

MOSSENS BRYGGFÖRENING

TUMLEHED, TORSLANDA

30 år

1998

- EN LITEN DEL AV TORSLANDA

Innehåll:

	sidan
Innehåll	2
Förord	3
Inledning	4
Historik	5
Lite statistik	19
Referat från protokoll och verksamhetsberättelser	20
Kvarvarande medlemskap sedan starten	28
Bryggföreningen idag	29
Bryggföreningens framtid	31
Hört på bryggan	32
Lasses berättelse	35
En arbetsdag på trimaranen	37
Fördelning av lediga bryggplatser	41
Att välja bryggplats - inte det lättaste	45
Styrelseledamöter genom tiderna	48
Från ekstock till plast	49
Hjälp!	55
Säkerhet	57
Källor	58

*Utgiven av Mossens Bryggförening, Box 110, 423 01 TORSLANDA,
Sommaren 1998.*

Förord

Denna skrift har tillkommit med anledning av MOSSENS BRYGGFÖRENING 30 års jubileum 1998.

Den är avsedd att vara ett underhållande dokument som speglar bakgrund och utveckling av samhället, båten och tekniken fram till i dag och med tonvikt på bryggans historia.

Och historierna på bryggan.

Den har skrivits och sammanställts av Gert Svensson på uppdrag av föreningens styrelse.

Styrelsen tackar för alla inlämnade bidrag till dessa sidor!

Ha en trevlig läsning!

A handwritten signature in black ink, reading "Björn Helgesson". The signature is written in a cursive, flowing style.

Björn Helgesson
Ordförande

Inledning

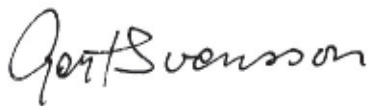
Här har jag försökt samla utveckling och skeenden samt referera till samtida, men i sammanhanget, oväsentliga händelser, allt för att läsaren skall känna igen sig.

Förhoppningsvis väcker denna skrift intresse hos läsaren att veta mera om Torslandas historia, då rekommenderas varmt Werner Wessbergs bok "Västra Hisingen - en bygd i förvandling", eller kontakt med Torslanda Hembygdsförening.

Om läsaren önskar veta mer om bryggans konstruktion och fysiska egenskaper kan endast ett studiebesök vara rättvisande. Det lär finnas goda möjligheter till en avhandling!

Berättelserna och historierna om, på och från bryggan måste ha upplevts på plats. För att ta del av framtida händelser och lustifikationer är personlig närvaro på arbetsdagar och båtutflykter en nödvändighet.

Min förhoppning är att läsaren själv noterar i denna skrift vad han/hon själv gjorde, minns eller upplevde från de nämnda tillfällena. Det lär bli en rolig läsning för kommande generationer!



Gert Svensson

Historik

Ut till landet

Under andra halvan av 1940-talet, så snart andra världskriget var slut, började stadsborna söka sig ut till landet för frisk luft och rekreation. Arbetstiderna vara långa; 8 - 9 timmar, sex dagar i veckan. Semestern var kort; två veckor. Ekonomin var inte god - men på tillväxt.

Miljön på arbetsplatserna och i städerna var inte något man oroade sig för. ”Industri skapar ju välstånd” var den allmänna uppfattningen. Antydningar till ”den gröna vågen” fanns, men detta uttryck hade ännu inte skapats. Men man ville ändå ut till landet för att bada, plocka bär och koppla av samt framför allt att ha något annat att tänka på och se fram emot. Intresset för sommarstugor hade vaknat. På landet kunde man köpa kovarm mjölk direkt av bonden. Morgon och kväll. Och färska ägg. Om man dessutom var god vän med bonden kunde man få köpa både kory och skinka till jul av honom. Potatis kunde man få köpa så gott som hela året. Hisingspotatisen har blivit en klassiker!



Tumlehed 1958

foto BG

Några av göteborgarna som sökte sig till Torslanda hittade till Tumleheds höjder och Mosskullen. Mosskullen var ett skogsområde med flera mossar. Bönderna kunde inte använda marken till mycket. Pionjärerna skrev avtal, många gånger mycket goda, med markägarna/bönderna. Arrende eller avbetalningsköp. En tomt om 1000 kvadratmeter med tillhörande sommarstuga kostade 8000 kronor 1952. Etableringen hade börjat.

Mossarna dikades ut och stigar anlades. Spadar och hackor, hammare och spik fraktades på Buss-Erikssons bussar som gick mellan Göteborg och Hjuvik. Hållplatsen vid Kungälvsvägens, numera Kongahällavägens, södra ände innebar avstigning för dem som skulle till Nored och Tumlehed. Resten av vägen fick man bära det man kunde. Vid större transporter ställde bönderna upp med häst och vagn. Byggnadsmaterialet kunde bestå av rivningsvirke, pallvirke eller vad helst man kunde få tag på och så långt fantasin räckte. Alltså återvinning 40 - 50 år före lagstiftningar. Ljus och värme fick man från fotogenlampor och fotogenkök eller spritkök. Utöver nämnda busslinje fanns också båtmöjlighet: Stenpiren - Hjuvik. Denna båtläge betjänade även Kalvsund, Hönö och Öckerö.

I Norra Hästeviken kunde man vid lågvatten gå torrskodd 75 meter på sjöbotten. Korna gick och betade runt om. Idyllen var fullständig. De olika ägorna åtskiljdes av gårdsgårdar. Dessa gick ända ner i vattnet.

Ju mer långgrunt desto längre ut i vattnet. Flygtrafiken, med de moderna DC3orna, till och från Torslanda Flygplats, störde inte alls.

Landsvägen från Göteborg var belagd med ljus smågatsten, eller knott, ända till Torslanda, dvs nästan ända fram till flygplatsen. Mittlinjen var av svart sten. Cykelbanan var av betong. Vägarna inom Torslanda var grusade. Färden över Göta Älv med bil eller cykel kunde ske på tre ställen; färjan mellan Klippan och Färjenäs, Hisingsbron, som var en svängbro belägen hundratalet meter väster om det tredje alternativet; Götaälbron. Dessutom gick ångfärjor för enbart gående kors och tvärs över älven.

De stora varven; Eriksberg, Götaverken och Lindholmen hade egna personalfärjor. Ännu en bit in på 50-talet bestod dessa färjor av prämar som drogs av bogserbåtar. Under kalla vintrar blev älven isrik. Drivis gjorde tidsplanering av färjeresor omöjlig.

Till den växande industrin Volvo i Lundby på Hisingen åkte man spårvagn. Volvo hade grundats två decennier tidigare och fanns redan från början i SKF:s gamla fabriksbyggnad i Lundby. Nu skall ännu en betydande industri nämnas: SKF. De flesta av SKF:s, eller Kulans, anställda bodde i närheten av fabriken i Gamlestaden och kunde cykla eller promenera till arbetet. Säkert blev även många från Kulan nybyggare och båtägare i Torslanda.

Mer fritid

Under 1953 ökade semestern till tre veckor och arbetstiden gick 1957 ned till 45 timmar per vecka. De första sommarstugorna hade färdigställts, samtidigt som allt fler nybyggare röjde ny mark. En pappersbonad med lantligt avspänd miljö var standard i alla utedass av klass. När man slog hårt med dasslocket skrämde man bort råttorna. Tillfälligt. Färskvatten fanns i egenhändigt grävda brunnar. Avfallsvattnet försvann genom köksfönstret. Dassen tömdes i en hörn av tomten. Övrigt lades i kompost. Även konservburkar!

De gamla möblerna av furu, eventuellt fanérade i alm, flyttades till landet för att i lägenheten i stan ge plats åt de nya i blankpolerad zapelimahogny. Samma utförande som den nya golvstående radiogrammofonen. Alice Babs och Sven-Olof Sandberg på 78:or!

Sommaren 1955 bjöd på solförmörkelse. Glasbitar, som svärtats över fotogenlamporna, blev utmärkta solglasögon för denna tudelade dag. Månen gled för solen, vinden upphörde, skymningen föll, korna lade sig ner och fåglarna tystnade. Genom glasskivorna kunde man se den mörka månskivan täcka solen så att endast solkoronan syntes. Det blev nästan nattsvar under några minuter, trots att det var mitt på dagen. Strax kom dagern åter. Korna reste sig. Fåglarna återupptog sången och sommarvinden kom tillbaka.

Trädgårdarna växte upp och små ekor för fiske och bad anskaffades. En fyra hästars Archimedes utombordare var höjden av lycka och status. En hel liter oljeblandad bensin tankades före start. Ångbåtarna, som gick till Göteborgs norra skärgård, avgav en svart rök. Archimedesen en blå. Såg man blå rök på landsvägen misstänktes SAAB eller DKW. Efter avslutade sjöturer drogs ekorna upp på land eller förtöjdes vid någon liten sten- eller träbrygga, anlagd med markägarens goda minne.

Ekonomi växte. I slutet av 50-talet och början av 60-talet infördes successivt lediga lördagar, vilket gjorde att helgerna kunde utnyttjas ännu bättre. Den gamla och osande fotogenutrustningen ersattes av gasol. Om elnät fanns i närheten investerades någon tusenlapp i anläggning och anslutning. Stigarna hade förbättrats så att de nu blivit körbara. Nya 17 tums TV'n kunde tas med till landet och fotbolls-VM 58 kunde avnjutas i egna stugan. Medan grannar utan elektricitet och TV deltog i TV-tittandet från snikens kulle. Om man nu inte var intresserad av fotbolls-VM och Kurt Hamrins, nu klassiska, mål mot Västtyskland på nybyggda Nya Ullevi, kunde man i alla fall ta med sig transistorn ut i båten. Till badstranden behövde man inte släpa den, för det gjorde alla andra!

Simpromovering vid Tumblehedsbadet 1958





foto BG

Mångas första kon-takt med Torslanda skedde via koloni-stugorna av masonit i Lilleby. Dessa stugor byggdes varje vår, första gången i slutet på 40-talet, och revs varje höst, sista gången var i slutet av 60-talet eller början av 70-talet. De var drygt 40 stycken och de låg paketerade på vintern och byggdes och revs och byggdes och revs.... År efter år.



Masonitstuga i Lilleby 1955

foto GS

Många körde moped till och från arbetet. Och till landet. Watzins Keratin fick herrarnas hår att lukta gott. Veckopressen skrev att Elvis ryckt in i lumpen. Båtarna blev större och övernattningsbara. Däckade och ruffade snipor blev vanligare än ekor. Kraven på bryggornas kvalitet, storlek och omgivande vattendjup ökade. Den första Båtmässan i Göteborg hölls 1959 på Svenska Mässan. Där har den varit varje år alltsedan dess. Påfundet med inombordare hopkopplad med utombordare blev verklighet. Introducerades av Volvo Penta och kallades Aquamatic.



Knuttar och spättor på Husqvarna och Triumph samt raggare i gamla amerikanska dollargrin hjälptes åt att skrämma bort de sista ardennerhästarna från landsvägen. Lördagsnöjet hemma var 10.000 kronorsfrågan med Nils-Erik Baehrentz i TV. Korf och bröd intogs i soffan.

