

# TBK:s Historia



Den 31/8–1943 annonserar "Båtklubben" i T.T om allmänt möte torsdag d. 2 sep. 1943 i Folkets Hus D-sal kl. 7 em. Båtägare och intresserade inbjudes."

Med den inledningen i Tidningen Trollhättan startar det, mitt under brinnande världskrig. (Britterna landstiger vid Italiens sydspets. Italien kapitulerar är en av rubrikerna i tidningarna.) Ref. T.T den 7/9

På mötet den **2 sep. 1943** samlades ett stort antal båtägare som inbjudits av en tidigare bildad kommitté till Folkets Hus för att starta en båtklubb i Trollhättan.

**Båtklubbens första styrelsen valdes. Ordförande: Nils Stadius, Kassör: Valter Carlsson, Sekreterare: Carl Ström, Vice Ordf. Herbert Andersson, Materialförvaltare: Rudolf Andersson, Suppleanter: David Berg, Johan Olander, och Arne Pettersson. Revisorer: Frans Erikson, och Hjalmar Fransen, Revisorssuppleanter: Valfrid Lindström och Axel Jernberg**

**Utredningskommitté båtplatser: A. Wennergren, Hjalmar Fransen och Nils Stadius.** Stadgeförslag fastställdes. Medlemsavgiften bestämdes till 2 Kr. Ett 25-tal personer anmälde medlemskap från starten. Troligen kommer denna siffra stiga kraftigt då det säkerligen finnes omkring ett par hundra båtar av i ifrågandevarande slag i staden. På första mötet tillsattes en kommitté på tre personer för att få ordning på och samordna båtplatserna i hamnbassängen och utefter älven/kanalen då det redan på den tiden råder brist på båtplatser.

Mötet beslutade att sammanslutningen skulle heta **Trollhättans båtklubb TBK.**

**Trollhättans sportfiskeförening** var inbjuden till mötet då många frågor var av gemensamt intresse. **Beslut:** De båda föreningarna ska i största möjliga utsträckning samverka, m.anl. av detta faktum.

Exempel på samarbete: kassören i Sportfiskarna **Hjalmar Fransen** är revisor i det nybildade TBK. **Harald Eriksson** från sportfiskeförening tillträder som revisor TBK **1944**. Den största anledningen för samarbetet är båtplatsfrågan för båtflanörerna och fritidsfiskarna på älven. Båtägarnas hamn- och uppläggningsplatser var lokaliserade utefter kanalen från slussarna upp till Stallbacka huvud, de större båtarna drogs upp vid gjutmästargården NOHAB (Backdungen), Kanaltorget och Hamnbassängen.

1944-04-29 tecknar båtklubben sitt första arrendekontrakt med Statens Vattenfallsverk om att förtöja mindre båtar från järnvägsbron norrut innanför ledverket.



1944-06-13 tecknar båtklubben nyttjanderättsavtal med Statens Vattenfallsverk vid hamnbassängen om uppläggning, förtöjning roddbåtar och mindre motorbåtar samt anläggande av en mindre slip med wirespel.

1952-11-20 tecknar båtklubben om avtalet med Statens Vattenfallsverk vid hamnbassängen att omfatta ett landområde på 2200m<sup>2</sup> för uppläggning av båtar och anläggande av en slip till en arrendekostnad första året 85 kr och åren därefter 220 kr i årshyra.

Hamnbassängsområdet ställde klubben i ordning med hjälp av sand och grus från Fosfat och Ferro-bolagen. 1953 ansöker klubbens medlemmar om att bygga de första båthusen vid hamnbassängen.



”Andreases maa” där en del av folket som bodde på Staveredsmosse förtöjde sina roddbåtar fylldes igen i början på 1920-talet och blev en del av Kanaltorget, båt-ägarna fick samsas om uppställningsplatsen med torghandlarnas hästdragna vagnar och kommunens anläggningsverkstad o förråd. Tidigt 1960 upphörde Kanaltorget som uppläggingsplats p.g.a. kommande idrottsarena Elfhögsborg och bostadshus.





Vid Gjutmästargården (NOHAB) fanns en naturlig vik i kanalen där Skoftebyborna förtöjde och vinterförvarade sina båtar. Viken fylldes igen tidigt 1970 och kanalverket förbjöd förtöjning av båtar i bergkanalen.

