

Från handkraft till hydraulkraft.

Tillbakablickar och nutid, 50 år med Tyresö båtklubb

För många år sedan, alldeles i början av 1960-talet, ägde Lindalens Egnahemsförening en tomt med dansbana i Lindalen. Då Lindalen alltmer började bebyggas med villor sålde föreningen tomten. Vad skulle man göra med pengarna? Vad efterfrågade medlemmarna? En sjötomt med båtplatser såklart. Man bodde ju i en skärgårdskommun. Tyresö fritidsnämnd kontaktades. Och så var man igång med planeringen.

En av de drivande krafterna var Martin Kruger i Egnahemsföreningen. En informell båtklubbskommitté tillsattes. Närmare tidpunkt för dess tillkomst saknas i arkiven. Mycket talar dock för att kommittén bildades hösten 1962.

I ett odaterat brev till ledamöterna av båtklubbs kommittén kallas till ett möte i båtklubbsfrågan tisdagen den 19 februari 1963 i Medborgarhuset, Trollbäcken. I denna kallelse står bl.a. följande: "Efter många samtal både personligen och per telefon med Stockholms stads myndigheter börjar det nu klarna något beträffande det tilltänkta markområdet för båtanläggningarna. Det tråkiga är att ärendet dragit så ut på tiden. Idrotts- och friluftsstyrelsen tog t.ex. fyra månader på sig att tillstyrka vår begäran, och slutgiltig besked kan vi inte vänta förrän någon gång i vår.

Vilka villkoren för kommunen än blir, tyder dock alla tecken på att vi får disponera strandområdet vid Storängsladan redan fr.o.m. i sommar. Det synes därför vara lämpligt att redan nu sätta i gång förarbetena för bildandet av klubben, diskutera de ekonomiska förutsättningarna, etc.

Arkivkopian av kallelsen är inte undertecknad, men mycket talar för att avsändaren är Tyresö Kommuns Fritidsstyrelse. Vid detta möte – den 19 februari 1963 – bildades en interimsstyrelse, som skulle hålla kontakt med kommunen och förbereda bildandet av en båtklubb. Till styrelsen valdes bl.a. Gunnar Jansson (ordf.), Henry Hander (sekr.), Georg Geidenstam (kassör) och Martin Krüger (materialförvaltare). Interimsstyrelsen inledde sitt arbete med bl. stadgar för en klubb omfattande såväl segel- som motorbåtsägare med anknytning till Tyresö kommun.

Det framgår av protokollet från ett möte den 27 februari att man tillsammans med Tyresö kommun och markägaren Stockholms stad ansåg att enda för närvarande tänkbara placeringen av en hamn var vid Storängen intill Uddbyviken.

Vid ett allmänt möte den 18 april presenterades vad som hittills framkommit och ett enhälligt beslut fattades om att bilda en båtklubb i Tyresö.

Ett förslag till stadgar presenterades. Ett anmälnings-formulär liksom stadgeförslaget beslöts skickas ut till intresserade. Som kuriosum omnämndes att man samlade in medel i en hatt för att finansiera bl.a. porton, stencilutskrifter mm. Insamlingen gav 89,65 + ett 35-öres frimärke.

Ett första klubbmöte beslöt man hålla den 9 maj 1963 i Tyresö Medborgarhus. Klubbmötet samlade 50 personer. Henry Hander rapporterade om läget med markförhandlingarna, där förhoppningar om att ett avtal skulle komma till stånd under sommaren.

Redan nu kunde medlemmar utan båtplats få ett tillfälligt tillstånd att ligga med sin båt inom det tilltänkta området. Uppläggningsen blir en senare fråga. Man hoppades dock att det skulle lösa sig så att förberedelser för en slip skall hinna vidtas innan dess.

Stadgeförslaget skulle bearbetas vidare till nästa möte. Till klubbens första styrelse valdes Gunnar Jansson (ordf.), Harry Hander, Sune Hedman, Lars Gunnar Claesson, Georg Heidenstam och Martin Krüger. Ett förslag att båtplatserna skulle utlottas bland medlemmarna förkastades. I stället beslöts att dessa skulle tilldelas i den turordning man blev medlem i båtklubben.

Den 9 maj 1963 bildades Tyresö Båtklubb, som från början bestod av 119 medlemmar. Klubbens första adress var c/o Tyresö bilskola.

Första bryggan hade plats för 30 båtar, fick bli start på den hamn vi idag använder. Oljefat och virke från ladan som revs, blev lite provisoriska bryggor. Året var 1964 när den första slipen kom på plats med en järnspånt lagd på en plankbädd. Man tog upp ett 50 tal båtar denna höst, alla båtägare vågade inte ta upp sina båtar med detta provisorium, utan föredrog att ta upp på varv och upptagningsplatser med mindre riskabla uppdragningsanordningar.