60-talet. Modernare tider

Med 60-talets inträde installerades telefoner i stugorna. Magnetofoner eller bandspelare, fast man sa bandinspelare, lät oss skrämmas av vår egen röst första gången man hörde den. Personbilen blev alltfler familjers egendom. Helgonet körde P1800.

Konserver, torrskaftning och någon damejeanne med färskvatten provianterades inför längre båtutflykter. Om något skulle kylas fick det viras in i vått tidningspapper eller våta handdukar. Den omgivande värmen fick vattnet att dunsta och denna process kylde varorna. De som hade frysbox hemma frös några isblock som höll kallt något dygn innan de försvann. Alternativt kunde man inhandla kolsyreis.

TV-kannan med kaffe samt Solo eller Guldus och mackor med Kalles Kaviar var fullt tillräckligt för badturerna. De allra djärvaste badflickorna bar bikini!

De gamla skolorna i Röd och vid kyrkan hade blivit för trånga. Noleredsskolan byggdes 1960/61.

1963 fick Sverige den fjärde semesterveckan. Båtar av nymodigheten plast blev vanligare. The Beatles, The Rolling Stones och Tages samt ”mods” fyllde vardagen.

Götaverken, inne i Göteborgs centrum, hade blivit gammalt och behov av ett modernt varv fanns. Detta ledde till att Arendalsvarvet byggdes 1963. Här skulle 100.000-tonnare kunna byggas. 1964 invigde konung Gustav VI Adolf Volvos personbilsfabrik i Torslanda. Denna etablering föranledde Göteborg att för första gången gå utanför stadsgränsen med vatten och avloppsnät.

Sunar och Dorisar fick körförbud på sina Chevor och Cadillacar och bytte till PV 544 eller Opel Kapitän. Båda alternativen utrustades med solskärm över vindrutan och rävsvars i radioantennen. Att ha en fast monterad Philips skivspelare för 45-varvare var viktigt i bilen. Liksom blommor i vasen. Och wunderbaum. Ostbågar och potatiships blev nya baslivsmedel. Båtlivet var inget alternativ för raggarna.

Med P1 i en radio och P2 i en annan radio kunde man höra Kjell Stenson tala från en obestämd plats i rummet. Detta kallades stereo.

Torslanda växte och behövde ett riktigt centrum. Nolereds Torg byggdes. Samtidigt flyttades prästgården till sitt nuvarande läge 1965 och blev församlingshem. Gamla

Kyrkskolan revs och den gamla småskolan blev så småningom Röds Fritidsgård.

En bra present till båtägarna var en kompass. Eller en tuta som monterades på en aerosolburk. Tuta och burk kostade tillsammans 10 kronor. Utan rabatt.

Från och med 1966 behövde man bara arbeta 42,5 timmar per vecka. Torslanda Flygplats nord-syd-bana förlängdes, vilket ledde till att Hjuviksvägen flyttades till norr om berget.

Färjenäs-färjan blev historia när Älvsborgsbron invigdes den 3 november. Bron byggdes bred och var planerad för spårvagn mellan Majorna och Bräcke. En spårvägsblindtarm finns ännu kvar i Bräcke. Tankar hade dessutom funnits att låta spårvagnarna gå på industrispåren mellan Bräcke och Torslandaverken.

I samband med vattenledningsdragning från Göteborg till Torslanda asfalterades Torslandavägen. Torslanda upphörde som egen kommun vid årsskiftet 1966/67 och blev en del av Göteborg. AB Linjebuss, som tagit över efter Buss-Eriksson, lämnade över busstrafiken mellan Nils Erikssonsplatsen och Nolered till Göteborgs Spårvägar.

Svenska Sällskapet för Räddning af Skeppsbrutne eller Sjöräddningen firade 60-års jubileum 1967. Samma år infördes högertrafik. Dagen ”H” var den 3 september. Den dagen fick man inte köra fortare än 30 km/timma i städerna och 50 på landsväg.

Tingstadstunneln öppnades den 1 april 1968 och gjorde Hisingsbron definitivt överflödig, Hisingsbron hade under senare år inte varit någon som helst tillgång för trafiken över älven, utan fungerat som gång- och cykelbana, trots att den fanns med på den årgamla höger-trafikkartan. Bron revs efter något år.

Färg-TV blev en ny attraktion. Färgerna vara ganska långsamma. Till exempel blev färgen på konståkningsflickornas dräkter någon piruett försenad vid vinter-OS 1968 i Grenoble. Denna försening gjorde dock ej attraktionen större.

Mer attraktiva blev våra damer då de låtit sitt hår lockas av elektriskt uppvärmda hårrullar. Investeringen kostade någon hundralapp och hette Carmen Curlers.

Under hela 60-talet ökade Torslandas befolkning starkt. Radhusområden etablerades. Detta fortsatte även under nästa decennium.

Det behövs en riktig brygga

Det blev allt trängre vid bryggorna. Några eldsjälar i Tumlehed, bl a från Mosskullen, gjorde slag i saken och fick tillstånd att bygga en riktig träbrygga. Den store entusiasten var Lars Olof Holmstedt. Han var med och bildade MOSSSENS BRYGGFÖRENING 1968. Under de första åren började bryggan 50 meter längre in än idag, medan båtplatserna började på ungefär samma plats som idag.

Över Kvillebäcken vid Göteborgs Porslinsfabrik i Kville fanns en träbro. Den revs. Därifrån kom en del asfalterade plankor som användes till den första bryggan. Vidare hade man fått tre lådor begagnad smidd spik från samma bro, de rätades och användes på nytt. Dessutom användes trettio till fyrtio egenhändigt huggna granar till stolpar.

Första året hade föreningen 25 medlemmar. Ännu hade man inte muddrat eller funderat på att muddra. Eftersom vattnet var djupast längst ut nummerades bryggplatserna utifrån. Sedan fick man välja plats i medlemsnummerordning. Så går det till ännu idag.

Sail Training Race gjorde Göteborg och skärgården vackrare några dagar under sensommaren 1968. Tusentals båtar eskorterade alla dessa windjammers då de lämnade Sverige. Många av 1969-års almanackor illustrerades härifrån.

Torslanda Idrottsklubb firade sitt 25 års jubileum 1969. Samma år byggdes det nya, högt belägna, flygtornet.

Statusprylen för fritidsfiskaren var ett ekolod som surrade och snurrade. Det var alltid fel på betet, när fisken, som ekolodet, enligt skepparen, visade, inte nappade. Sumlog och kommunikationsradio gjorde entré på fritidsbåtarna.

Något mer avancerade instrument hade lotsat Neil Armstrong och hans vänner till månen. Det var då Neil tog det stora steget för mänskligheten.

I september hemsöktes västkusten av en av de värsta stormar man kunde minnas. Älvsborgsbron fick stängas av. Hela hustak blåste bort. Båtar seglade dit de inte skulle, även om de varit på land innan. De båtar som var i sjön före stormen kunde efteråt hittas på land. Sessanlinjen och till och med Stena Line fick ställa in. Flera turer. Hela stadsdelar blev belagda med en gråvit yta av salt och sand.

70-talet. Landsbygden blir tätort

40-timmars veckan infördes 1970. Under detta årtionde avtog uppförandet av sommarstugor. Befintliga sommarstugor byggdes ut och blev åretruntbostäder.

Bensinpriset sköt i höjden varför intresset för segling och segelbåtar accelererade. Segelbåtarna krävde djupare vatten än vad som fanns vid Mossens brygga. Bränslepriset och vattendjupet gjorde att båtbeståndet vid bryggan inte nämnvärt förnyades under flera år.

Nybyggda träbåtar blev alltmer sällsynta. Många större fritidsbåtar utrustades med bland annat radar. En annan nödvändighet blev walkie-talkien, i vilken Skepparen gav sina order till besättningen - hustrun. Hustrun drog i skoten så gott det gick. Med en hand. Den andra handen var ju upptagen med att bära den andra walkie-talkien. Dessa apparater behövde egentligen inte vara påkopplade, ordergivningen hördes bra ändå.

Radiotelefoni via VHF tog över den gamla PR-radions funktion från 27 MHz-bandet. När inga riktiga samtal pågick i PR-radion bröt utlandet igenom. VHF gjorde att man inte behövde höra italienska längre. Italienska sändare hade ofta så hög effekt att de störde svenska samtal. Isboxarna som tidigare bytts mot gasoldrivna boxar byttes nu mot kompressorkylda boxar eller skåp om man hade tillräckligt med batterikapacitet ombord.

Vid 70-talets början hade så många flyttat in i Torslanda att en ny skola fick byggas. Den heter Torslandaskolan. Innan den var klar hade högstadieläverna bussats till Glöstorpskolan i Tuve.

1974 påbörjades småbåtshamnen i Björlanda Kile. Antal platser blev 2300. Torslanda fick äntligen ett eget bibliotek. Bokbussen, tillhörande Göteborgs Stads Folkbibliotek, behövde inte köra till Torslanda längre. En hittills okänd tillgång av stationärt läsvärde var hållmålningarna i Tumledalen vilka upptäcktes av en tonårig fågelskådare.

Björn Borg besegrade Ilie Nastase i sin första final i Wimbledon. ABBA var både musik och konserver. Det musikaliska ABBA vann i Brighton med Waterloo.

Under kommunen Torslandas sista år inhandlades en konstisbana som skulle läggas i anslutning till Torslanda idrottsplats. 1975 tillfrågades föreningarna i Torslanda om det

kunde vara intressantare med en idrottshall istället. Ett av argumenten var att Göteborg hade räknat ut att befintlig ström för att driva isbanan inte skulle räcka till. Det skulle behöva byggas en ny transformatorstation. Isanläggningen skänktes/såldes istället till Öckerö. Torslanda Idrottshall skulle planeras.

Domarringsgatan öppnades för trafik till Tumlehed 1977. Det innebar att alla Tumlehedsbor inklusive bryggföreningens medlemmar fick en bättre väg mellan Kongahällavägen och Tumlehedsvägen.

Eventuellt flygbuller upphörde på aftonen den 2:a oktober 1977. Det var då Torslanda Flygplats lades ner, och den nya storflygplatsen i Landvetter invigdes. Det blev betydligt längre till flyget, men å andra sidan uppstod större möjligheter att få se Göteborg från ovan.

På Landvetters startbana är man 145 meter över havet mot att ha varit ca 4 meter över havet på Torslandas. Det är inte säkert att detta påverkat tiden att nå planerad flyghöjd.

1978 gjorde regering och riksdag vad de kunde för att skulle sprida riskerna för regn under semestern. Man skapade den femte semesterveckan.

Sverige var det första landet i världen som fick nationell tid. Det hände hundra år tidigare, dvs 1879. Innan dess var klockan tolv då solen stod som högst på himlen på den plats man befann sig. Det kunde således skilja några minuter mellan relativt närbelägna orter. Statens Järnvägar hade haft väldigt svårt att skapa rikstäckande tidtabeller. Det kunde man göra efter 1879.

Sedan dess har alla avgångar och ankomsttider fungerat perfekt. (Detta är dock ett icke verifierat påstående.)