Från TBK:s tidiga verksamhet saknas protokoll och räkenskaper fram till år 1965. Första tidens verksamhet har i huvudsak hämtats från Tidningen Trollhättan, Innovatum och landsarkiven i Göteborg o Vänersborg, Trollhättans Stads arkiv. En del information har också lämnats av äldre medlemmar i båtklubben vid intervjuer och samtal.

Trollhättans båtklubb har varit verksam sedan 1943 med ett stigande medlemsantal genom åren. TBK var en mycket aktiv klubb från senare mitten av 40-talet då äntligen den efterlängta freden kom och bränsleransoneringen långsamt började lättas. Det blev åter möjligt att ta sig ut på älven med bensin/fotogendrivna motorbåtar.

Klubben drev under många år navigationsutbildning och anordnade navigationstävlingar på älven. Praktiska kurser inom båtvård, splitsning tågvirke och motorlära mm. genomfördes på vinterkvällar.

Under sommarsäsongen företogs ofta helgutflykter till Brinkebergs Kulle med tävlingar och lekar för barn o vuxna. Där musik och sång hördes över vattnet.

Grötön/ Grötholmen var klubbens ö på älven där man samlades allt som oftast när man släppt förtöjningarna för en tur ut på älven. Här firades midsommar med sång, musik och dans runt stången. Man anlade också klubbens möten på Grötholmen när vädret var tjänligt.



Även Slottsön användes någon gång som mötesplats. Vid den tiden fanns ett hus på ön som under sommartid kunde hyras av Svenska Godtemplare Ungdoms lokalavdelning i (Strömslund?). Huset hade övertagits 1923 från Herman Nyqvist som använt stället som sommarbostad sedan 1906. Huset revs 1960 på grund av förfall.

På vår- och höstmötet förekom att medlemmar visade egna bilder och smalfilmer från semesteräventyr, tävlingar och festligheter på älven samt Vänern. Även informationsfilmer om brand- o sjöräddning, p.r.-radio, motorservice och båtbygge visades.

Kanalvaktarbostället strax norr om hamnbassängen var tidigt ödehus och hyrdes för klubbmöten på sommarhalvåret. 1959 arrenderades hela fastigheten i ett par år som klubbhus och värmestuga. Huset revs kort därefter.

Mellan 1953–59 fanns en engagerad damklubb inom TMK. Damklubben stod för en del festarrangemang, bidrog med fina handarbetade priser till tävlingar och utmärkelser. Damklubben firade sitt 5-årsjubileum 1958 med en hemlig resa genom irrfärder med taxi runt Trollhättan till Öxnered där deltagarna äntrade "ombord" på tåget till Vänersborg där sällskapet hamnade på restaurang Lilla Paris för jubileumsfest med sång och musik. Programmet kring damklubbens jubileum var hellyckat.

1962 bildades TBK:s Sportbåtssektion för yngre medlemmar som gillade vattenskidåkning och att snabbt ta sig fram på vattnet. Efter något år bröt sig sektionen ut från TBK och bildade egen vattenskidklubb.



Här överlämnar Vänersborgs båtklubs ordf. hr Erik Kryding ett bordsständer till Trollhättans båtklubs ordf. Sten Åke Kruse.

1963 firas **20-årsjubileum** med festlighet på Folkets Hus klubblokal som var festligt dekorerad i sjösportens tecken.

Gratulationer framfördes från svensk motorbåtsunion samt från Vänersborgs motorbåtsklubb genom ordf. Erik Kryding som överlämnade ett bordsständer. En medlem nuvarande kassören Herbert Anderson, som aktivt deltagit i klubbens arbete sedan start 1943 fick motorbåtsunionens silverplakett för hedrande arbete inom TBK.