Det var för att passa hjulens bredd på upptagningsvagnen, så den gick rakt upp och ner ur vattnet. Slipen har i princip legat på samma ställe hela tiden. Båtarna drogs upp av en ombyggd, fyrhjulsdreven i Shell färgerna röd och gulmålad Willys-jeep med reklam för Bro garage. Denna draghjälp från andra världskriget var en av de första maskinella investeringar klubben gjorde.

Tyresö brädgårds gula hjullastare utan hytt av märket Tractomotive, en större och starkare och inte minst tyngre dragtraktor lånades, den orkade med de större och tyngre trämotorbåtar som fanns hos klubbmedlemmarna. Det visade sig att krigsjeepen var lite för lätt för sina uppgifter vid upptagningen. Jeepen kunde dock användas vid sjösättningen, men ibland behövdes det en del kött för att tynga ner fören på båten och upptagningsvagnen. Båtvagnen var en trehjulning med två snedstöttor, som satt bak på vagnen vid hjulaxeln och ett stöd- styrhjul fram. Hjuln var vanliga bildäck. Man fick ofta ta till handkraft för att få båtvagnen på plats, både när båtvagnen med pålastad båt skulle kopplas till dragtraktor eller jeepen vid sjösättning.

Man var även tvungen att baxa vagnen för hand när man skulle lasta på båten vid sjösättning. Fören fick oftast stötta upp för hand, när båtarna låg på vagnen. Då var det handkraft och råstyrka som gällde. Till sin hjälp använde man en s.k. luna och en lunabock. Bocken var som en tetraförpackning med en skjutbar hållare, som kunde ställas in i olika höjdlägen på en av tetrans kanter. Lunan var en rejäl stock. Man placerade in lunabocken intill vagnen och lade lunan på hållaren, med stocken en bit under kölen. Fyra till fem man fick till uppgift att med hävstångsprincipen höja båten från vagnen, först aktern och sedan fören. Fem-sex man avdelades på varje sida att stötta båten när den höjdes. Båten pallades under först bak och sedan fram, så att man kunde ta bort vagnen.

Röstläget blev ibland väldigt högt och intensivt, om båten lutades åt ena eller andra hållet. Det får med dagen ögon betraktas som ett under att inga olyckor hände med denna dåtida moderna upptagningsform. Det hände dock att lunan gick av och båten dråsåde ner på vagnen igen. Det

gällde då för stöttarna att inte få panik och släppa taget, då hade det gått riktigt illa. Detta var ett tidsödande och folkkrävande arbete.

Uppdragnings och sjösättningsdagarna blev väldigt långa och arbetsamma. Pallningen var mest plockepinn. Båtvaggor och bockar i stål var inte uppfunna för fritidsbåtar på sextiotalet. Då var det klurighet, som blev till möjligheter, som istället fick lösa problemen. Man använde senare även domkrafter, s.k. kärringar som vevades upp och finns kvar även idag. De används idag av naturliga skäl inte vid normal hantering av våra båtar.

De första båtarna som kom till hamnområdet hade inga bryggor att lägga till vid, utan man fick köra upp båtarna i vasskanten i stället. Det var gamla trämotorbåtar av varierande storlek som fick strandkanten som sin först båtplats hos den nystartade Tyresö BK.

Bryggorna byggdes på vintern 1964-65, då långa telefonstolpar drevs ner i dyn. Bryggans riktning lades ut på isen och man markerade var stolparna skulle sättas. Den för hand med yxa tillspetsade stolpen släpades ut på isen av 6-8 ibland ivrigt löpande dragare till den plats där den skulle i. Ett hål som passade stolpen höggs upp. Någon meter från stolpens bottendel fästes sedan en tvärslå och uppe i toppen fästes fyra kraftiga rep, för att användes som styrmedel.

En man vid isvaken och en man i varje repända och ett antal gubbar vid ett enkelt spel, fastsatt på en rörställning med två ben som man successivt höjde stolpen med. Styrmannen vid hålet fick sedan hålla emot med en plankor för att styra stolpen i hålet. Repgubbarna spände sedan ut repen i de fyra väderstrecken och kunde på så sätt rikta upp stolpen så den åkte ner i hålet och fastnade på tvärslån. Basen kollade att stolpen stod i lod och man kunde slå bort tvärslån med en yxa. Ner åkte stolpen och repgubbarna drog sig snabbt in mot stolpen.