Peltierelement utvecklades. När man matar ett dyligt med ström flyttas värmen från den ena sidan till den andra i elementet. En termostat ser till att strömmen bryts när den kalla sidan är tillräckligt kall. Elementet byggs in i separata kylflänsar för den kalla respektive varma sidan och med isolering mellan sidorna. Alltihop monteras upptill i en isolerad låda, och man har marknadens modernaste kylbox. För största effektivitet är både varm- och kallsida försedda med fläktar. Dessa fläktar är, bortsett från locket, de enda rörliga delarna i hela anläggningen.

80-talet. Båtregister

Den blå gamla hangaren, som funnits sedan flyghamnen/flygplatsen kom till 1923, brann upp 1981. Mycket kulturhistoria försvann.

Torslanda församlingshem byggdes ut och renoverades.

Alltsedan propellern utvecklats som ”fartygsframdrivare”, av bland andra John Ericsson, ville båtarna gira åt ena eller andra hållet beroende på propellerbladens vridning. Det blev dyrt att installera två motorer med varsin propeller ställda motriktade. Dock blev en sådan lösning kraftfull. 1982 presenterade Volvo Penta sin lösning med två motställda propellrar på samma axel; Duoprop.

Livsmedelshallen, som hetat A-livs sedan 1964, på Nolereds Torg, blev Torshallen 1983.

Video och jättelika parabolantenner blev allmänt förekommande.

Torslanda Idrottshall invigdes av Leif Loket Olsson 1985. TAIK slapp härefter spela och träna handboll i Torslanda skolan.

Under hela 80-talet minskade antalet sommarstugor. Generationsväxlingar gjorde att sommarstugotomterna styckades och bytte ägare, för att omgäende bebyggas med fabriksbyggda villor.

1986 fanns förslag göra Strömsund till nakenbad, mest ungdomen var motståndare till detta.

VA-nätet drogs 1987 in på, eller upp på, Mosskullen.

Fritidsbåtsregister infördes 1988. De som skickade in sina båtuppgifter under 1987 fick den stora förmånen att själva välja registreringsnummer; tre siffror och två bokstäver.

Miklos Gerstenfeldt var en av fantasterna bakom tillkomsten av Torslanda Tennis Sällskaps, TTS, tennishall 1989. Tre asfalterade banor, omklädningsrum och bastu utgjorde god miljö för alla intresserade av tennis.

90-talet. Den nya tekniken

Både Noleredsskolan och Torslandaskolan blev otillräckliga. Denna brist gjorde att Lillebyskolan byggdes 1992.

Då byggdes också Nolereds Torg om och blev Torslanda Torg. Där fanns redan från start mer än 25 butiker. Parkeringsplatsen utökades till nästan det dubbla. Det ombyggda torget blev snabbt så populärt att parkeringsplatserna återigen inte räckte till vid alla tillfällen.

De tidigare nämnda kylboxarna med peltierelement försågs med en rejält tilltagen koppar-fläta som ledde uttagen värme från varmsidan, genom båten och genom båtbottnen för att kylas ner av havsvattnet. Bättre kylekonomi erhöles. Kylboxens kapacitet att hålla en viss temperaturskillnad mellan ut och insida kallas delta-T. Ett delta-T på 15 grader räcker för att kyla till 5 grader om vattnet är 20 grader. Annars behövs delta-T på 20 grader om luftens temperatur är 25 grader för kyla till 5 grader.

Telefoni via NMT, Nordisk Mobil Telefoni, slog igenom på mitten av 80-talet. Då fick man släpa på tre, fyra kg. Det digitala systemet, GSM - Global System for Mobile Communications, ersatte under tidigt 90-tal NMT-telefonen. Vikten minskades till ett par hg.

Navigationen sköts från mitten av 90-talet av GPS, Global Positioning System, kopplad via PC, till autopiloten. GPS har senare utvecklats med differentiell GPS, kallas DGPS. Sitt hemma och planera din resa på sjökortet. Knappa in, eller rita in, din färdväg på PC'n. Ladda en diskett. Sätt disketten i båtens PC. Glöm inte Hustrun! Starta motorn. Kasta loss! Skriv in några hälsningar i PC'n och sänd dem med faxen. PC'n kan komplettera hälsningen med de aktuella positionerna.

Rester av den gamla stenbeläggningen från landsvägen till Torslanda kom åter i dager hösten 1997, när man påbörjade en omfattande breddning och ombyggnad av väg 155, det vill säga Torslandavägen. Många lager asfalt täckte den gamla stenläggningen.

Under 1997 och 1998 drogs VA-nätet ända ner till Tumlehed.

Numera är fritidsbåtarna lika väl utrustade som bostäderna. Men snabbare. Och så finns bogpropellern. Man har varmt och kallt vatten. WC och dusch. Värmeanläggning. Spis, mikro, kyl och frys. TV, video, radio, CD, telefon och fax. Dessutom finns radar, ekolod, GPS och autopilot. Hur är det med centraldammsugare? Landström, 230 V, kopplas in vid kaj.

Den moderna elektroniken ombord är så avancerad att det bästa vi kan göra är att låta våra barn ta hand om alltihop. Men då måste de lära sig att segla först.

Segla kan man exempelvis lära sig ombord på något av de segelfartyg som deltog i Cutty Sark Tall Ships Races och som hade målgång i Göteborg i mitten av augusti 1997.



Cutty Sark Tall Ships Races 1997

foto GS

I januari 1998 öppnades Lundbytunneln och Hisingen blev fyra minuter kortare.

Gästhamnarna har utvecklats från naturhamnar till marinor, med all tänkbar service. Behövs spisen? Pizzerior och McD finns ju i varje hamn!

Behövs kylan? Kall öl finns ju på pizzerian. Och om man föredrar rött vin till pizzan så skall ju inte detta förvaras eller serveras kallt! Behövs dyrbar navigationsutrustning? Det kanske räcker att följa de tyska eller danska eller norska båtarna. Då får man ju se allt som står i turistbroschyerna i alla fall! Sehr schön!

Egentligen borde denna historik börjat med de tre- till fyratusen år gamla hällmålningarna i Tumlshed. Eller Torslanda Kyrka från 1100-talet, som Jätten från Lilleby Ås skulle träffa med en sten. Denna sten, en runsten, står ännu på Högstengatan.

Vid kyrkan står den tusenåriga linden som skulle kunna vittna om det mesta av det som här ovan beskrivits.

Men det är en annan historia.

Lite statistik

Båtar och invånare

År	Båtar i Norra Hästeviken	Båtar i Mossens Bryggförening	befolkning i Torslanda
1958	15	-	2000
1963	25	-	2600
1968	70	25	6500
1973	110	50	8000
1978	250	90	9000
1983	325	115	10400
1988	360	128	13000
1993	400	130	15000
1998	400	137	16500

Lön och kostnadsutveckling

år	Timlön före skatt	Timlön efter skatt	Bensin kr/lit	Mjölk kr/lit	Perm. småhus i Gbg o Bohus län (1:a kvartalet 1998 V:a Götaland)	Konsumentprisindex = 100 kr
1949						
1958	4,86	3,80	0.71	0.73	43426	-
1963	6,72	5,00	0.75	0.98	57136	-
1968	9,92	6,80	0.88	1.03	136731	213
1973	16,16	11,00	0.97	1.56	181589	278
1978	27,96	19,00	1.68	1.92	368000	456
1983	41,36	27,50	4.18	3.66	407000	737
1988	59,67	40,00	4.43	4.99	673000	980
1993	80,80	50,00	7.64	6.85	815000	1376
1998	95,00	58,00	8.13	6.20	781000	1467

Timmars arbete för att köpa: *(beräknat på bruttolön)*

År	Bensin 1 lit	Mjölk 1 lit	Perm. småhus i Gbg o Bihus län (1:a kvartalet 1998 V:a Götaland)
1958	0,187	0,192	61163
1963	0,150	0,196	76181
1968	0,129	0,151	155376
1973	0,088	0,142	187205
1978	0,088	0,101	219048
1983	0,149	0,131	97368
1988	0,111	0,125	151919
1993	0,153	0,137	106675
1998	0,140	0,107	96064

Referat från protokoll från styrelsemöten, årsmöten och verksamhetsberättelser

1968

1968-08-17. Beslut om bildande av bryggförening som skall bestå av 30 medlemmar med var sin andel. Namnet blir MOSSENS BRYGGFÖRENING. Bryggan skall byggas av medlemmarna själva. 17 medlemmar deltar i mötet. Initiativtagare är Lars Olof Holmstedt.

1968-11-26. Föreningen konstitueras. Beslut om inköp av 50 trästolpar á 6 kr/lpm från Göteborgs Hamn samt 56 st virke 5"x5" från Hindås á 3.50 kr/lpm. Beträffande virke 1 _" skall styrelsen förhandla vidare. Pålkran skall hyras för en kostnad av 500 kr. Beslut om att utöka medlemsantalet till 50 personer och att andelen höjs till 150 kronor.

Lars Olof Holmstedt arrenderar under tiden 1969-01-01 till 1971-07-01 ca 1.000 kvm mark inom Stora Tuslehed 2-53 i Torslanda. Arrendavgiften är 500 kronor per år. Området får användas till landfäste för båtbygga samt till uppläggningsplats för mindre båtar. Arrendatorn äger rätt att utlämna förtöjnings- och uppläggningsplatser för båtar till ett pris av tillsammans högst 50 kronor per år.

(Bokföringstitel: Markreserven i Torslanda)

FÖREV.-BYRÅ
N: 15/2 1968

KONTRAKT

Göteborgs stads fastighetsnämnd utarrenderar härmed till

herr Lars Olof Holmstedt

adress: Marklandagatan 19, 414 77 Göteborg telefon: 41 61 08

av stadens fastighet Stora Tuslehed 2⁵³ i Torslanda

det på bifogade kartkopia med röd kantfärg markerade området

(ca 1.000 m²).

Det första arrendekontraktet 1969

1969

1969-03-27. Första årsmötet. Medlemsavgiften är 25 kronor.

1969-10-23. Orkan i september orsakar stora skador på brygga och båtar. Uppmaning till medlemmarna att sluta upp till 100 % för reparation. Extra uttaxering av medlemsavgift på 60 kronor. Ytterligare mark arrenderas. Som bryggvakt utses Kaj Ylander med ett arvode på 300 kronor. Medlemsavgiften blir 40 kronor.

1970

1970-07-23. Stadgar antas. 20 personer antas som medlemmar. Arvode till styrelsen beslutas till 325 kronor och till revisorerna 50 kronor vardera. Andelarnas värde skall vara 150 kronor. Den tid som medlemmarna nedlagt på arbete vid bryggan och som skulle ersättas blir från dem som lagt ned det största arbetet avskrivet. Medlemmarna skulle träffas på Påskdagen för arbete.

1971

1971-03-18 Årsmöte. Medlemsavgift 50 kronor. Extra uttaxering med 117.50 för iordningställande av kajskoning och väg och parkeringsplats. Arrendeytan är nu 2.400 kvm.