Kvällen förlöpte gemytligt under CB-orkesterns musik och sedan Lilly Gren kommit och underhållit med sång och historieberättande steg stämningen ytterligare och fortsatte till fram på småtimmarna



TBK deltog även i navigationstävlingar som båtklubbar runt Värnen arrangerade bland annat Vänerträffen. Gaperhult, Kristinehamn, Dalbergså och Sikkhall nämns som besökta platser för gemensamma träffar med dans och navigationstävlingar, en del av träffarna kunde samla närmare hundra båtar. Sammankomster med Vänersborgs motorbåtsklubb förekom några gånger på året med tävlingar till sjöss o land. Man träffades vid Dalbergså Vänersnäs och Sikkhall i trevlig samvaro med dans före eller efter tävlingen.

Det förekom att VMK o TBK under vinterhalvåret arrangerade gemensamma fester med film, bildvisning mat o dans.

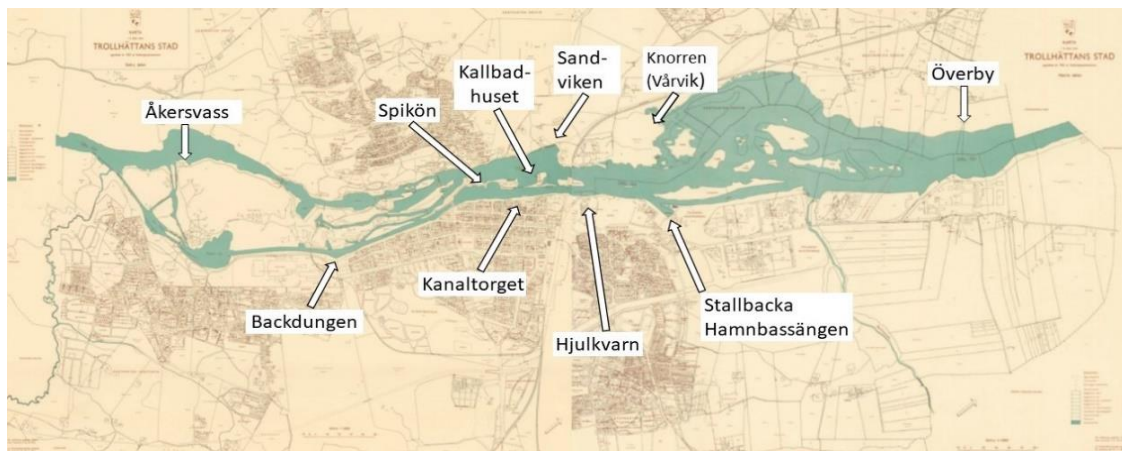




1968 firas **25-årsjubileum** på en festligt dekorerad Domusrestaurang med 110 medlemmar och gäster. Man såg tillbaka på en god och framgångsrik tid samt ett alltmer etablerat samarbete med klubbar inom Vänerdistriktet som klubben tillhör. Glädjande är att tillströmningen av ungdomar till klubben är stor. Förtjänsttecken och standar delades ut

till veteraner och mångåriga styrelsemedlemmar. God mat o dryck ingick i jubileumsfirandet som avslutades med dans och god stämning.

Båtklubben och båtsporten växer under 60-talet vilket ökar behovet av uppläggnings- och hamnplatser. Samtidigt har uppläggningsplatserna på Kanaltorget och Backdungen (gjutmästargården) återtagits för andra ändamål. Även förtöjningsplatserna mellan Kanaltorget och järnvägsbron drogs in p.g.a. intensivare sjötrafik med större lastfartyg.



1960 påbörjas sökandet efter ny båtuppläggnings-/hamnplats för båtklubben då Thn:s kommun i slutet på 1970-talet har aviserat att man ska bygga ut och rusta upp befintliga hamnanläggningar på Stallbacka. I och med detta kommer båtklubbens mark vid hamnbassängen tas i anspråk för utbyggnad av den nya handelshamnen. Från att det stod klart att flytt var nödvändig fanns det flera platser på förslag från kommunen Åkers vass, Knorren (Vårvik), Spikön (Prästskedsholmen), Mossberget (Kallis), (Vid Mossberget föreslogs kallbadhusets lokaler som klubbhus) Sandviken Hjul kvarn och senare Överby.



1964 var Knorren ett långt kommet förslag som senare föll på att det saknades framdragen el, vatten och framfartsväg som skulle korsa järnvägen. Detta gick inte SJ med på.