Ett drygt tiotal man med tillräckligt mycket mänsklig vikt som pålningskraft, så drog man och sedan tryckte och taktfast gungade med plankor ner stolpen i bottendyn. Ibland användes tråklykor och höga riktiga träbockar, inte mänskliga för att resa upp stolpen, men pålningssättet var densamma. Därefter spikades tvärslåar mellan stolparna.

Bryggbyggarna måste vara riktiga balanskonstnärer för att lägga ut de plankor, regler och brädor, som skulle bli bryggor. Efter några år levde stolparna sitt eget liv och hade intagit olika höjdlägen, då var det bara att justera tvärslåarna i rätt läge så bryggan blev någorlunda plan. När klubben var ny, var det ibland ett plockepinn av bräder som fick plockas om när man ville använda sig av en brygga och komma ut eller in från sin båt.

Båtar över 8 meter fick ligga på svaj. Redan 1969 kunde det investeras i flytblock och klubben fick sina första flytbryggor som var plana och följde med vattenståndet och medlemmarna erbjöds att köpa Y-bommar för behändigare förtöjning. Y-bommarna skrevs av på 5 år och tillföll sedan klubben. Segelbåtarna fick möjlighet att komma till klubben 1965, många fick dock ligga på svaj i början. Några av båtarna kunde inte förtöjas vid sin bryggplats efter sjösättningen, utan fick förtöjas på samma sätt som innan bryggorna fanns, d.v.s. i vasskanten.

Båtarna var inte lika täta som dagens plastbåtar. De första bryggorna kom att ligga där brygga 3 och 4 ligger idag. Ny upptagningsvagn blev införskaffad 1968, efter diverse diskussioner i styrelsen. Den hade 4 hjul och 2 axlar. Detta kom till medlemmarnas kännedom tidigare än vad styrelsen beslutat, så i demokratisk anda var det bara i klubba igenom införskaffandet. Samtidigt skaffade klubben ett spel som nu kunde användas vid upptagning och sjösättning. Huset som innehöll spelet finns fortfarande kvar nedanför klubbhuset.

Nedanför där klubbhuset ligger idag fanns i början på 70-talet, även en bensinponton med pumpar från oljebolaget Caltex. Det behövdes då de flesta båtarna framdrevs med motor. Några för handkraft, vissa med tvätten på tork d.v.s. med segel och vindkraft.

Flytblocken vittrade dock efter en tid sönder och förlorade sin bärkraft. Nu var det dags för de väsentligt dyrare betongbryggorna som vi har idag. Något som idag i det närmaste skulle vara omöjligt, var att klubben inte ägde bojstenarna, det blev verklighet först 1974 genom en snygg överföring av styrelsen.

Båtupptagningsvagn för både motor och segelbåtar byggdes och utvecklades för att förenkla arbetet med båtarna höst och vår. Nu kom även en mobilkran med i bilden, som lyfte båtarna från upptagningsvagnen till bockar och vaggor som behövdes för båtarnas vinterförvaring.

Det medförde en extra kostnad på 100 kronor per lyft vår och höst, då kran inte ingick i vinter och sommarplatsavgiften. Nästa årtionde 80-talet innebar ytterligare modernisering av sjö och upptagningsmetoderna. Då införskaffades de nya upptagningsvagnarna som kunde användas hela vägen från vattnet till pallning och i omvänd ordning vid sjösättning.

Nu behövdes inte så mycket handkraft som tidigare, man behövde bara flytta stöttorna längsgående manuellt, samt lossa bandet vid upptagningen och spänna det vid upptagning. Dessa vagnar har hållit hela tiden fram till idag, med olika modifieringar och förbättringar som följd.

Många arbetstimmar har givetvis gått åt till att serva och reparera dessa under de nästan 30 år de varit i vår ägo. Med åren har båtarna blivit både längre och bredare och några av de ursprungliga medlemmarnas båtar, kunde vi inte ta upp hos oss sedan ett antal år.

Nya medlemmar som tillkommit senare, skaffade större båtar, som vi inte heller kunde erbjuda vinterplats. Det var dags att börja tänka i nya banor och på framtiden. När vi kom till år 2012 var det tid att köpa en ny större båtvagn, som kom lagom till sista upptagningshelgen. Det visade sig att vagnen behövde modifieras under vintern då den inte var riktigt anpassad för vår verksamhet.

När det var tid för sjösättning våren 2013 och vagnen skulle levereras med den nya modifieringen, brast ett lyftband när den skulle lastas på trailern och vagnen dråsade i backen, det fick till följd att vi inte kunde använda densamma under hela våren.

Vagnen måste genomgå så att inga skador hade uppkommit vid olyckstillbudet. Denna nya moderna upptagningsvagn är så fiffigt konstruerad, att man inte behöver göra något för hand utan allt sker hydrauliskt.

Det har hänt mycket under klubbens första 50 år när det gäller att ta hand om våra båtar stora som små.