Arbetsplikt=20 timmar, ersättning för arbete däröver=12 kronor per timme. Förfrågan från Tumlaren om gemensamt byggande av slip och uppsättande av elkopplingsskåp. Styrelsen skall kostnadsberäkna genomförandet av detta förslag.

1972

1972-03-10. Beslut om medlemskap i Västkustens Båtförbund, VBF. Arrendeytan är 2.700 kvm. Årsavgiften fastställs till 150 kronor. Framdragning av elström, elskåp och belysning påbörjas. Kran skall anskaffas tillsammans med Tumlaren.

1973

1973-02-10. Tidigare arbeten nollställs. Beslut att bygga 10 nya platser på bryggan. Årsavgiften skall vara 190 kronor. Styrelsearvodet bestäms till 300 kronor och revisorerna får 100 kronor vardera.

Beslutas om regler för turordningen beträffande fördelning av båtplatser. Antecknat medlemsnummer skall vara avgörande. Lediga platser skall fördelas på årsmötet.

Föreningen ansöker hos Turistföreningen om GÄSTHAMN-skylt. Bränsleransonering föranleder Västkustens Båtförbund att samla in information om medlemsföreningarnas drivmedelsbehov.

1974

1974-03-11. Årsavgiften bestäms till 155 kronor. Styrelsen ges i uppdrag att utarbeta ordningsregler. Vidare diskuteras riktigheten i att avskrika medlemmarnas inbetalda insatser. Frågan skall utredas av styrelsen.

1975

1975-03-21. Styrelsearvodet höjs till 400 kronor. Styrelsens utredning beträffande eventuell andelsberäkning visar att bokförd anläggningstillgång uppgår till 72.160 kronor. Styrelsen får i uppdrag att till nästa årsmöte komma med förslag till andelsberäkning och stadgeändringar. Då 19 medlemmar under det första året ej erlagt avgift för den extra uttaxeringen som skedde för anläggande av väg och reparationer efter stormskadorna beslutas att dessa medlemmar skall betala 105 kronor för att likställighet skall uppnås. Eventuellt får betalningen delas upp på tre år.

1976

1976-03-26. 30 st bojar för akterförankring köps in. Småbåtskran monteras. Muddring av inseglingssäcken sker. Nio nya båtplatser anordnas vid den yttre bryggan. Ett stort antal akterstolpar som skjutit upp under vintern rättas till. En flotte för stolparbeten anskaffas och utrustas.

1977

Muddring av inseglingssäcken görs på prov med ett nytt mudderverk, kostnad 6.950 kronor. Asfaltgrus läggs på uppställningsplatsen.

1978

10-årsjubileum firas i Hjuviks Båtklubbs lokaler 1978-08-22. Staket sätts upp och kajen förstärks med I-balk. Antalet medlemmar uppgår till 50.

1979

Bryggan har utsatts för stora påfrestningar av isen denna stränga vinter. På prov ersätts några bryggstolpar med järnvägsräls som förses med polyetenrör för att uttröna hur denna konstruktion står emot isen. En truck inköps gemensamt med Tumlaren, kostnad 16.000 kronor. Vid vakthållning ställer endast 15 medlemmar upp.

1980

Extra uttaxering beslutas för inköp av järnvägsräls och polyetenrör och en omfattande ombyggnad av bryggan görs. Asfaltering utförs på upptagningsrampen och en ny belysningsstolpe sätts upp. De åtta innersta platserna efterfrågas inte eftersom vattnet är för grunt.

1981

Medlemsantalet ökas till 108. Container köps, den skall användas som förråd. Endast fyra medlemmar ställer upp för att vakta. Tillstånd erhålls för muddring och uppläggning av muddermassor. Årligt arbete skall vara 10 timmar per medlem, varav fem kan användas till vakthållning. Bryggan kompletteras med en ving norrut. Sju nya platser tillkommer här.

1982

Bryggan utökas med sju nya platser. Medlemsantal nu 115. Ytterligare muddring av inseglingrännan utförs och samtliga akterstolpar på den äldsta bryggdelen byts ut. Åtta medlemmar vaktar. Dålig anslutning till anordnad fest.

1983

De skador som stormen 82 åsamkade bryggan blev så stora att den till stora delar måste byggas om. För att få bryggan färdig till 15/5 1994 krävs stora manuella insatser.

1984

Bokföringen utförs av en revisionsbyrå. Medlemsantalet ökas för att motsvara antalet bryggplatser. Ingen vakthållning. Inträdesavgiften ökas till 2.000 kronor. Önskemål om en egen elmätare för att kunna skilja Mossens och Tumlarens elförbrukning. Medlemsantalet är 128. Nu köar 32 personer för medlemskap.



1985

Återigen storm och högt vattenstånd som skadar bryggan. Ett nytt markområde öster om nuvarande område tas i anspråk och delas med Tumlaren. Högtrycksspruta köps och platta gjuts på kajen för sjösättning och upptagning.

Storm

Avtalet med revisionsbyrån sägs upp.

Kommunens miljö- och hälso- skyddsförvaltning ställer krav på småbåtshamnar om hantering av spillolja, lösningsmedel, batterier mm.

1986

Vattenbrunn grävs, spilloljefat och batterilåda anskaffas. Flotte inhandlas. Nu köar 45 personer för medlemskap.

1987

Svår is går illa åt bryggan. Muddring påbörjas. Ansökan lämnas till Vattendomstolen om tillstånd att bygga en stenpir norr om bryggan. Dekal visande medlemskap delas ut. Denna dekal skulle kompletteras varje år.



Skador av högt vattenstånd

foto BL

1988

Storm och is. Muddringen fortsätter, kostnad 56.000 kronor.

1989

Storm och högvatten vållar stora skador på bryggan. Ny småbåtskran ersätter den gamla. Småbåtskärren anskaffas.

1990

Krav från kommunen att en pallgård byggs samt att befintliga byschor hos föreningarna flyttas ihop. Inga båtvagnar skall stå på området under sommaren. Den 1981 uppförda bryggvingen rivs. Urban Gross blir behörig att utföra säkerhetsbesiktning av fritidsbåtar.



Muddring

foto BL

1991

Nya platser skall anordnas vid stenpiren, där muddring har skett. Ny förrådsbyggnad uppförs, den har betydligt större yta än den nu avyttrade containern. Arrendekostnaderna har ökat till 24.000 om året.

1992

Förrådet inreds, flera eluttag anordnas och en platta gjuts för spilloljefat. Stenpiren ställs i ordning för bryggplatser och 10 Y-bommar köps. Nytt lås anskaffas till bommen och samtliga nycklar byts ut. Nytt asfaltgrus läggs på delar av området.

1993

Tumlaren köper en egen truck. Efter förhandlingar övertar Mossen den gamla trucken och avstår sin del i truckgaraget mot att Tumlaren betalar 13.000 kronor till Mossen. En ny högtrycksspruta köps eftersom den gamla tjänat ut. Delar av bryggan höjs. Stålspont inköps för förstärkning av kajen. Stormar orsakar stora skador på bryggan och reparationskostnaderna uppgår till 38.000 kronor. Storstädning av området kostar inte mindre än 7.000 kronor.



Även en truck kan köra fast

foto BL

1994

Kajen på Mossens sida börjar förstärkas med stålspont. En pallgård färdigställs och grus påförs den nya uppställningsplatsen. En översyn av elanläggningen görs. En vindmätare sätts upp på Mossens förråd, bekostad av en firma som avser att sätta upp reklam på en begränsad väggyta av förrådet. Årets vinst 58.612 kronor avsätts till en framtida vågbrytare.

Gert Svensson blir utbildad och behörig att utföra säkerhetsbesiktning av fritidsbåtar.

1995

Ytterligare inköp av stålspont för återstående sträcka av kajen görs och fortsatta kontinuerliga inköp av trästolpar sker för en kommande vågbrytare. Matta inhandlas till förrådsgolvet. 25.000 kronor avsätts till reparationsfonden. Styrelsen konstaterar att föreningens regler för säker förtöjning inte efterlevs.

1996

Efter ett antal isfria vintrar förorsakar årets isläggning en del skador på bryggan. Återstoden av vår strandsträcka pålas färdig med stålspont. De gamla akterstolparna av stål byts mot nya av trä. Samtliga akterstolpar ses över och byts vid behov. Pålning av vågbrytare påbörjas så långt lagret av stolpar räcker. Bryggan stagas upp med nyinköpt räls. Förrådet förses med den nya mattan och hyllor monteras. Elcentralen byggs in i ett eget litet hus. En ny begagnad truck köps för 28.000 kronor. Beslut om att beställa eget elabonnemang. Föreningens grundare, Lars Olof Holmstedt, koras till hedersmedlem. Bryggans längd mäts till 225 meter. Tumblaren och Mossen har vakthållning varannan vecka. Mossens teckningslista för vakthållning är inte fullskriven.

1997

Mossen har eget elabonnemang. Hela elanläggningen genomgår en mycket seriös översyn, varvid stora brister åtgärdas. Bland annat monteras jordfelsbrytare. Det egna kapitalet uppgår till 250.000 kronor. Småbåtskranen har rostat ihop, och eftersom behovet minskat, skrotas den.

1998

Årsmötet, som besöks av 60 medlemmar, beslutar att följande åtgärder skall utföras; översyn av bryggdäck, justering av akterpålar, översyn av trucken, grusning av planen, komplettering av elanläggning, träklädsel på stålsPonten, eventuellt anordna toalett och vatten samt soptömning.

Hur det går återstår att se - året har nyss börjat.....



Vinterstämning

foto BL

Kvarvarande medlemskap sedan starten

- 1 Monika Brikell, dotter till Lars Olof Holmstedt
- 2 Henry Högberg
- 3 Marianne Carlsson, efter maken Jan-Erik
- 4 Christer Olsson, övertagit faderns medlemskap
- 5 Lennart Johansson
- 6 Dick Nilsson, övertag
- 7 Egon Andersson
- 8 Karl-Erik Jansson
- 9 Kurt Cederholm
- 10 Sven Säfström
- 11 Eva Söderberg, efter maken Nils

Bryggföreningen idag



Eftermiddag om sommaren

foto GS

Vid ingången av 1998 har Mossens Bryggförening 128 medlemmar. Härav är återstår 11 från det första året. 128 båtplatser finns vid träbryggan, samt 9 platser vid stenbryggan. Medlemmars outnyttjade platser hyrs ut till hyresgäster för ett år i sänder. Det är härifrån nya medlemmar väljs in. De flesta platserna på sydsidan har 2 meters muddrat djup.

Föreningen äger en motviktstruck för sjö- och landsättning av båtar.

Slip för sjö- och landsättning av småbåtar med hjälp av personbilstrailer delas av Tumlaren och Mossen. Eget elabonnemang med belysningsstolpar och gott om eluttag. 230 och 380 volt.

Egen klubbstuga som används som förråd. Där hålls styrelsemöten under den varma årstiden.

Föreningen har fem timmars årlig arbetsplikt per medlem. Den ena viktiga orsaken är att hålla kostnaderna nere. Den andra är att medlemmarna lär känna varandra bättre, samt känna igen sina båtgrannar. Detta skapar gemensamhet och vikänsla. Och man har roligt! Pausfika med korb, bröd och pilsner.

