



Vänföreningen
T121 Spica Vänner

MEDLEMSBREV # 2/24



Torpedbåtsrederiet Spica

Från vänföreningen

Välkommen till medlemsbrev nr två! Styrelsen för vänföreningen har beslutat att skicka ut ett medlemsbrev varje kvartal där vi berättar lite om händelser och aktiviteter hos oss på T121 Spica och Gålöbasen.

Andra kvartalet 2024 har inneburit förnyade utbildningar i brandskydd samt man-över-bord träning, allt för att vi ska vara i bra form inför våra biljett- och företagskörningar. Ett visst underhållsarbete har bedrivits, men de stora insatserna utfördes i samband med varvsbesöket i mitten på juni.

Den första provturen ägde rum den 20 april

Det kändes skönt att höra GT1:orna starta upp inför årets första sjötur, vädret var något gråmulet och det gick lite "gäss" på Horsfjärden. Provturen bjöd på kraftiga girar för att testa funktion på styrmaskineriet samt gång i olika hastigheter för maskingängets kontroller. Allt förlöpte bra och vi förtöjde nöjda och glada på eftermiddagen.



Bild från tilläggnen vid första provturen den 20 april.
På bryggan syns FC och ManO för dagen.

Provtur 2 genomfördes 4 maj

I stort sett följdes samma rutin som under den första provturen. Det genomfördes ett antal förtöjningsövningar för att friska upp kunskaperna hos dagens ManO samt besättning på back- och halvdäck.

Årets första biljettkörning blev inställd p.g.a. bristande kundunderlag. De som bokats blev erbjudna att följa med på en senare resa, vilket en majoritet godtog. Att ställa in denna körning kändes lite bittert då vi tyckte att vi hade ett bra och spännande tema som skulle handla om ubåtsjakt med inriktning på 1982 års insats på Horsfjärden. Vi kommer med största sannolikhet att försöka återuppta detta tema vid ett senare tillfälle.

Vår marknadsgrupp har blivit mer "offensiv" i sitt arbetssätt. Detta har inneburit att antalet företagskörningar har ökat, personliga kontakter med regelbundna uppföljningar verkar vara melodin för dagen. Två lyckade företagskörningar och fler bokade under resten av året är bevis nog för att vi tycks ha hittat rätt i vår marknadsföring, bra jobbat marknadsgruppen!

Företagskörningen den 25 maj tog oss till Nynäshamn där vi hämtade upp ett gäng glada lastbilschaufförer tillhörande Nynäs LBC. Vi som hade rest i förväg för att vara kajpersonal fick se en riktigt fin "fickparkering" utförd av ManO Henrik Bergman. Körningen hem till Gålöbasen gick bra och försommaren bjöd på fantastiskt fint väder, det var ett lyckligt gäng passagerare som gick iland på Gålö, några kommer med största säkerhet att åka med oss igen.

Efter denna körning så inleddes någon vecka med underhållsarbete och planläggning för företagskörning och ombasering till Stockholm och Vasapiren via Sandhamn.

Företagskörningen den 1 juni blev som nämnts ovan även en ombasering till Stockholm och Vasapiren, där fartyg ur Veteranflottiljen redan hade samlats för Örlogsdagarna 2024. Återigen så hade vi på denna körning en helt underbart solig skärgårdsdag, vi angorde i Sandhamn där våra glada passagerare fick lunch på hotellet, givetvis blev det Wallenbergare med tillbehör! Körningen fortsatte efter en kort högfartspassage in till Stockholm i makliga 12-14 knop, det blev ett utmärkt tillfälle för ManO-eleven att navigera sig fram i sällskap av segel- och motorbåtar.

Vi hade ett fantastiskt trevligt gäng ombord, alla knutna till Östuna Maskin AB och efter förtöjning så förädrades beställaren av resan med en monterad plakett och ett färdcertifikat. Mycket uppskattat!

Den 2 juni kastade R142 Ystad loss vid lunchtid och lämnade Spica ensam kvar av veteranflottiljens fartyg på piren. Antalet besökare blev vid några tidpunkter överväldigande många för kvarvarande besättning. Trots det blev ändå vistelsen på Vasapiren en behaglig upplevelse då antalet besökare minskade kraftigt när vardagen började igen.