Styrelsen

Under de första åren 1963 till 1970, var vi under Kommunal uppsikt, under denna tid fanns det två representanter från kommunen som satt i styrelsen, en ordinarie samt en suppleant. Vi ansåg att vi kunde stå på egna ben 1971, men höll kommunkontakt per brev och telefon. Sektioner under 1960-talet var fyra till antalet Hamn, Motorbåt, Segel och Juniorsektionen. Vi blir medlemmar i RF 1967.

Våra avgifter var lika skyhöga, då som nu, eller vad sägs om en medlemsavgift på 25:00 och en inträdesavgift på 10:00, det var inte billigt att vara med på den tiden 1963.

Kansliet fick sin början, så smått 1965, när Gunvor Krüger började hjälpa sin man Martin att skriva allt som berörde båtklubben. Allt skrevs för hand, det fanns inte tillgång till skrivmaskin på den tiden. När vi skulle datoriseras tyckte kanslisten Gunvor Krüger det var dags lämna sin post 2001 och kansliet upphör.

Klubbvimpeln skulle ingå i båtavgiften från 1970. Samma år diskuterades vaktfrågan, som enligt gammal god svensk sed skulle utredas. Vi vet nu hur det sedan gick. Redan 1972 fungerade nattvakten bra.

Klubbholmar har diskuterats under årens lopp, där Grönskär och Malmaön (Korshamn) på Ingarölandet har varit aktuella.

Datautrustning till kassören inköps 1988 för att underlätta bokföringen, som hade hunnit bli ganska omfattande.

Årsmötet 1989 ajourneras en månad p.g.a. vissa oklarheter angående den ekonomiska redovisningen. Styrelsen beviljades ansvarsfrihet vid det återupptagna ajournerade årsmötet 13 april.

Nya stadgar har omarbetades ett antal gånger under årens lopp så de är tidsenligt anpassade. Höstmötena började protokollföras 1998.

Den första båtstölden inträffar 1999, vi har tack och lov inte drabbats av särskilt många stölder. Vårt vaktsystem som kom i gång i början på 1970-talet har nog varit en bidragande orsak.

Från 2003 måste alla som har båt på klubbens område vara medlemmar, vi har nu inga gästliggare p.g.a. skatteskäl, moms.

Vår omsättning av både båtar, medlemmar samt pengar har ökat från 1963. 2013 Motorbåtar 159 st. segelbåtar 202 st. Medlemmar 1963 50 st. första mötet 2013 646 st. 1963 var ekonomin inte så om fattande, 90 kronor blev det i klubbens första kassa. 2013 är omsättningen cirka 3 450 000 kronor. Båtplatser 1964 Sommar 62 st. Vinter något mindre, då inte alla båtägare vill, vågade ta upp sin båt p.g.a. den inte helt utbyggda slipen. 2013 Sommar 263 st. Vinter 320 st.

Ordförande genom tiderna 15 st.

1963 Gunnar Jansson Interimsordförande

1963 Gunnar Jansson

1964- 1964-06-17 Henry Hander

1964-06-18-1965 Stig Öberg

1965 Henry Hander

1966-70 Sven Ove Järbrink

1971 Ove Lexhed

1972-73 Sven Strömberg

1974-76 Bengt Aspequist

1977-78 Jan Olov Hedman

1979-80 Christer Olausson

1981-90 Allan Alvin

1991-2003 Arne Sahlin

2004 Henrik Andersson

2005 Henrik Andwinge

Hedersmedlemmar (hedersledamöter) = 8 st.

1969 Ture Åkerblom

1985 Conny Hansen

1991 Allan Alvin

1997 Martin Krüger

2005 Melker Nilsson

2008 Gunvor Krüger

2010 Jan-Olof Hedman

2010 Thomas Nilsson

Köpet av vår tomtmark

Vi har arrenderat vår mark av Tyresö kommun sedan klubben startades. Kommunen har i sin tur arrenderat samma mark av Stockholms kommun. Sommaren 1992 sade Stockholms stad upp arrendet för omreglering. Arrendeavtalet löpte ut 1993-03-31.

Tyresö kommun var inte intresserade av att i framtiden vara mellanhand mellan TBK och Stockholms stad. Men de var villiga att hjälpa till att förhandla fram ett nytt arrendeavtal mellan oss och Stockholms stad.

Stockholms stad föreslog på försommaren 1992 att vi skulle få arrendera marken för 80 000 kr/år, som var det nuvarande arrendet, istället för de 45 000 kr/ år.

Då ränteläget den sommaren inte var så gynnsamt, marginalränta 75 %, meddelade Stockholms stad att de inte längre stod kvar vid sitt bud.