Föreningen uppfyller myndigheternas krav på bland annat miljöstation och pallgård. All markyta är arrenderad och uppgår till 3900 kvadratmeter. Samarbete med Tumlarens Båt & Bryggförening och polisen angående vakthållning.

Föreningen har medlemmar med behörighet att utföra säkerhetsbesikning av fritidsbåtar. Vissa försäkringsbolag kräver att båtar som är 25 år och äldre genomgår regelbunden säkerhetsbesikning. Även om de gamla båtarna ej har ändrats alls genom åren har säkerhetsreglerna förändrats så mycket att en besiktning kan vara ytterst värdefull.

Föreningens medlemmar är via Mossens Bryggförening också medlemmar i VBF (Västkustens Båtförbund). VBF är ett förbund inom Svenska Båtunionen, SBU. Antalet medlemmar i SBU är cirka 135.000.

En årlig gåva till Svenska Sällskapet för Räddning af Skeppsbrutne, dvs Sjöräddningssällskapet, är kutym.



Sjösättning

foto GS

Bryggföreningens framtid

En utökad och förstärkt vågbrytare står högst på listan. Därefter följer nya gångplank på bryggan, asfalterad uppläggningsplats, tillgång till färskvatten sommartid, toaletter etc.

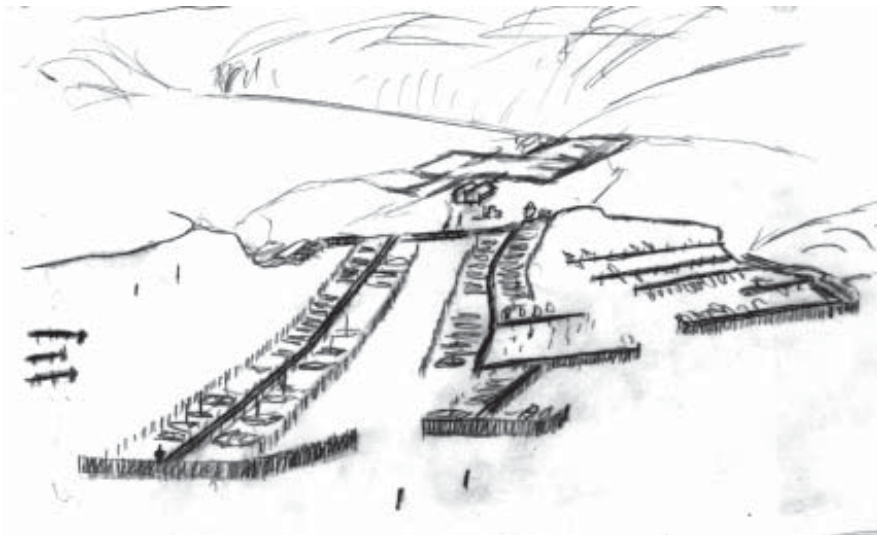
På längre sikt kan man tänka sig en underhållsfri pontonbrygga med eluttag på varje plats.

Kanske också en borst- och spolningsanläggning där man vid behov själv kan tvätta båtarnas bottenar.

Föreningen har ingen strävan efter att bli större. Det kan emellertid bli aktuellt att utöka samarbetet med liknande föreningar för att lättare kunna möta myndigheternas krav. Dessa krav blir allt hårdare för fritidsbåtägarna och marinor

Det är tänkbart att verksamheter med fasta anläggningar kan komma att miljöcertifieras enligt ISO-normer eller EU-regler.

Mossens Bryggförening kommer att göra vad som är möjligt för att uppfylla framtida krav.



Tumlehed

Hört på bryggan

Kal å Osborn står längst ut på bryggan i Tumlehed å då seglar ena' teti' skuta förbi på Björköfjorden.

-“Dô Kal, säger Osborn, den liknar la ännu e' sjörövare?”

Kal funderar lite' å så säger han: “Vet du va' de' blir om en klonar e' sjörövare?”

Osborn tvekar, å då säger Kal: “De' blir e' piratkopia!”

Oskar berättar under en arbetsdag på bryggan i förbigående för Kal att Vera och Bettil skall gifta sig nästkommande helg.

“Ska en skriva “LYCKA TILL” på kottet i blommera?” undrar Oskar.

“Dom har la' vatt sambo länge va'?” replikerar Kal. Oskar nickar, varpå Kal bestämmer:

“Skriv “GOD FORTSÄTTNING” i stället!”



Paus under en arbetsdag

foto RS

Beda å Gudrun ligger å solbadar längst ut på Strömsund å kollar på grabbarna som drar makrill på Björköfjorden. Beda: “Va’ gör fiska’n när han har dratt mycke’ grönsvar?”

-“????”-“Han sillebrerar!”

Fantastisk, påkostad och mäktig är filmen “Titanic”. Den lär ha kostat över en miljard att spela in. Bryggföreningens utsände såg den. Han rapporterar att kaptenen beordrar “starboard”, vilket korrekt översatts med “styrbord”, varefter en ihärdigt arbetande rorsman vevar babord med all styrka och snabbhet. Titanic går under. Om det nu är så att filmen bygger på verkligheten, så har vi lärt oss hur mycket en felmanöver betyder. Å andra sidan om scenen innehåller en miss av regissören så skulle en investering i hundrakronors klassen, ett telefonsamtal till oss, gjort orderuppfyllnaden trovärdig eller måhända skulle filmen slutat lyckligt.

De som lärde vår utsände allt om styrbord och babord heter Evald och Arnold. Dessa båda, minst sagt, mogna män, från Björkö hade bråda dagar i september. Hummerdags!!!

Hummertinorna, *hommerkubera* hade vittjats på kvällen och lagts på berget över natten för att tas ombord nästa morgon. Tidigt uppe, långt före dagsljuset, var de två i full gång med ombordtagning av *kubera*. Ut till fiskeplatsen. Väl där dags att kasta i *kuba etter kuba*. Plötsligt skriker Evald: Det är en *naver i kuba*! Naver betyder katt. “Ah *La kuba gå*” svarar Arnold lugnt. Varpå tinan med innehåll sakta glider ner i havet.

Tydligen hade katten inte kunnat motstå aromen utan tagit sig in i tinan under natten. Sedan dess betyder *la kuba gå*; *det ordnar sig* eller *det går bra ändå*!

Bengt och Kal sitter i trädgårdsmöblerna på stenbryggan, njuter av solskenet och beundrar utsikten. Lite politik diskuteras och det är i slutet av augusti och det är valår.

- Vet du hur du har tänkt att lägga din röst i år? undrar Bengt.

- Ja, har funderat på det, fram och tillbaka. Men jag tror att jag röstar på Posten i år!

- Ja, det skall nog jag också göra. Dom andra bara skyller på varandra!

Pyjamas ombord - Ruff set

Kikare för sjö-ovana - Babe watch

Båt och cykel - Skepp-o-hoj

Lasses berättelse

Av Lars Olof Holmstedt

Tumlehedsvägen bestod 1948 av grus. Det var endast hästfordon som kunde trafikera vägen. Det fanns längs vägen ett flertal bommar för att hindra korna att beta utanför gårdens område. Det var nödvändigt att noggrant stänga varje grind efter varje passage.

Norra Hästeviken med sitt grunda vatten var en plats där korna fann svalka under den varma tiden på dygnet. Betesmarken sträckte sig som en grön matta ända ner till stranden. En och annan eka låg förtöjd vid en stolpe långt ute i viken. En enda sommarstuga fanns vid vattnet, den kallades Strandstugan. Allt eftersom åren gick kom fler stugor att byggas vid Tumleviken. Små bryggor växte upp bestående av några plankor. En badförening bildades där barnen lärde sig simma. Simskolan fungerar fortfarande.



Norra Hästeviken - Tumlehed 1958

foto BG

För att kunna bygga en brygga så krävdes pengar. Arrendet var fritt första året. Genom en kontakt i Hamnstyrelsen fick vi, från en bro som rivits vid Porslinsfabriken, 3” spontad plank, som var asfalterad på en sida, den vände vi neråt. Transporten fick vi betala själva.



Lars Olof Holmstedt, grundaren

foto LH

Nu gällde det att få folk till en förening. Jag satte upp lappar efter vägen och fick fyra svar, vilket var tillräckligt för en interimstyrelse. Så krävdes det mer stolpvirke och spik. Vi fick stolpar av elverket, sådana de hade kasserat. Genom Hamnstyrelsen fick jag tre lådor begagnad smidd spik, som en person satt och riktade under en hel vecka. När virket var nerkört till viken höll telefonen på att ringa ner mig av folk som önskade vara med i föreningen.



När Fridhems kyrkogården byggdes, fick jag lov att där fälla granar till akterstolpar.

En händelse jag inte glömmer var en vinter när en medlem trampade igenom isen. När jag erbjöd honom skjuts hem, svarade han att det här går bra och så tömde han stövlarna från vatten och fortsatte att jobba. Det var sådana medlemmar vi hade, därför kunde bryggan komma till stånd. Det var också medlemmar som tackade för den goda gemenskapen som fanns.

Det är sådana medlemmar som gör föreningen stark även idag!

Arbetsglädje!

foto RS

En arbetsdag på trimaranen

Av Bengt Johansson

Det är den där årliga lördagsmorgonen på våren då solen skiner onödigt mycket från en blå himmel och måsarna skriker alldeles extra högt. En efter en kommer bryggjobbarna genom bommen och fram till gruppen som redan har samlats vid Mossens "bryggghus". Alla lagom grusiga i ögonen efter fredagens räkor och vin. Det är fortfarande alldeles för tidigt för att njuta av vädret och sällskapet.

- Vi har mycke å göra idag, säger basen för att få upp stämningen. Bryggan å stolparna å numreringen å vågbrytaren å trucken å elen å Y-bommarna...

- Var e närvarolistan? frågar den som kom sist. En yngre man med sinne för det viktiga.

- Jag prickar av er till rasten säger basen. Det blir korv och öl, minst tre per man tillägger han för att få upp stämningen några grader.

- Hur länge skall vi hålla på? Detta är den obligatoriska frågan som brukar komma efter den om listan.

- Te två, dom hann inte riktigt me förra lördan så vi måste bli klara med stolparna och bryggan idag.

- Vilka vill va på flotten o ta stolparna, frågar basen. Den här frågan är lurig. Arbetet på Flotten kan vara både tungt o lätt. Det beror helt på sällskapet.

Några minuter senare är vi en liten modig grupp som lommar iväg mot Mossens stolthet och mest avancerade utrustning - trimaranen, eller Flotten, med kranen. Vi tar oss ut till arbetsplatsen genom att dra oss fram via bryggan och akterstolparna. Redan här börjar problemen. En liten vind föser fartyget ur kurs. Flotten är rank och arbetsorganisationen har inte nått sin fulländning. När alla springer mot samma stolpe är katastrofen nära. Nu händer inget denna gång. Vi missar några stolpar men drar oss sakta fram utåt.