1971 blev området på nytt aktuellt med upprättade planritningar från kommunen som visade vinterplatser för ca 360 båtar och ett 100-tal bryggplatser samt slip och framtida kran. Området var nu tänkt som ersättning för Hamnbassängen och Hjulksvarn. Efter genomgång i kommunens nämnder framkom att framtida utbyggnad för båtverksamhet var starkt begränsad pga. ny vägbro vid Hjulksvarn och ny dragning av järnvägen samt ett friluftsområde på Knorren. Återigen blev det avslag för klubbens efterlängtade dröm och stora behov.

Alla föreslagna platser förutom Överby hade begränsat utrymme för att klubben skulle kunna växa i framtiden. Dessutom låg övriga föreslagna platser mera centralt i staden vilket innebar att det skulle kunna bli ny förflyttning av båtverksamheten.

Frågan om båtuppläggnings-/hamnplats engagerade starkt klubbens medlemmar under 20 års tid. Kommunen hade svårt att besluta om lämpligt ställe att anlägga varaktig uppläggnings/hamnplats för båtfolket, Trollhättan led av "växtvärk" under den perioden.



Översikt var TBK arrenderat mark för sin verksamhet, lägg också märke till den berömda Stallbackaröken från smältverken som låg som en dimma över bygden



# TBK:s sjöräddningsdag 1970

**TROLLHÄTTANS  
BÅTKLUBB**  
demonstrerar  
**SJÖRÄDDNING**  
med  
Sv. Sjöräddningssällskapet  
Sv. Livräddningssällskapet  
Flygvapnet F7  
Sjöpolis  
Brandkår



**SÖNDAGEN DEN 10 MAJ**  
Hamnbassängen, Stallbacka.  
Utställningen öppnar kl. 11.00. Demonstration kl. 13.00.

**UR PROGRAMMET:**  
Sjöräddningskryssare — F7 Såtenäs — Polisbåt —  
Brandkår — SMK uppvisningslopp —  
Nödraketsavfyrmning — Grodmän livräddar uppblåsbara  
Barbara — m. m.

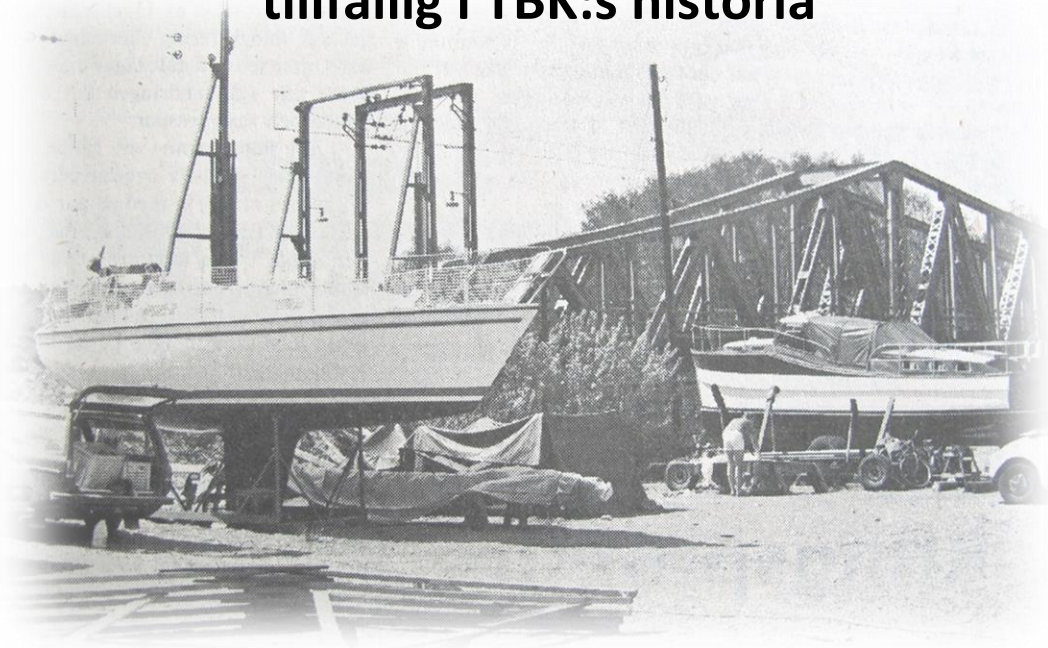
**UTSTÄLLNING:** Fritid — båten — sjön  
GISSA och VINN  
VALKOMNA — FRI ENTRÉ



