistans av kustbevakningen. I vår ankarvik blev det mera torskfångst. Följande

dag bjöd på skärgårdskryss och sedan lång motorgång i bleke. Vi siktade något svåridentifierat på vattnet, det var två älgar som med god fart simmade över Vestfjorden från Lofoten mot fastlandet! Natthamn i Lødingen, inför den sista etappen genom det strömmande Tjeldsundet som skiljer Lofoten, Hinnøya och Vesterålen från fastlandet. Vi timade inte tidvattnet riktigt och fick periodvis över 3 knop motström. På öppnare vatten igen satte vi segel för att på lördagskvällen anlöpa Harstad Båtförenings välordnade klubbhamn i viken vid Hagan norr om Harstad. Vi fick bra support av de hjälpsamma killarna i båtklubben. Vi gjorde snabbt klart för avriggning, på söndag morgon mastade vi av – med en liten kran som bara nådde till spridarhöjd – och tog upp båten med klubbens 10-tons vagn som dras med traktor på en upptagningsramp. Vi var lite sena efter högvattnet så att kölen först tog i boten, men vi lyckades korta slingan och kom nätt och jämnt upp. En flexibel vagga ("krybbe") lånades på båtföreningen och vi kunde stuva segel, tåg-

virke, gummijolle & snurra m m på loftet i föreningens magasinsbyggnad. Dieselmotor och toalett konserverades och redan på måndagen flög vi hem från Harstad/Narvik flygplats. Den här semestern loggade vi 1550 M, distans 1300 M. Vi hoppas slippa svåra vinterstormar, 1996 hade de båtar som stod på land blåst omkull. De flesta ligger dock kvar i sjön över vintern, man tar upp bara för tvättning och bottenmålnings. I början av september körde J-G och H-R upp till Harstad för urlastning, tvättning/vaxning och täckning av båten. En vacker resa över Luleå – Kiruna – Abisko/Lapporten/Torne Träsk – Riksgränsen, men långt – 150 mil!

Nästa år finns flera möjligheter, segling uppåt och/eller neråt längs norska kusten, eller landtransport till Bottenviken och Östersjön. Den ryska vägen runt Kolahalvön och genom ryska kanaler och sjösystem till Finska Viken känns däremot nu inte så realistisk i rådande politiska läge.

Jan-Gunnar Persson och Anna-Karin Aminoff, HR 29 Johanna II

SVANTE ERIKSSON MARIN 08-540 665 04

070-209 63 13



- Motorkonservering
- BälgbYTE
(även segelbåtsdrev)
- Vinterförvaring - drev
- Reservdelar
- Tillbehör
- Reparationer
- Renovering
- Motorer och drev

VOLVO PENTA



→ HUS & HEM
→ BÅTBEVAKNING

PREVENDO bevakar din villa, ditt fritidshus eller din båt då du är bortrest – eller året runt om du önskar.
Vill du prata bevakning?
Ring 08-540 25 100. Dygnet runt!



Bevaknings AB Prevendo
TELEFON 08-540 25100
www.prevendo.se

Gör du mer än en knop?

”Ingen borde göra sig beroende av säkerhetsnålar, superlim, dragkedjor, clips eller andra fästansordningar.”

Denna anspråkslösa rad står att läsa i inledningen till praktverket ”Knopar och reparbeten”.

Författaren kallar också boken för ”Den kompletta uppslagsboken”. Vi kan inte göra annat än att hålla med. Maken till ambitiös framställning av knopar, surringar och sjömansarbeten har vi aldrig mött.

Tvåhundra knopar, uppdelade i kategorierna fiske, båtliv, segling, klättring och friluftsliv möter läsaren. Bilderna är utökta och illustrativa, texten kort och koncis.

Vill du lära dig hur du gör en Albright Special, en Simple Simon över, en smugglarstek, en ankarstek, en bödelssnara eller äntligen bli bombsäker på pålsteken? Det går på en kvart med tydliga steg-för-steg instruktioner.

Vet du inte vad du ska ge din båtintresserade käresta eller vän till julen? Skulle jag få den här boken, som ges ut av Nautiska Förlaget och faktiskt bara kostar 309 kronor inkl moms, skulle jag förmodligen glömma alla andra julklappar och dra mig tillbaka i ett hörn med två tampar.