- Börja här, säger basen som kommit ut på bryggan och pekar på en stolpe som står som en lös mjölktdand i botten. Stolpraden in mot land är ingen vacker syn. Den ser ut som början på en omgång plockepin. Akterpålarne lutar åt alla håll och vissa är dubbelt så höga som de andra. Det är bara att sätta igång. Slutresultatet skall bli lika höga stolpar i en snörrät rad.

En wireslinga runt stolpen från kranens topp och det är dags att börja veva... Det verkar kanske lätt när man beskriver det så här men redan nu har ett par av besättningsmed-lemmarna trampat ner i vattnet i försöken att få wireslingan över stolpen och så långt ner som möjligt. Den första schackeln har också med ett glatt plums försvunnit ner mot botten.

- Va klart vattnet e, sa en flottare entusiastiskt, när han följde den sjunkande järnbitens väg mot botten.

Å hej och hå! Flottaren vid veven vevar på. Det går tungt. Sakta kommer stolpen upp ur gyttjan. Plötsligt går det lättare och vevaren drar iväg som om det vore en spinnrulle.

Stolpen lämnar botten. Den glider upp och lägger sig som en mätt säl och guppar på vågorna någon meter bakom Flotten.



Transport av stolpe

foto RS

- Kör ner den nu, säger den som verkar bli bas på Flotten.

Det är bara det att först skall stolpen lyftas, siktas ner mot botten på den plats där den skall stå och sen skall den köras ner med full kraft. Och detta skall göras av lätt mosiga män på en flotte, som guppar som en kork på vågen!

Livtag om den gamla telefonstolpen, mer nerblötta armar och ben, Flotten dansar av och an som en gris på rymmen. Han på bryggan som trodde han fått dagens lättaste jobb blir plötsligt nyckelspelare och den som alla skriker åt. Längre in! Längre ut! Det är precis som den där leken där man skall droppa ner en blyertspenna hängande i ett snöre på ryggen i en flaska. Det är bara det att den här blyertspennan väger ett par hundra kilo och hålet den skall ner i hela tiden flyttar sig i förhållande till Flotten. Samt att det är vatten i den här flaskan och pennan/stolpen flyter upp lika fort som den trycks ner!

Efter en osannolik brottningsmatch sitter slutligen stolpen i gyttjan igen. Visserligen lutar den som innan men....

- Bra! Nu tar vi nästa å dra fan inte upp den helt denna gången!! Säger han som numera blivit den självklara basen.



Sättning av stolpar, dock före trimaranens tid

foto RS

Det gör vi inte heller. - Upp några meter, rikta in den ner med wiren under det nedre hjulet, upp med slingan så högt upp på stolpen det går. Veva!!! Det kunde gått riktigt bra om inte wiren hoppat av vid det övre hjulet och nu fastnat rejält i beknip.

- Slacka wiren! Nån får ställa sig på min rygg och lägga tillbaka wiren i spåret säger basen. Som av ett underverk trillar inte den mänskliga pyramiden i vattnet.

Nu har vi lärt oss två saker; dra inte upp stolparna för långt och håll wiren sträckt. Vi lär oss en till innan rast; wirar nyps. Som tur var så var det bara handsken som kom med in i trumman, Flottaren hann precis få ut handen så när som på en liten bit av fingertoppen. Det är ganska lätt att få ut handsken. Flottaren går iland för att fixa fingret med plåster.

Vi behöver inte lära oss mer på ett tag för nu är det rast.

- Hur går det på Flotten, undrar överbasen.

- Bra, det var lite segt att komma igång, men nu har vi fått upp farten, säger flottbasen med en lätt överdrift. Korven och ölen bidrar förmodligen till optimismen. På andra passet har en stolpe som skall riktas fastnat riktigt ordentligt. Hela flottarlaget börjar hoppa i takt på Flotten. Åtta man! Wiren håller på att dra trimaranens kranända ner under vattenytan. Strax låter det "ssllllurpp". Stolpen lyfter och Flotten intar åter horisontalläge. Jubelrop!

Några timmar och ungefär dubbelt så många stolpar senare är det dags att samla ihop verktygen. Vi drar in Flotten till land. Fast nu med en säkerhet som om vi bott på den det senaste året. Bakom oss lämnar vi en rad med ganska jämna stolpar.

- Det blev några pålar kvar till nästa gång, sa flottbasen till överbasen.

- Ja ja, det skall ju vara lite kvar till dom andra nästa lördag också.

Vi på Flotten håller med. Ett sånt nöje skall man inte missunna sina bryggkompisar.

Fördelning av lediga bryggplatser

Något vinklat från verkligheten!

Här nedan redovisas Karl-Eriks repliker i kursiv stil.

Antalet deltagare på årsmötena är helt beroende av hur nöjd man var med sin båtplats föregående år. Detta år har 60 medlemmar samlats, varav ena revisorn, halva valberedningen och hela styrelsen utgör 15 %.

Mötet genomlids med en massa formalia, styrd av gamla stadgar. Nästan 20 av agendans paragrafer tragglas igenom. Frågor och svar. Enkla eller invecklade utredningar och förklaringar. Omval och nyval. Dyrare! Hur mycket dyrare? Frivilligt? När blir det arbetsdagar?

Sedan blir det kaffepaus. Och snacket kommer igång.... "Finns det te?". "Vad skall jag röra med?" "Har du hört att..."

Karl-Erik förbereder sig för kvällens stora show. Alla frågar på en gång efter sitt nya medlemsnummer. Ty detta är nyckeln till en bättre plats vid bryggan. Alla frågar på en gång och Karl-Erik svarar varmt leende alla på en gång: "19, 42, 26, 112, Vad heter du då? Jaså är du hyresgäst, då får du vänta! Då har du inget medlemsnummer!.... 37, 87.... Vet alla sina medlemsnummer nu då? Nej, på väggen (overhead) ser ni inga medlemsnummer, det är de ordinarie platserna så som det var förra året."

Två gamla tavlor för stämpelkort har monterats på ett rullbart stativ. Tavlorna är monterade rygg mot rygg. De har fyra vertikala rader med 35 fack i varje rad. Ett fack för varje bryggplats är ockuperat av ett kort för respektive medlem. Ena tavlan visar de inre platserna och den andra de yttre.

Då skall vi börja. Ordföranden, Björn, tar plats vid ett anteckningsblock, och

lämnar ordet till kassören Karl-Erik. Karl-Erik ställer sig jämte tavlan. Sidan med de högsta platsnumren visas. Numreringen på bryggan börjar med 1 längst ut till vänster, eller mot söder om man så vill. Nummer 2 är längst ut till höger, mot norr. De högsta numren är närmast kajen och är, sedan det blivit muddrat, de mest attraktiva. Därför börjar vi med dem. I facken för de platser som under året blivit lediga saknas kort. Vi börjar med fördelning av ordinarie platser. Platser blir lediga när medlemskap upphör.

“Plats nummer 124 är ledig.”

“Den skall jag ha!”

“Vad har du för medlemsnummer?”

“98!”

“25!”

Stadgarna säger att de som varit medlemmar längst skall ha företräde till utropad plats. På en auktion tar högsta budet hem utropet. Här gäller lägsta medlemsnumret. Inget medlemsnummer som är lägre än 25 hörs.

“Nummer 25, vilken plats hade du förra året?”

“118!”

“Då heter du Nils-Bertil?”

“Ja!”

Karl-Erik flyttar kortet.

Björn noterar; utropad plats, lägsta medlemsnummer och ny ledig plats.

“Plats nummer 118 är ledig!”

“98!”

Så fortgår det tills alla ordinarie platser är upptagna. Detta år byter 45 ordinarie platser innehavare.

“Då är det dags för årets låneplatser. Vi börjar med stenbryggan. Där har vi nio platser. De är aldrig ordinarie. Vem vill ha plats nummer 1 vid stenbryggan?”

“103!“
“87!“
“24!“
“74?“
“24!“
“24, vad har du för ordinarie plats?“
“43!“

Nu har plats 43 blivit tillgänglig som låneplats för säsongen, men är fortfarande medlem 24s ordinarie plats.
Tio noteringar behövs för att belägga nio platser!

Totala antalet platser är 128 vid träbryggan och 9 vid stenbryggan. Medlemsantalet skall vara 128, men 9 har utgått. Dessutom har föreningen medlemmar som antingen arbetar utomlands och inte skall sjösätta alls denna säsong, eller som för närvarande saknar något att sjösätta. I år finns 37 platser att belägga.

Härefter är det dags att belägga låneplatserna vid träbryggan.

Samma process upprepas. Karl-Erik dirigerar och flyttar kort och Björn noterar. Endast två gånger kommer man ur fas. Då kommer Björns noteringar väl till pass. Dessutom bildar de underlag för Karl-Eriks bokförningsarbete i PC'n. 35 platser byter tillfälliga innehavare.

Efter hand som medlemmarna har bytt sig nöjda smyger man mot utgången, nickar “Hej då!“ och lämnar mötet. När alla är nöjda är det bara styrelsen kvar i salen. Då återtar ordföranden ordet och tackar för visat intresse och avslutar mötet.

Många medlemmar har frågat varför inte PC används på mötena. Det borde vara enklare!

Svaret är ännu enklare: Den PC som fixar fördelningen bättre än Karl-Erik finns inte.

Termosar med kaffe och kvarvarande tilltugg plockas ihop. Tavlorna förseglas. Varefter några bär ut hela ställningen till Karl-Eriks bil. Kvällen är tillända.

De nästkommande dagarna tar Karl-Erik kontakt med de 50 som är intresserade av att bli hyresgäster för året. 37 av dessa kommer att hyra plats.



Så här års väljer man bryggplats för sommaren

foto BL

Att välja bryggplats - inte det lättaste

Av Björn Helgesson

Efter några år i Mossens Bryggförening - ungefär halva verksamhetstiden - kan jag idag tycka att valet av båtplats är tämligen enkelt: djupgående mindre än cirka 0.75 meter; var som helst, med fördel så långt in som möjligt på bryggan, över detta djupgående; yttre delen av bryggan och även inre delen på södra sidan. Dessa inre platser tillåter idag det största djupgåendet!

Annat var det förr! De bästa platserna var de djupaste och de låg längst ut innan muddringarnas tid. Med hjälp av grävsropa hade de innersta muddrats upp. Det fanns en liten hake - båtplatsen var nog djup tillräckligt för en eka med snurra, men precis utanför akterstolparna var det grunt. Vid lågvatten grinade en lervall mot den olycksalige, som just denna högtrycksdag stod på bryggan, med utflyktskorgen packad, utan en chans att få ut båten på djupt vatten.

Vem tänkte på detta när man fått erbjudande om båtplats och tittat ner på platsen - aha, muddrat, vad bra, den tar jag! Kanske kom man ut från platsen på morgonen för att upptäcka att *tillbaka* till platsen kom man inte. Varma högsommar dagar kan vattnet sjunka snabbt. Dessa tillfällen var förvisso inte många, men det kändes inte alltför lustigt att behöva bära eller släpa in sin båt...

Detta ordnade sig så småningom. Först muddrades norra sidan från land och ut till ungefär plats 49 och några år senare södra sidan lika långt ut. Den senare muddringen gjordes i samarbete med Tumlaren och då muddrades, ännu en gång, rännan ut till djupt vatten. Med detta menas till vågbrytarna. Det är där de mest djupgående vinterliggarna fastnar på väg mot sommarplatsen i t ex Björlanda Kile.