Den 10 maj 1970 står TBK. som arrangör för sjöräddningsdag tillsammans med svenska sjöräddningssällskapet, F7 Såtenäs, sjöpolis, och brandkåren. Temadagen öppnades av Trollhättans musikkår och drillflickor tågar in på området under marschmusik med efterföljande musikstund. Dagens tema var att visa hur man förebygger sjöolyckor samt hur de vanligaste räddningsmomenten går till om olyckan är framme. Till publikens stora förtjusning visades under i det närmaste realistiska förhållande hur snabbt de olika räddningsenheterna arbetar tillsammans vid sjöolycka. Trollhättans roddare var där och visade upp hur snabbt man kan ta sig fram på sjön med åror. Flera firmor var där och ställde ut allt som handlade om båtsport och fritid. Avslutningen stod SMK:s båtsektion för med uppvisning av snabba racerbåtar på älven med några rundor i farter mellan 35–45 knop. Sjöräddningsdagen drog ett tusental åskådare, dagen var hellyckad för TBK och medarrangörer.

**Medlem 401 Johnny Sandblom**

## Uppläggningsplatsen vid Hjulquarn blev tillfällig i TBK:s historia



Båtuppläggningsplatsen på Hjulquarn blev tillfällig uppläggningsplats i TBK historia och föranledde också en splittring i klubben som ingen kunde förutse.



TBK som fanns vid Hamnbassängen sedan många år med både båtskjul, uppläggningsplatser och även bryggor med slip hade av kommunen blivit informerad om att marken skulle komma att användas till annan verksamhet och därför skulle en flytt bli oundviklig. Det var ett tungt besked för TBK som var en båtklubb med stor samhörighet och gemenskap bland medlemmarna och framför allt för att området låg centralt i Trollhättan och många av de äldre medlemmarna saknade både bil och t.o.m. körkort.

År 1965 tecknade TBK tillfälligt 10-årigt arrende med Statens Vattenfallsverk för båtuppläggningsplatser på Hjulquarnelunds området mellan järnvägen och kanotklubben. Om-

rådet var en låg mad som blev uppfyllt med sprängsten och kalkslag från smältverken på Stallbacka innan den togs i bruk för klubben. Arbetet gjordes delvis ideellt av båtklubbmedlemmarna och klubben såg möjlighet att fortsätta sin verksamhet och t.o.m. flytt av de gamla båthusen diskuterades av bland annat av dåvarande kassören, "Sylten" kallad. Båtar som låg utefter kanalen kunde nu flytta dit och nya medlemmar fick möjlighet till vinterplats. Området togs inte i bruk de första åren beroende på att anläggningen med utfyllnad av Hamnbassängen drog ut på tiden och klubbmedlemmarna som helst inte ville flytta fick



möjlighet att ytterligare stanna kvar en tid. Dock kan nämnas att det nya området vid Hjul-  
kvarn användes av några båtägare och var inte alldeles tomt. Det låg tre, fyra båtar där de  
förstaåren. En fin ek snipa som ägdes av en man som hette Karlsson och var från "Tången" vill  
jag minnas.



En fin slank motorbåt byggd av Eriksson i Vänersborg och ägd av en mäktigt stolt Trollhättebo boende på Stavereds mosse vid namn Gösta Skogsberg. Där fanns också några ekor och en passbåt tillhörande mig själv. Varken vatten eller el var framdraget och jag minns att jag fick dra en kabel till kompisar i kanothuset då jag behövde ström till dammsugning. F.ö. skedde allt annat arbete manuellt vilket var betydande med en träbåt.