Bild från tillägningen i Nynäshamn den 25 maj



Bilder från vistelse på Vasapiren den 1-10 juni

Den 10 juni var det dags för upptagning på Kummelnäs Varv, jag överlåter till Christian att redogöra för detta, men lägger in några bilder från varvet.



Vi avslutade varvsvistelsen den 14 juni och efter överlämnande av något gott till kaffet till den duktiga varvspersonalen ombaserade vi åter till Vasapiren i avvaktan på återresa till Gålö.

Den 16 juni var det dags att vända åter till Gålöbasen, vi hade gjort resan tillbaka till en biljettkörning via Sandhamn, 43 lyckliga passagerare embarkerade i morgondiset. Resan bjöd på blandad väderkompott, i ena stunden klarsikt och i nästa stund dimma! Självklart innebar detta att ManO-eleven ibland kände sig pressad men i slutändan angjordes Sandhamn och lunch intogs på hotellet. Resan hem gick i stort sett bra, ett igensatt bränslefilter nekade oss nöjet att göra en högfartspassering förbi HMS Carlskrona som låg till ankars en bit utanför Gålöbasen.

Efter en trevlig grillkväll med en smärre eldsvåda i grillen avvek besättningen hemåt för att vila upp sig och samla nya krafter inför sensommarens arbeten och körningar.

Med denna redovisning överlämnas ordet till Rederiet och Christian Wollert.

Uppvaknande ur vinteride

Andra kvartalet har varit ett intensivt kvartal för rederiet. När vinterkylan tar slut påbörjas arbetet med att starta upp, kontrollera och justera de olika systemen ombord. Först sker detta stillaliggande vid kaj för att sedan testas dynamiskt under ett par provturer till sjöss. När tjänstegrenarna lämnat klartecken så kan vi börja genomföra de bokade kundkörningar som vänföreningen planerat och som presenterats tidigare av vår ordförande. Rederiet ansvarar inför dessa körningar att fartyget fungerar och att det finns en bemanning.

Ordförande i vänföreningen har tidigare presenterat de olika körningarna så jag tar inte upp dessa. I år har Spica också genomfört en torrsättning, vilket är ett krav från Transportstyrelsen, på Kummelnäs varv. Senast Spica var torrsatt var 2021, även denna gång på Kummelnäs varv. Erfarenheterna från denna torrsättning var så goda att varvet fick chansen denna gång också. Rederiet har

varit ansvarigt för planeringen och kontakterna med varvet. Genomförandet av arbetet på varvet fungerade väldigt bra. Några extra arbeten fastställdes under veckan som varvet snabbt startade upp. Överhuvudtaget så var man snabb med att komma igång med olika arbeten. Ett exempel, innan fartyget kommit helt ur vattnet påbörjades högtryckstvätt av botten så att en gemensam inspektion av densamma kunde ske innan vi planlade veckans arbeten. Samtliga genomföringar och anoder i botten kontrollerades, spel i roder och propelleraxel kontrollerades samt en tjockleksmätning av bottenplåten genomfördes av varvet. Därefter målades botten och bordläggning. Spica är nu som ny under vattenlinjen.



Under varvsarbetet har vi i besättningen genomfört parallella arbeten med det som beställts av varvet. Framförallt har olika områden på däck målats inklusive uppmärkning av ankarkätting.

Under varvsperioden genomfördes en skrovinspektion av tre! fartygsinspektörer från Transportstyrelsen. De anmärkningar som togs upp var av enklare karaktär och kommer att åtgärdas innan vi kommer igång med verksamheten efter sommaren. Slutsatsen blev att Spica godkändes och har nu fått sina certifikat som passagerarfartyg i nationell sjöfart.