Styrelsen beslöt då att undersöka vad det kostade att köpa marken. Vid årsmötet 1993 fick medlemmarna ta del av det nya arrende och hyresavtal som Stockholms stad kommit med.

Det gick ut på att vi skulle få behålla vårt nuvarande arrende, men att vi skulle få dubbel hyra istället.

Vi fick också möjligheten att köpa marken för 2.1 miljoner kronor. På försommaren vid ett möte mellan en representant från Stockholms stad och oss i klubbstugan, framförde vi att budet om 110 kr/kvm var för högt. Styrelsen ansåg 30 kr/kvm var mer rimligt.

Bollen var nu hos staden som lovade att återkomma under hösten. Det var tufft att förhandla, råmarksvärdet var 20 kr/kvm.

Ett nytt arrendepris på 160 000 kr/ år i 25 år, med ett rabatterat första år på 80 000 kr var stadens arrendebud. Vid höstmötet var priset 80 kr/ kvm. Det skulle bli 5000 kr per medlem. Ordförande Arne Sahlin var optimist och ville hålla kvar vårt ursprungsbud, andra medlemmar ville att vi skulle anta kommunens pris. Så blev äntligen köpet av marken klart, vi måste godkänna köpet senast 23 maj 1996, därefter måste Stockholms fastighetskontor godkänna köpet och lantmätaren stycka av markområdet till en egen fastighet.

Detta kunde tidigast göras under senhösten, då även förvärvet skulle betalas. Priset blev 2.0 miljoner kronor, plus lagfart på 5 % (100 000 kr.)

Från början var priset 2.4 miljoner kr, vårt bud var 600 000 kr. Vi skulle även betala arrende från 1 april 1993 till 31 dec 1996, vilket var 340 000 kr. Om vi övertog marken tidigare skulle vi få tillbaka 13 400 kr/månad. Marken vi skulle köpa var på 20000 kvm, men visade sig vara 36004 kvm, dessutom ägde inte kommunen all den mark som vi skulle köpa.

Det ingick även 54700 kvm vatten i köpet. Det ingick också en samfällid väg från 1904, mellan vår grind och staketet vid brygga 1. Staden var tvungen att lösa in vägen för 5000 kr från de övriga ägarna. Staden försökte krypa ur avtalet, när de upptäckte att markområdet var drygt 80 % mer än vad man trodde. Markpriset blev på så sätt bara knappt 56 kr/ kvm inklusive vattenområdet.

Vi fick en sänkning av vårt lån till markköpet på 4000 kronor, när vi omförhandlade villkoren för lånet under 2002.

Hamnen

Vår viktigaste funktion i klubben är vår hamn med tillhörande funktioner. Vårt hamnområde har utvecklats från att ha varit en något bottenlös åkermark till att bli en stabil hamnplan som numera tål båtbelastningar på upp mot 8-10 ton och storlekar på över 40 fot (12,0 meter).

De första bryggorna låg ungefär där brygga 3 och 4 ligger idag. Under årens lopp har fler bryggor tillkommit, för att se ut som i dagsläget. Vårt lilla gamla mastskejv som byggdes någon gång på i slutet 60-talet, tror jag, blev med tiden för litet och omodernt.

Det stora kom till i början på 70-talet. Dessa har nu under 2010-2011 rivits och ersatts med ett mera ändamålsenligt mastskejv. Nu kan man i princip lägga upp och ta ner alla de master som finns i skejvet själv tack vare ett lättskött lyftsystem.

Slipen har snart 50 år på nacken och har legat på i princip samma plats under alla dessa år. Vår nuvarande mastkran kom till i samband med stora mastskejvet, det behövdes en kran för att masta på, för nu hade storleken på segelbåtarnas blivit större, så även masternas längd. En ny upptagningsvagn beställdes 1986, 1990 påbörjades byggandet av det nya traktor och vagnskejvet.

Vi sålde även vår gamla motorbåtsvagn, segelbåtsvagn och en av våra gamla traktorer i september detta år till TBS.

Hårdgörning av bockplan genomfördes våren 1992. Byte av elkablar till riktiga elkablar och elskåp gjordes hösten 1993 för att fullföljas 1994.

Ny 2-växlad vinsch till mastkran monteras våren 1999.

Vi fick en tappkran för färskvatten vid slipen våren 1999.

Vi tog bort de gamla bryggrindarna på våren 2002, till någras förtret, men till mångas glädje.

Vi fick en ny elanläggning med ny med godkänd el och säkringscentral.

Vår första bojeka gjordes 1968 i galvad plåt, och fick en vad man då trodde en mycket grundlig bottenmålning av den fantastiska VC-17. Nu vet varenda båtmänniska att föreningen zink och koppar inte är så hållbar. Vår nya bojeka döptes lördagen 12 april 2002 till Bojan.