Så småningom utökades båtplatsen med ytterligare några träbåtar bland annat en stor motorkryssare i mahogny tillhörande tandläkare Meland och en husbåt i ett av områdets hörn och fler ekor tillkom och så småningom ytterligare några träbåtar. Men fortfarande var området glest utnyttjat och någon flytt från Hamnbassängen hade inte skett. Nu blev ström framdraget till området, men installationen var minst sagt opålitligt och underdimensionerad samtidigt som behovet ökade. Det blev också julafton för många s.k. el amatörer med allt vad det innebar med kablar kors och tvärs över området och ett ständigt byte av proppar. Frans Josefsson som då ingick i TBK:s ursprungliga styrelse var en stridbar och van förhandlare vilket resulterade i att en ersättning från kommunen av ettusen kronor utgick till de båtägare som innehade ett båtskjul i Hamnbassängen. Man kan med fog säga att kommunen här var synnerligen generös med tanke på det skicket skjulen var i. Men nu var i alla fall en flytt från området oundviklig.

Den styrelse som nu TBK bestod av var många av de nya båtägarna som fanns på Hjul-  
kvarn och en konflikt blev resultatet då gammalt mötte nytt och som resulterade i att det gamla TBK 1980 bildade en ny klubb som kom att kallas Trollhättans motorbåtsklubb. Den nya klubben fick möjlighet att hyra ett markområde vid Hedeäng där dess nya uppläggningsplats blev. Den nya klubben fick även efter förhandlingar med Kanalverket tillstånd att förtöja sina båtar på den konstgjorda öns västra sida mitt emot kanothuset. Det var förmodligen ganska besvärligt då man fick ta sig dit med en jolle från kanalbanken. Det blev heller inte så länge denna förtöjning pågick och flera medlemmar hamnade också så småningom på Överby och kom då tillbaka till TBK. Andra slutade också med båtlivet då flera hade uppnått hög ålder och förändringarna inom båtlivet och den gamla gemenskapen i Hamn-bassängen endast var ett minne blott. Dessutom saknade flera av de äldre båtägarna både körkort och bil och var hemmahörande på den västra sidan och förslaget med hamnplats på Överby innebar att det blev ca: 8 km att ta sig dit. Allt gick inte friktionsfritt men så småningom föll allt in i den nya tiden för TBK och ett bevis på detta var bl.a. att TBK på Överby fick överta ett fint elektriskt spel av gamla klubben som möjliggjorde upptagning via slipen på Överby viket inte var möjligt den första tiden.

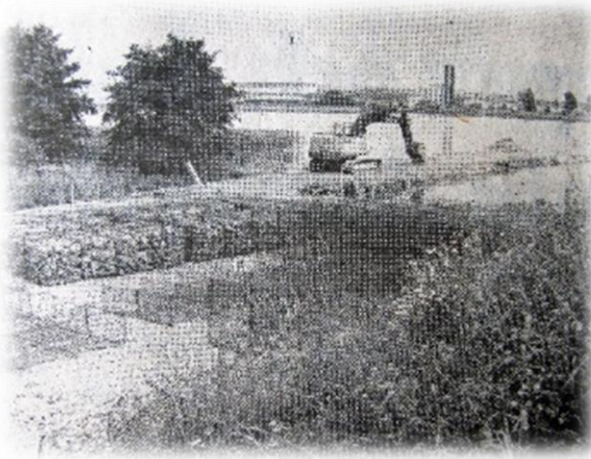
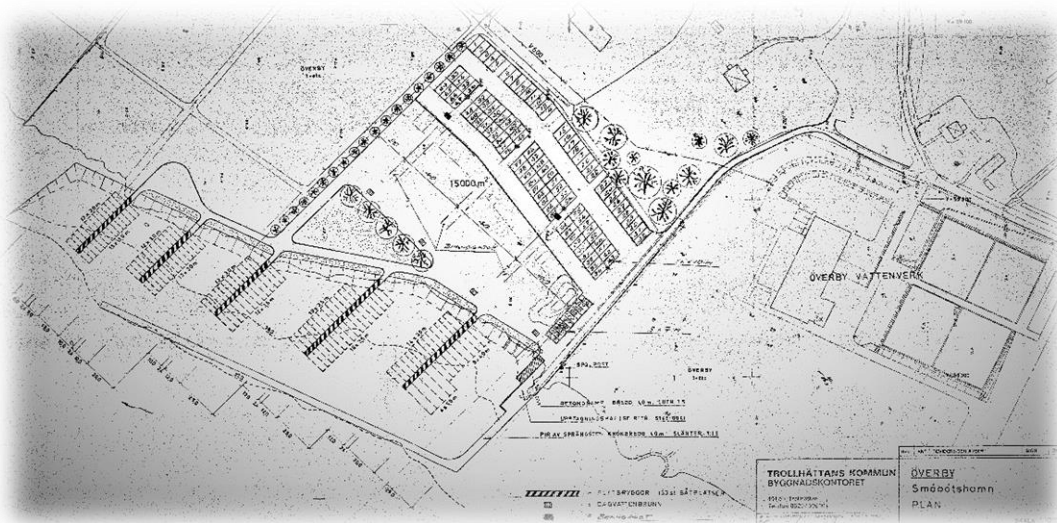
Under sjuttio talet växte klubbens medlemsantal och nya båtar av lite större modell började fylla upp området. Vi var nu inne i den brytningstid som kom att präglade hela båtlivet med polysterns intågande. Med tiden blev området belagt med för den tiden större båtar, både som helt färdiga och som halvfabrikat. Plötsligt blev området trångt samtidigt som byggnation av ny verksamhet i Hamnbassängen startat.