Zigge



**MOBIL MARIN MOTOR
SERVICE AB**

Boat & Marine Engine Repairs

- Bensin o. dieselmotorer,
- Helsevice • Vinterplatser

- Vi kommer till Er!

**Avgaslimpor
till V8:or**

5.700:-

Byt ut din gamla Volvo Penta mot...



Service båt/bil 070-372 32 22 • Österskärsvägen 20, 184 50 Åkersberga • Tel 08-540 852 22
E-post: info@mobilmarin.com • www.mobilmarin.com

Manus- och annonsstopp

till Kanalen nr 1/2009 är den 21 januari.

Kanalen nr 1/09 utkommer vecka 9.

OBS!! Alla manus, bilder och annonsmaterial ska skickas till lill@exponera.net

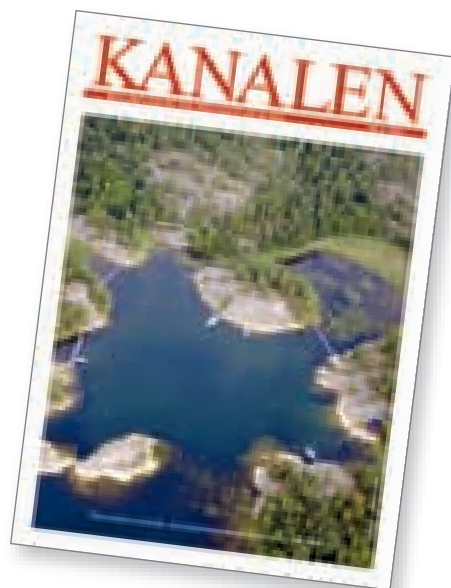
För annonsbokning hör av dig till Tommie Afzelius:
tommie.afzelius@tele2.se, eller på tel 08-540 607 03.

Annonspriser

1/1-sida sid 2, näst sista sidan och baksidan	3 000:-
1/1-sida inne i tidningen (180x257mm)	2 500:-
1/2-sida inne i tidningen (180x126mm)	1 500:-
1/3-sida inne i tidningen (180x85mm)	1 000:-
1/4-sida inne i tidningen (88x125mm)	600:-

Rabatter

Vid annonsering i 2 nummer 5 % rabatt, i 3 nummer 10 %
och i alla 4 numren 20 %.



I samband med annonsering i Kanalen kan du för 500:- få en banner på vår hemsida, www.tralbat.se.
För 1000:- kan du få en banner med länk till din egen hemsida.

Välkommen till oss!

Båttillbehör • Verkstad • Båtförsäljning

Under våren 2009
flyttar vi till Sågvägen 16.

Öppet:
Mån-Fre 9-18, Lör 10-14
(Söndagsöppet fr. mässan till midsommar)

MARINBUTIKEN
i Roslagen



Tel. 08-540 850 90
Båthamnsvägen 1 • Åkersberga
www.marinbutiken.com

DIN LOKALA VOLVO PENTA HANDLARE

Vi har originaldelarna du behöver till din motor.

Auktoriserad Volvo Penta Center



Björnhammarvarvet AB

Björnhammarvägen 25

184 94 Åkersberga

Tel 08-540 271 10 Fax 08-540 273 54

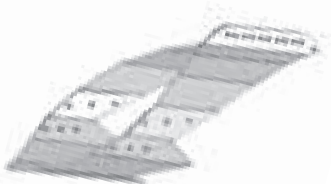
Hemsida www.bjornhammarvarvet.se

Välkommen till Roslagens Marincenter

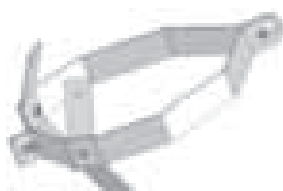
Båthamnsvägen 1, 184 40 Åkersberga

Moorsafe AB

Vi tillverkar Moorsafe® ankare, boj- och bryggförankringar och Moorflex elastiska ryckdämpare.