Upptagningsvagnarna är från 1984 och 1986, och började år 2002 bli rätt slitna, varför det var dags att öka investeringstakten när det gäller våra tyngre investeringsobjekt. Nu var en ny traktor och ny uppdragningsvagn med i investeringsplanerna, för detta år.

Gamla traktorskjulet rivs 2008, nya mastskjulet börjar byggas, nya brandsläckare monteras vid varje brygga, samt att vi börjar med bottentvätt på slipbacken, direkt när båtarna kom upp ur vattnet.

Den nya drevvagnen fanns tillgänglig från 2009.

Bryggornas landfästen fick ny belysning detta år.

Första upptagningsvagnen och tillhörande traktor blev ombyggd för fjärrkontroll 2010, samt att komradioutrustning införskaffats för bättre kommunikation mellan pallbas och traktorförare.

Detta år 2009, sattes även säkrare elstolpar upp på hamnplan.

Sommaren 2011 byggdes vagn 2 och traktor om till fjärrstyrning, med låda på magen. Nu var båda gamla upptagningsvagnarna ombyggda för fjärrkontroll.

Förråden vid traktorgaraget färdigställdes detta år.

Juniorernas bodar byggdes om 2012, med ny fasad.

Även det lilla mastskjulet byggdes ihop med det stora mastskjulet 2012.

Vi har också under vintern 2012 och våren 2013, tagit upp slipplåten ur vattnet. Breddat densamma för att passa vår nya upptagningsvagn, samt återigen "sjösätta" rampen lagom till vår första sjösättning våren 2013. Tyvärr har vi i dag inte kunnat premiärköra den nya upptagningsvagnen på vår nybreddade slip.

Klubbstugan

Vi blev lovade ett klubbhus 1968 på 70 kvm av dåvarande fritidsintendenten i Tyresö kommun, slutgiltigt besked skulle komma under våren. Vi byggde själva vårt klubbhus med egen arbetskraft och medel, det blev i det närmaste klart 1972. I början på 90-talet diskuterades om vi skulle bygga om och ut eller bygga en ny klubbstuga. Frågan har blötts och stötts under årens lopp, tills idag då vi renoverat kök och toaletter. Den som lever får se, nu drygt 20 år sedan frågan först ställdes, vad vi vill göra med vårt gamla klubbhus.

Klubbmästeriet

Klubbmästeriet har sett till att klubbens medlemmar, sedan sektion startade i början på 70-talet, fått tillgång till olika sammankomster, fester och andra aktiviteter. Midsommar på

Fjärdlång startade i början på 70-talet, för att 1975 flyttas till Grönskär. Skärgårdsstiftelsen som nu börjat komma igång med fastighetsförvärv, köpte större delen av ön.

I slutet av 80-talet konstruerade klubbmästeriet en monteringsbar dansbana, som ställdes upp på ”midsommarudden”. Men det blev så småningom problem med transporten av materialet till varje midsommar. Efter mångas önskemål byggde klubben en flytande dansbana i mitten på 2000 talet, för att användas vid midsommarfirandet på Grönskär.

Eskaderseglingar, Kräftkör, och andra aktiviteter ihop med motorbåt och segelsektionen har arrangerats från starten av klubbmästeriet. Traditionell påsk-ärtsoppa har serverats på vårkanten i klubbstugan, när vi vårrustar våra båtar. Jul och luciafester ordnades från 80-talet fram till 2002. Höstmötet med tillhörande fest tog över luciafirandet. Klubbmästeriet startade pubafton 1996, till och från med en båtloppis.

Segelbåtsektionen

Vi har haft och har fortfarande många aktiviteter, som vi medlemmar kan vara med på.

Visbyseglingarna startade 1968 med 5 deltagande båtar och fortsatte under 80-talet, tyvärr kom det in vissa säkerhetsbestämmelser, samt lite dåligt deltagarantal, som gjorde att klubben beslöt 1994 att upphöra med denna verksamhet.

Samma år började vi med våreskadern, tillsammans med Motorbåtssektionen. Eskadersegling på våren, har varit och är en gammal tradition som funnits i klubben i många år. För många av klubbmedlemmarna är det starten på årets båtsäsong. Det är en ren familjesegling som pågår under ett par dygn. Man kan både vara med i kappseglingen utan spinnaker, eller vara med på övriga aktiviteter med tillhörande kulinariska läckerheter. Efter julisemestern kan man vara med i kräftköret, där man tar sig till kvällens kräftkalas antingen individuellt eller genom att vara med i vår kappsegling, där slutmålet är den valda natthamnen för gemensamt kräftätande. Vi arrangerade kräftköret själva 2002, från att tidigare haft denna aktivitet tillsammans med Trollbäckens BåtSällskap.