Platserna utanför 49:an är alltså inte muddrade. När den norra sidan muddrades revs bryggan en bit för att mudderpråmen skulle kunna nå djupare vatten genom att passera igenom bryggan. Muddringen gjordes till två meters djup. Som en konsekvens av detta kan den norra sidan härbärgera djupgående båtar, men längre ut, där tvärbryggans norra nock en gång låg, är djupet bara cirka metern vid normal vattennivå.

För det var om detta det skulle handla - att välja båtplats. De första åren hade jag en eka med 6 hk och plats 91. *Norra sidan är numera omnumrerad efter det att tvärbryggan revs.* Fungerade utmärkt. Att ekan slet sig hösten 85 tillsammans med hela bryggan får räknas som en naturkatastrof. Bryggan fanns för avhämtning i viken och ärligt talat, mina tampar var tre-fyra år gamla, så jag svor ve och f-e över att inte ha bytt dem när jag kom ner till bryggan och såg min eka hänga i akterförtöjningarna. Men linorna var intakta. Vattennivån hade varit så hög att förtöjningarna lyfts upp av Sjöberg från plaströren. Tyvärr hade babords bog skavts sönder av järnstolpen, så det blev varvsbesök!

Denna dag hade jag lärt mig två saker; järnstolpar var inte bra och förtöjningarna skall vara fast med kätting under plastklumpen. Det håller jag på fortfarande! Men nu ville jag ha en segelbåt. Jag funderade på en Albin 57 med vikbar köl. Men det blev en konventionell båt med cirka meters djupgående.

Vid årsmötet bytte jag bort plats 91 mot 124 som ordinarie, den senare var muddrad vid bryggan men inte längst ut vid akterstolparna, så jag tog 40 som låneplats. På höstkanten provade jag djupet vid 124, det räckte inte för mig så vid nästa årsmöte tog jag 60 som ordinarie. Fast nu hade föreningen muddrat på norra sidan så jag tog 107 som låneplats! Alla gamla medlemmar bytte nu plats till norra sidans inre del, så en nyare medlem hade inte en chans...

Men plats 60 var allt ganska grund, så vid nästa årsmöte tog jag 48 som ordinarie och min gamla 91 som låneplats! Det var vid plats 48 mudderverket

gått igenom bryggan med två meters djup som följd. Ungefär så blev det i två år till, men sedan kom ett högtryck enligt ovan och istället för båtutflykt blev det bad vid Gula Huset vid Strömsundsbron. Alltså, nästa sommar gäller södra sidan...

Året innan hade jag haft möjlighet att ropa till mig plats 98 som ordinarie plats men det var inte muddrat, även om det var på tal att det skulle göras, så jag vågade inte. Samma år muddrades det! Och plötsligt skulle alla gamla räva... medlemmar längre in och jag lyckades höja mig till 54 som ordinarie och 98 som låneplats.

Sedan dess har låneplatsen varit runt detta nummer, så båten ligger bra, men att höja den ordinarie platsen går trögt; plats 48 år 1988, 64 år 1993, 68 år 1995, 72 år 1996 och 78 i år.

En vacker dag kanske man är tillbaka på plats 124! Under tiden har jag haft anledning att delta i våra årsmöten. Eftersom jag arbetar skift (enmanstjänst) ses inte ledigheter på kvällsskiftet med välvilja, men jag har då förklarat att det finns saker som är *viktiga* och det är i mitt fall ÅRSMÖTET I MOSSENS BRYGGFÖRENING, allt annat kan diskuteras. Fast ibland har jag befullmäktigat någon och det har fungerat det också. Dock, för att undvika intressekonflikter bör den utsedde helst ha ett turordningsnummer bra mycket högre än mitt eget!

Och du, ärligt - vad vore våra årsmöten utan punkten "fördelning av platser"?

Styrelseledamöter genom tiderna

Ordförande:

1968 - 1975 Lars Olof Holmstedt
1976 - 1980 Roy Wallsin
1981 - 1983 Lars Olof Holmstedt
1984 - 1985 Staffan Schyberg
1986 - 1995 Urban Gross
1996 - Björn Helgesson

Kassörer:

1968 - 1973 Rolf Wassberg
1974 - 1982 Karl-Erik Jansson
1983 Leif Dahne
1984 Viktor Ramstedt
1985 - Karl-Erik Jansson

Sekreterare:

1968 - 1971 Sten Jenås
1972 Sten Jerremyr
1973 Karl-Erik Jansson
1974 - 1975 Torsten Hallgren
1976 - 1981 Sven Säfström
1982 - 1985 Arne Bratell
1986 - 1994 Bengt Lindgren
1995 Björn Helgesson
1996 - 1997 Gert Svensson
1998 - Egon Andersson

Övriga ledamöter:

1973 - 1975 Roy Wallsin
1973 - 1980 Rune Karlsson
1976 - 1977 Reidar Holmstedt
1978 - 1981 Roland Signert
1981 - 1983 Lennart Johansson
1982 - 1984 Roy Wallsin
1984 - 1991 Leif Dahne
1985 Viktor Ramstedt
1986 - 1988 Arne Bratell
1989 - 1993 Henry Karlsson
1992 - 1993 Björn Helgesson
1993 - 1995 Bengt Johansson
1994 Bengt Svensson
1995 Bengt Lindgren
1996 - Rolf Frank
1996 - 1997 Egon Andersson
1998 - Gert Svensson

Truckförare

1979 - Lennart Johansson

Från ekstock till plast

Trä

Långt innan Jätten från Lilleby Ås kastade stenen mot Torslanda kyrka visste man att trä kunde flyta. Man fällde ett träd, högg av grenar och kvistar. Kvar fanns en rund trädstam med stor bärkraft. En båt! Men bedrövtligt rank. Då tog man flera träd. Gjorde sammalunda med dem. Hade man gjort en hel flotta? Nej, men efter sammanbindning med diverse slonor, så hade man byggt en flotte. Flottar är emellertid långsamma, svårhanterliga och nästan omöjliga att gömma. Det var opraktiskt, något annat ville till.

Man lärde sig att urholka trädstammen. Man lärde sig hålla balansen och att paddla. Stockbåten var enkel att manövrera och lätt att dra upp på strandkanten. Men med tiden började den läcka och spricka och sedermera ruttna. Då fick man uppfinna trätjära. Trätjären var en biprodukt av själva båtproduktionen. När man brände ur trädstammen bildades tjära vid torrdestillation av veden. Tjären ströks både på ut- och insida. Sprickor drevades med lin som doppats i tjära. Så höll man på i några tusen år. Fast inte med samma båt.

Behovet av större båtar växte parallellt med behovet av att byta varor. Man lärde sig att välja träd med vissa böjningar av stammarna, dessa höggs och anpassades till kölstock, spant och bordläggning. Mellan varje plank fick man dreva för hålla båten tät. Det gick åt massor med trätjära till bottarna. Utsida och insida. Några hundra år till.

I Norden användes ek, fura, gran och lärk allt efter tillgång. Enepinnar användes till att fästa bordläggning och spant. Ek eller lärk var nödvändigt till bordläggning under vattenytan och till spant. Ek och lärk gick åt även till däcksplank. Bordläggning ovan vattenytan och snickerier inombords tillverkades av fur. Rakvuxna granar blev master.

Produktionen av krigsfartyg, handelsfartyg och fiskebåtar skapade kalhyggen på öar och kustland. Ingen kan idag tänka sig Öckerö (=ekar-ö) täckt av ekskog. Svenska försvaret odlade ekskogar enbart för att kunna bygga krigsfartyg. Visingsö visar exempel härpå.

Båtarna höll sig täta så länge de var i vattnet. Men om de tagits upp på land torkade träet och båtarna läckte så mycket att de sjönk vid sjösättningen. De fick då ligga en tid i marvatten, tills de tätat, varefter de östes och åter blev sjödugliga.

Om man alltså tog upp båtarna på land så torkade träet med sprickbildning som följd. Å andra sidan; om man lät dem stanna i havsvattnet så växte havstulpaner, snäckor, sjögräs och annat fast i båtbottnarna. Dags för uppfinningar! (Se bottenfärger nedan)

I slutet av 1800-talet uppfanns i USA ett sätt att utnyttja spillbitar vid skärning/svarvning av stock till fanér. Man lade ett fanérskikt i en fiberriktning och limmade ett spärrskikt i andra riktningen och varvade så i udda antal tills önskad tjocklek uppnåts. Detta kallades plywood och på svenska kryssfänér. Nu hade man skapat en enkel möjlighet att bygga lätta småbåtar. Bara såga och sätta ihop. Men strax efter att skapelserna sjösatts kröp vattnet in i fibrerna och löste upp limmet. Man saknade ett vettigt lim. Å andra sidan hade inte plywooden uppfunnits för båtbyggnation. Den var avsedd för möbeltillverkning.

Träslag som importerats på grund av sina fysiska egenskaper eller sina tilltalande utseenden är teak och oregonpine (fur) till däck och inredning, mahogny till bordläggning ovan vattenytan samt till inredning och meranti, som är en enklare typ av mahogny, till inredning och slutligen spruce (gran) till master.

Lim

Under första världskriget behövdes enkla flygplan för spaningsuppdrag. Då dög inget lim som löstes upp av fukt och regn. Man gjorde ett ”flygplanslim”. På 20-talet lanserades detta kaseinlim till båtbyggare och möbelindustrin. Det hade, och har, bra egenskaper mot fukt.

Ett alternativ med högt fuktmotstånd var karbamidhartslimmet, som skapades på sent 40-tal.

Vitlimmet, PVAC - polyvinylacetat, utvecklades under 50-talet. Skaplig beständighet mot fukt, men inte mot vatten.

Men behovet av vattenfast lim kvarstod. Då introducerades fenolhartslimmet. Det var

vattenfast. Då blev det möjligt att fortsätta utvecklingen av plywoodbåtar.

Det var dock inte alltid tillräckligt att limmet var vattenfast. Normer skapades i England. Det hårdaste kravet fanns att läsa under rubriken WBP - Water and Boiled Proof. Fenol-hartslimmet uppraderades att uppfylla WBP-kraven.

Polyuretanlimmet utvecklades på 60-talet. Största användningen är till uppbyggnad av sandwichkonstruktioner.

Det spelar ingen roll hur vattenfast ett lim är om ändå vatten kan följa träfibrerna och få dessa att ruttna varpå konstruktionen rasar. Således måste alla konstruktioner som utsätts för vatten ytförseglas. Detta sker bäst med tvåkomponentlacker/färger på styva material och med elastisk enkomponent på massivträ. (Se färg och lack nedan)

Idag finns limmer för alla behov, de har egenskaper som gör dem applicerbara vid olika temperaturer.

Bottenfärger

Man hade lärt att bordläggning som var sammansatt med kopparnitar eller kopparspik stod sig bättre mot röta och snäckor. Då rörde man till en tunn lösning, impregnering, eller en tjock massa, bottenfärg, innehållande koppar och olja. Det var effektiva medel!