Moorsafe bryggförankring



Moorsafe bojförankring



Moorflex ryckdämpare

Tel: 08-540 640 25, Fax: 08-540 657 65, Mobil: 070-773 29 12, E-mail: info@moorsafe.com
www.moorsafe.com, www.roslagens-marincenter.se (Bojringen) (Förankring)

KANOTUTHYRNING:

Paddla Långhundraleden i Vikingarnas kölvatten, eller kajaka i Stockholms vackra skärgård

Vi har öppet hela sommaren, men ring gärna och boka.

Tel: 08-540 640 25, Fax: 08-540 657 65, Mobil: 070-445 19 05

www.roslagens-marincenter.se (uthyrning)

Säker förankring av bojar och flytbryggor

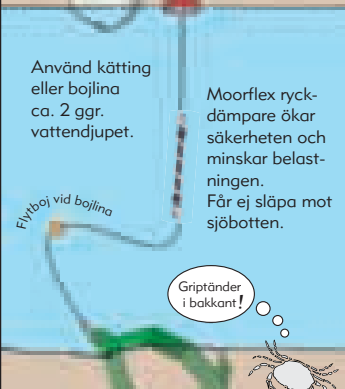
Det vanligaste sättet att förankra bojar och flytbryggor är fortfarande att på "stenåldersvis" använda tunga och otympliga sten- och betongblock. Se nedanstående rekommendationer för bojtyngder av betong respektive motsvarande storlek för Mooringar.

Använd kätting eller bojlinor ca. 2 ggr. vattendjupet.

Mooflex ryckdämpare ökar säkerheten och minskar belastningen. Får ej släpa mot sjöbotten.

Flutboj vid bojlinor

Griptänder i bakkant!



Vid belastning och sjögång lyfts Mooringen i framkant, men griptänderna i bakkant greppar alltid och gräver ner sig i sjöbotten.



Av försäkringsbolag rekommenderade bojtyngder av betong vid fast förtöjning

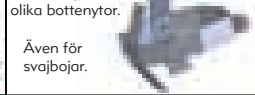
Vikt på land (kg)	Vikt i sjön (kg)
370	200
560	300
850	450
1400	750

Mooringen levereras i 4 delar och monteras enkelt med 4 st. medföljande bultar.

Motsvarande vikt för Mooringar med griptänder i bakkant som kan gräva ner sig i sjöbotten

25 kg
40 kg
55 kg
70 kg

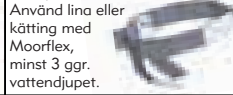
Mont. alt. 1 för boj- och bryggförankring vid olika bottenytor. Även för svajbojar.



Vid mycket hårda bottenytor rekommenderas att använda storleken större Mooring

Båt - deplacement i ton	
Skyddat läge	Utsatt läge
1 ton	0,2-0,5 ton
3 ton	1,0-1,5 ton
6 ton	2,0-3,0 ton
10 ton	4,0-5,0 ton

Mont. alt. 2 för bryggförankring vid mjuk sedimentbotten. Använd lina eller kätting med Mooflex, minst 3 ggr. vattendjupet.



Rek. Priser

Obehandlad	Varmgolvade
1250	1750
1750	2350
2200	2950
2600	3450

Moorsafe ankare, överlägsen hållkraft även vid hårda sand- och lerbottenar.

Se video, www.moorsafe.com Pris från 4.000 kr.

Mooflex ryckdämpare för lina och kätting. Rekommenderas alltid vid utsatta lägen. Vikt 2,5 kg, fjädrar 600 mm, rek.pr. 1.950 kr.



Köp våra effektiva förankringar hos den lokala båtillbehörsbutiken eller bryggleverantören. Om våra förankringar ej finns på orten var god beställ enligt nedan.

För leverans till återförsäljare, hamnar och konsument
Moorsafe AB, Roslagens Marincenter AB
Båthamnsvägen 1, SE-184 40 Åkersberga
Tel: +46 8 540 640 25 Fax: +46 8 540 657 65
www.moorsafe.com www.roslagens-marincenter.se

För leverans till hamnar och konsument
Nordiska Flytbryggor AB
Genavägen 22, SE-450 63 Högsäter
Tel: +46 528 40 270 Fax: +46 528 40 778
www.flytbryggan.se