September varje år skall en klubbmästare i segling koras. Under 70 och 80-talet var deltagande segelbåtar i kappseglingen mellan 20 till 30 båtar. Då var medelåldern på seglarna yngre och kappseglinglusten stor hos medlemmarna. På 90-talet sjönk deltagarantalet och var i början på detta sekel lite drygt 10 båtar. De senaste åren har återigen deltagarantalet ökat till 20-talet segelbåtar som kappseglar.

Under 70-talet, hade vi en del tävlingsutbyte med Österhaninge BK, där vi seglade med våra juniorer i en segelstafett, där startbåtarna var optimistjollar, som sedan växlade över till de stora havskappseglarna. Dessa seglingar genomfördes ute vid Fjärdlång, Kolnäsviden och ÖBK:s klubbholme, som jag inte vet namnet på. Dessa aktiviteter var mycket populära bland deltagarna.

Traditionellt sedan 1994 avslutas segelsäsongen med en sista segling till Sandhamn i mitten av oktober, en tradition som är så stark att när seglingen tidigarelades 2010 kom bara två seglare till start och kappseglingen fick ställas in. Det är mer regel än undantag att några av båtarna, när de kommer till hamnen på söndagseftermiddagen lägger till vid mastkranen för att direkt börja masta av, man skall ju gå upp på landbacken med båten nästkommande lördag. Det är nu slut på segelsäsongen.

Alla klubbmedlemmar är välkomna att vara med, i dessa aktiviteter oavsett båttyp.

Årets TBK-seglare började 1997.

KM samseglades under 1988 med TBS på en triangelbana på Jungfrufjärden i 2 race med 30 deltagande båtar, varav 10 från TBK. 1989 var KM öppen för seglare från andra båtklubbar. KM rekord 1996 var 28 startande TBK båtar.

Våra seglande kvinnor, började med en tjejräff förfrågan hösten/vintern 1992. Detta som sedermera blev tjejsseglingar. Tjejsseglingarna startade hösten 1997, med en segling en kväll varje vecka vår och höst.

Hösten 2001 var dock dessa inställda p.g.a. att ansvariga Lottie Blomgren denna höst såg till att det kommer nya juniorer, nämligen första sonen till klubbens juniorverksamhet i framtiden. 10-12 tjejer har ställt upp varje gång, som mest har det varit 16 tjejer.

Våga på vågorna är ett motto som alla deltagande tjejer har anammat med stor bravur. Tyvärr dog intresset ut och dessa upphörde till säsongen 2005.

En liten kul incident hände 1985, då pojkarna efter en seger i Gotland runt, på väg hem från Sandhamn, blev tagna av tullen som misstänkta spritsmugglare. Båten var en väl segermaskerad segelbåt, med två glada bröder Anders och Ulf Levander ombord. Tullen fick, tji, och segrarna fick ytterligare ett seglarminne för livet.

Från fantaster till familjesegling.

Onsdagsseglingar startades som en intern klubbsegling under 70-talet med ett stort deltagarantal, det var inte ovanligt att det kom över 20 båtar till start. Då var det segling på blodigt allvar.

Det uppkom situationer under seglingarna, som ledde till protester, som ibland gick ända upp till Svenska seglingsförbundet, som fick avgöra protesterna och hur prislistan slutgiltigt skulle se ut.

Några år i mitten på 90-talet avslutades onsdagsseglingarna med en ensamsegling med bara skepparen, en så kallad gastavmönstring.

Stora nyheter presenterades 1999, poängsystemet ändrades så att man får 1 poäng vid alla kappseglingar. Det gamla ersatte med en differentierad poängberäkning, samt att man startade gemensamt på våren och individuellt på hösten.

T-lys tillkom 2007 i onsdagsseglingarna, som ett komplement till det vanliga Lyshandikappet för att båtarna skall komma närmare varandra i resultatlistorna.

Vi deltog även i en riksomfattande kappseglingcup. Kvällsutmaningen för alla onsdagsseglande båtklubbar i Sverige, där vi blev bästa ostkustklubb, det gällde hur många båtar som deltog i varje segling. Onsdagsseglingarna har utvecklats till att idag vara en trevlig familjesegling, där deltagarna lär sig mer om den egna båten, gott sjömanskap, kappseglingens tjusning och med ett tävlingsinslag som extra krydda.

Medlemssektionen startade 2004

Det moderna samhället med den nya informationstekniken, kräver att vi i vår klubb hänger med. Vi har från slutet av 90-talet en hemsida och en webbmaster som ser till att vi kan få ut information på ett enkelt och snabbt sätt.