Fartygen blev fler och större och ekskogarna mindre. Man började bygga fartyg av stål. Stål ruttar inte, det rostar. Blyoxid blandat med linolja, kallades blymönja, var ett mycket effektivt rött rostskydd.

Man har även byggt båtar av betong. Betong varken rostar eller ruttar, men har inte slagit igenom annat än vid kri(g)ssitationer, därför behandlas de inte vidare i denna text.

Blymönjan användes även i kölsvinet på träbåtar som impregnering mot röta. Fungerade utmärkt som bottenfärg. Speciellt om det blandats med arsenik!

Bottenfärg för småbåtar var in på 1950-talet kopparbaserad. Oceangående fartyg var ända in på 60-talet målade med blymönja med olika tillsatser, till exempel arsenik.

Blymönja gav röda bottenfärger, och kopparfärgen gav gröna. Härifrån kommer dessa traditionella kulörer.

På 60- och 70-talen utvecklades bottenfärger som var tennbaserade. Linoljan blev för exklusiv som bindemedel och ersattes av alkydhartser. Alkydhartserna kortade torktiderna högst avsevärt. Samtidigt ökade möjligheterna till flera kulörer: Blått och vitt tillkom.

De tennbaserade bottenfärgerna utvecklades till att bli självpolerande, antifouling. Giftet i dessa färger var aktivt så länge färgen fanns kvar. Man måste inte måla varje år om man ansåg att befintligt färgskikt skulle klara en säsong till. Det kunde också vara nödvändigt att måla flera gånger samma säsong. Kopparfärgerna fanns parallellt med tennfärgerna

Fett i stekpannor har man för att det man steker inte skall fastna. När man teflonbehandlade stekytan behövde inget fett tillsättas. Kan man behandla en båt med teflon så kan inget fastna! Sådana färger finns sedan tidigt 80-tal och utveckling pågår.

Småbåtarna hade nu blivit så många att miljömyndigheterna insåg riskerna med allt båtbottegift som samlades på havsbotten och i det ekologiska kretsloppet. Således förbjöds tennbaserade bottenfärger 1989.

Sedan januari 1994 måste bottenfärger vara godkända för att få användas. Båtar som väger mindre än 200 kg får inte målas med giftiga bottenfärger alls. All kvarvarande icke godkänd färg måste destrueras! Inför 2000-talet kommer nya regler som förbjuder gift i bottenfärger.

Färg och lack

Bordläggning, däck och inredning av trä behövde också underhållas. Man hade lärt sig att pressa olja ur linfrö. Den var konserverande, men saknade dock förmågan att tränga in i träet. Då spädde man den med terpentin. Efter en, i sammanhanget, kortare evighet torkade denna behandling. När den torkat penslades ett eller flera täckskikt av fernissa över. Sedan fick man satsa på värme och torr luft.

Man har testat allt mellan olika oljor spädda med olika lösningsmedel spetsat med olika tillsatser. Detta kan endast utredas av heltidskemister. Dessutom måste man vara heltidskemist för att kunna förstå vad en dylik utredning innehåller. Så det hoppar vi över.

Under slutet av 60-talet utvecklades härdlacker för båtbruk. Vissa av dagens lacker och färger kan appliceras även i minusgrader. De innehåller då en massa kostsamma, tidsbesparande, tillsatser - acceleratorer. Varje lack skall vara mera elastisk än materialet den ligger på. Annars krackelerar lacken.



Plast

Oljan var billig på 50-talet. Ur oljan utvecklades plasten. Eller ”plastic” som det hette i början. Plasten kunde göras seg eller hård. Här behövs en kemist för att förklara polyvinylklorid, polyeten och polyester med mera.

Göra båtar i polyesterplast lät säkert utmanande. Man började med att göra en gjutform av någon klassisk träbåt. Sedan vaxades formen på insidan så den skulle släppa från den nya båten. Gelcoat eller topcoat applicerades med spruta eller rulle. Därpå blandades bas och härdare, applicerades i formen med målarrulle och armerades med glasfibermatta. Efter härdning, losstagning och renskärning av kanter var skrovet klart. En underhållsfri skapelse!

Man trodde i alla fall att man gjort något beständigt, underhållsfritt och tätt. Samtida färger fäste inte på plasten. När inte färgen fastnar, kan inget annat heller fastna! Alltså behövdes ingen bottenfärg!

Så var det inte. Allt som fastnade på obehandlat trä fastnade också på plast, - utom bottenfärg. En grundfärg som kunde binda samman plast med bottenfärg skapades. Då satt bottenfärgen kvar, vilket hjälpte mot bevuxningen. Nästa problem var att plastbåtarna behövde en högre vattenlinje på hösten än på våren. Bottenfärgen, grundfärgen och plasten ”läckte” och gjorde båtarna tyngre och mer djupgående. Plasten var inte så tät som man trott. Det behövdes en ny grundfärg som var helt vattentät. Så tillkom epoxiprimer.

Det kunde hända, och händer fortfarande, att fukt stängdes in i plasten. Då uppstod/uppstår osmos. Plastpest eller böldpest i dagligt tal. När sådan upptäcks måste plasten öppnas för att långsamt torka. Sedan skall det spacklas och grundmålas. Lämpligt är att öppna på hösten, alla blåsor måste öppnas, och spackla på våren. Det är viktigt att hålla kölsvinet så torrt som möjligt, annars kryper vatten in i plasten inifrån. Lika viktigt är att dieselolja och bensin som spills omedelbart torkas upp. Dessa vätskor har en mycket stark penetrationsförmåga i plasten och kan redan efter kort tid aldrig mera avlägsnas.

Epoxiplast har en vattenupptagning som nästan är försumbar när man jämför med polyester. Armering har alltid varit av glasfiber men kolfiber har funnits några år och är under stark utveckling.

Sedan plasten slagit igenom som båtbyggnadsmaterial har möjligheterna till styling ökat väsentligt. Man bygger en prototyp i trä och plywood, provar och kompletterar med olika påhäng, av för provningen lämpliga material, för bästa fartresurser och andra eftersökta egenskaper. När man är nöjd görs en form av plast i vilken man sedan tillverkar de olika delarna.

“Hjälp!”

Signalflaggor - Morsetelegraf - PR-radio - VHF - NMT/GSM?

Signalflaggor har vi inte lärt oss att använda. I nödfall kan vi vifta med det vi har till hands.

Armarna till exempel. De skall hållas utsträckta åt sidorna och vinka uppåt/nedåt, tydligt!

Morsetelegraf har vi bara sett på bio. Möjligen kommer vi ihåg “tre korta, tre långa, tre korta“. SOS - Save Our Souls.

Privatradion eller PR-radion, på 27 MHz bandet, slog igenom på 60-talet, hade sin högtid på 70-talet, överlevde 80-talet och blev omodern på 90-talet. Den var billig i inköp och enkel att använda. Den hade passning på säkerhetskanalen 11A. Nackdelar var att räck-vidden var kort och att starka sändare oavsiktligt störde eller slog ut de svagare och att man ibland, också oavsiktligt, pratade i munnen på varandra.

Nödanropet “MAYDAY - MAYDAY - MAYDAY“, som kommer från franska “m’aider“ och betyder “hjälp mig“, användes i PR-radion och används i VHF-radions kanal 16.

VHF radion har passning dygnet runt hela året. Göteborg Radio var förr en mycket viktig länk mellan fartyg till sjöss och anhöriga i land. Stockholm Radio har tagit över mänskligt arbete, medan de gamla kustradiostationerna nu är obemannade och tjänstgör som relä-stationer.

Navigationsvarningar, efterlysningar och lokalt väder läses upp för det aktuella geografiska området med jämna mellanrum. Via Stockholm Radio blir man även uppkopplad till (och från) vilken telefonabonnet som helst i världen.

Från och med den 1 februari 1999 kommer alla s k "radiopliktiga fartyg" att vara skyldiga att ha en ny variant av VHF, s k DSC - Digital Selective Calling. Fritidsbåtarna omfattas inte av detta, men kan rida på utvecklingen. Det finns numera VHF-apparater med varierande grad av DSC även för fritidsbåtarna.

Vid nödanrop är det viktigaste att man talar om var man är. Gemensamt för alla VHF är att man kan koppla till en GPS och med hjälp av den sänder man sin position tillsammans med det digitala nödanropet. Därefter går apparaten automatiskt över till kanal 16.

Mobiltelefoni via NMT eller GSM har många fördelar när man håller kontakt med sina anhöriga. I en nödsituation ringer man 112. En nackdel är att endast den du har kontakt med kan höra dig och hjälpa till. Först efter uppkoppling till sjöräddning, kustbevakning eller sjöpolis, som kopplar in VHF, kan övriga fartyg på assistera.

Det förekommer även att hela mobiltelefonnätet slås ut, ett förhållande som näppeligen kan drabba VHF-nätet.

Säkerhet

Vad kan du själv tänka på före sjöresan?

- ↑ Meddela anhöriga färd- och tidplan!
- ↑ Lämna fakta, "ID", om båten till anhöriga!
- ↑ Lyssna på och respektera väderleksutsikterna!
- ↑ Räddningsvästar till samtliga ombord! *Och säkerhetslina!*
- ↑ Förbandsartiklar!
- ↑ Brandsläckare! *Nyskakade! En för varje ruff eller pentry!*
- ↑ Nödraketer. *De når 300 m höjd, faller med fallskärm under 40 sekunder. 8 m/s. Röda.*
- ↑ Telefon och/eller VHF!
- ↑ Förvissa dig om att du kan lita på båt och utrustning!

De vanligaste orsakerna till sjöräddningsinsatser är grundstötning och maskin/propeller-haveri.

Dessa orsaker står för mer än 50 % av alla insatser som görs.

Vi har skyldighet att ge assistans till annan båt som befinner sig i nöd!

Källor:

Rein Billström	Statistiska centralbyrån
Roland Erlandsson	Norsk Hydro
Barbro Hedblom	Arla Färskvaror
Stig Hermansson	“Zeppelinare, Limpor och Mustangar“
Stig Humla	Telia Mobitel “VHF-kanalen 1998“
Rolf Högkvist	Statistiska centralbyrån
Roger Larsson	Göteborgs Trä & Fanér
Katarina Olofsson	Torslanda Stadsdelsnämnd
Ann Wegland	International AB
Werner Wessberg	Torslanda

Medarbetare:

Frans Berndtsson
Björn Helgesson
Lars Olof Holmstedt
Karl-Erik Jansson
Bengt Johansson
Per-Olof Rödström

Foton:

Bengt Granhages arkiv
Lars Olof Holmstedts arkiv
Bengt Lindgrens arkiv
Roland Signerts arkiv
Gert Svenssons arkiv



HAR DU

- **FÖRTÖJT FÖR STORM ?**
- **TILLRÄCKLIGT GROVA TAMPAR ?**
- **FYRA RYCKDÄMPARE ?**
- **FENDRAR PÅ BÅDA SIDOR ?**



FÖRTÖJ FÖR STORM ÄVEN PÅ LAND !

foto BL