Från EU-passagerarfartyg till nationell sjöfart

Strax innan vi skulle torrsättas fick rederiet ett besked från Transportstyrelsen att Spica skulle byta regelverk för certifiering som passagerarfartyg. Sedan Spica registrerades som passagerarfartyg har vi följt reglerna enligt ett EU-direktiv (2009/45/EG). Det är också mot detta direktiv som Transportstyrelsen lutat sig i samband med tillsyn och inspektion av Spica. Från och med nu så är Spica istället under ett nationellt regelverk, Nationell sjöfart. Det innebär att vi själva är ansvariga för att kontrollera att Spica uppfyller kraven från

myndigheterna. Detta benämns egenkontroll och ska avrapporteras till Transportstyrelsen årligen. I sak betyder kanske detta inte så mycket praktiskt men vi behöver tillse att det finns expertis inom besättningen som kan göra denna bedömning samt arbeta upp administrativa rutiner för uppföljning och avrapportering.



Ordinarie besättning respektive nyckelbesättning Jag har för avsikt att i kvartalsbrev ha ett särskilt fokus där jag fördjupar informationen om delar av rederiets verksamhet. I detta brev tänkte jag beskriva strukturen för besättning och kopplingen till vänföreningen lite djupare. De som är medlemmar i vänföreningen kan kallas stödjande medlemmar. Bland dessa finns ett antal som aktivt är ombord och underhåller, vidmakthåller och utvecklar systemen ombord. De ingår i det vi kallar "Ordinarie besättning". Den indelas i sin tur i tjänstegrenarna Däck, Maskin, Tele och Intendentur. Tjänstegrenarna har sedan ansvarsområden ombord, såväl för fysiska utrymmen som olika funktioner/system. Tjänstegrenarna genomför arbeten och underhåll enligt sin årsplan och avrapporterar

direkt till vänföreningens styrelse. Rederiets roll här är att komplettera med de arbeten eller underhållsåtgärder som tjänstegrenarna behöver vidta för att Spica ska vara ett sjövärdigt passagerarfartyg. Rederiet ansvarar också mot myndighetskraven för ett stillaliggande (förtöjt) fartyg som arbetsmiljöåtgärder, brandskydd och skydd av yttre miljö.

När Spica ska genomföra gång till sjöss bemannas med en "Nyckelbesättning" som kan hantera fartyget, åtgärder vid nödsituationer samt passagerarhantering. Här ansvarar rederiet genom utsedd fartygschef för verksamheten. Deltagare i nyckelbesättningen tas ur den ordinarie besättningen genom att tjänstegrenen inplanerar de som frivilligt vill ingå i nyckelbesättningen. Rederiet ansvarar sedan för att dessa får en adekvat utbildning kopplat till den befattning de ska besätta. Då Spica är ett arbetslivsmuseum strävar vi efter att efterlikna verksamheten från Spicas aktiva tid så mycket som möjligt. Exempelvis utnyttjar vi även här tjänstegrensbenämningen, de skeppsnummer som fanns i stridinstruktionsboken från 1979 samt begrepp och rutiner för genomförande och rapporter.

Verksamhet: 2024-06-10
Ombas Stockholm-Gälö

Nr	Efternamn	Förnamn	Kön	Födelsår	Inräknad	Eftersök område	Flotte
BESÄTTNING							
901	Wollert	Christian					Bef 1
902	Bergman	Henrik					Bef 2
951	Nyberg	Ove					3
961	Tiedman	Kenneth					Bef 3
981	Thelke	Håkan					1
001	Lindström	Geir				Skyddsgrupp	Klg 1
002	Jonsson	Sören					1
004	Blomgren	Pelle				Skyddsgrupp	Klg 1
011	Pettersson	Torbjörn				Insatsledare	2
012	Mattsson	Håkan					Klg 3
013	Odhe	Daniel				Insatsgrupp	Klg 2
021	Hellström	Gunnar				Skyddsgrupp	Klg 2
041	Axman	Dan					2
044	Eriksson	Leif				Insatsgrupp	Klg 3
SkyTT	Råman	Mikael					1
Utb	Boman	Keno					2
Utb	Freund	Robert					3
Utb	Hägerlid	Kjell					1
Utb							2
Utb							3
Utb							1
Utb							2



T121 Spica, den enda stjärnan på Gälöbasen

Dan-Inge Lennström
Dan-Inge Lennström
Ordförande T121 Spica Vänner

Christian Wollert
Christian Wollert
Ordinarie FC