Den nya tekniken tog över TBK-bladet om vad som hänt och det som komma under säsongen. TBK-bladet som varit en bra informationskälla sedan starten 1984 för medlemmarna, gick därför i graven vid årsmötet 2010, till många gamla medlemmars sorg. Detta på den tiden ypperliga informationskanal kom ut med olika antal nummer under åren, det var mellan 2 till 7 nummer per år. Utgivningstakten var helt kopplad till hur aktiva vi medlemmar var och vad redaktionen själva kunde ragga upp och skriva om.

All arbetsplikt börjar läggas in på hemsidan 2005.

Nytt datasystem för uppdatering av medlemsregister samma år.

Kalendarium för våra aktiviteter läggs in på hemsidan 2007.

Vi börjar vi bygga ett nytt bokningssystem 2009 på hemsidan, upptagningslistor ligger nu på hemsidan. Vi börjar med användarnamn och lösenord till vissa hemsidauppgifter 2010.

All medlemsfakturerering sköts från 2012 genom vårt nya medlemsregister. Medlemssektionen sköter idag alla medlemsfrågor och har på så sätt tagit över de uppgifter som kansliet tidigare skötte.

Ornö runt.

Startade 1973 när Erling Hansen var chef för segelsektionen och tack vare ett en stor insats av Conny Hansen för att organisera allt blev det snart en stor skärgårdskappsegling, som satte TBK på kartan. Under slutet 70-tal och under 80-talet, var det ibland ett startfält på över 300 båtar, 1982 var det 355 båtar. Tävlingskansliet på land låg inne hos Watski på Erstagatan.

Då fanns inte den moderna teknik, som i dag finns, för att få fram resultaten, fick man använda den tidens hjälpmedel, som kallades miniräknare. Det tog lite tid att på detta sätt för två personer i tävlingsledningen att för hand räkna fram tävlingsresultatet.

Men till prisutdelningen på kvällen var det klart och man kunde kora totalsegraren och de olika klassegrarna. 1984 startar TBKs första kvinnliga besättning i seglingen. 1985 Ornö runt blir en speciell grupp i segelbåtssektionen.

1990 blir Ornö runt en egen sektion med plats i styrelsen. Denna segeltävling firar i år 40 års jubileum, och tillhör en av Sveriges största kappseglingar, med ca 200 startande i olika köl och flerskrovsklasser.

Tävlingen är idag det som gjort klubben känd i seglarkretsar i hela Sverige.

Historia och framtid med Juniorerna.

Redan 1965 startades ungdomsverksamheten, som bestod av jollesegling och sjövätt för de yngsta i klubben.

Man började bygga 2 stycken optimistjollar, jag tror det var i Forellskolan.

Varje måndag och tisdag intar ett tjugotal glada juniorer hamnplanen nere vid mastkranen, för att lära sig att segla optimist.

Med entusiastiska ledare, som lär ut i många fall själva lärt sig seglingens grunder under tidigare årtiondens juniorseglingar, lära ut sina kunskaper till klubbens blivande framtid.

1981 seglade Rikard Isby VM i laser i Sardinien för Sverige.

1985 hade TBK som båtklubb seglade Lars Stugmo VM för 505 båtar i Japan för Sverige. Båda dessa ungdomar representerade vår klubb. Många av de som nu är medelålders och "kappseglar" eller bara seglar har redan i slutet på förra seklet varit juniorseglare. Vi har för att vara en båtklubb en riktigt stor ungdomsverksamhet.

Motorbåtssektionen fanns 1964 -2001.

Motorbåtarna som från början i klubbens historia bestod av träbåtar av varierande längd när klubben var nystartad. Dessa är numera en raritet, som det bara finns ett fåtal kvar av. Motorbåtsfolket anordnade på 70 och 80-talet navigationskurser. Sektionen var en av de första sektionerna och var mycket aktiv fram till 90-talet, med knopaftnar, navigationstävlingar, pingsträffar, Ornö runt funktionärer, KM i navigering, midsommarfirande på Grönskär, motorbåtseskader, brandövningar, nödsignalsövning och säkerhetsbesiktning.

Utbildning och programsektionen fanns 2002-2003.

Motorbåtssektionens verksamhet togs över i början på 2000-talet av utbildningssektionen som på det nya seklet tagit över kursverksamheten. De fanns under en kort period innan medlemssektionen. Syftet med detta var att öka kunskapen om sjölivets möjligheter och klurigheter.

Sektioner idag efter 50år.

Hamnen, Junior, Klubbmästeri, Medlem, Ornö runt och Segelbåt.

Nedtecknat efter bästa förmåga av Rolf Cullberg, segelsektionen