# 1979 Överby



## En ny tid börjar TBK:s historia

Det nya området som nu TBK fick att disponera av Trollhättans kommun fanns vid Överby alldeles söder om Trollhättans vattenreningsverk. Här var sedan gammalt en liten badplats med bryggor för roddbåtar och mindre farkoster som tillhörde boende på Överby och som bland annat använts för överfart av arbetare på Saab och Stallbacka.



Det område som nu klubben fått att arrendera av Trollhättan kommun var tillräckligt till det båtbestånd som då fanns. Dock fanns framtagna planer på ett avsevärt utökat område med både bryggor och pirar i älven. Man kan säga att det låg till grund för tidigare båtverksamhet i Trollhättan. Utvecklingen visade sig senare att det blev en helt annan verksamhet då klubben redan hade börjat bli en mer och mer utpräglad båtupptagnings plats.

En ny tid i TBK:s historia började i och med flytten till Överby hösten 1979. Området var iordningställt med en pir ut i älven som även var försedd med träskoning och en överhängande träkonstruktion som numera är utbytt och förstärkt. Kommunen hade även byggt en slip



parallellt med piren som f.ö. är sig lik sedan den byggdes för över fyrtio år sedan. I rät vinkel till piren fanns vid strandkanten en sträng med sprängsten utlagt ungefär fram till första brandgatan i H-raden. Samma typ av utfyllnad fanns även på områdets västra sida där idag A-raden finns och som löpte ungefär fram till andra brandgatan och hade en bredd åt öster av ca 50 meter. Området mellan A-raden och älven ingick inte i arrendet. Vad beträffar elektricitet var en central framdraget till början av området där det fick dras kablar av enskilda medlemmar till respektive båt.

Mycket arbete lades ner av enskilda medlemmar som då som nu fick sin båtplatsavgift reducerad med de timmar som vederbörande lagt ner. Placeringen av båtarna var svår att sköta för hamnmästaren då det endast var en grusad plan och den metallplatta med ett påsvetsat armeringsjärn ofta flyttades och ibland saknades, man kan likna det hela med ett nybyggsamhälle där man tog den yta man tyckte man behövde.

Det område som nu klubben fått att arrendera av Trollhättans kommun var tillräckligt till det båtbestånd som då fanns. Arrendet som kommunen tagit fram var index reglerat med en kostnadsökning som följde den tidens inflation och hade en brant stigande kurva. Kommunen hade tillsatt en tjänsteman som skulle utgöra en länk mellan båtklubben och kommunen och räknade troligen med att både hans lön och de investeringar för området delvis skulle uppbäras av de intäkter som kommunen kom att fakturera klubben med. Kommunens representant var ofta på området och räknade båtarna så att det stämde med de pengar klubben hade att inbetala för respektive säsong. Resultatet blev att allt som klubben kunde fakturera enskild medlem skulle räcka till kostnaden för arrendet, vilket var den största delen, övrigt var brev och porto och de pengar som sedan blev över skulle användas till utveckling av området med framförallt el och vatten som var ett ständigt återkommande problem.



Sjösättning av båtar tillgick som på Hjul kvarn med att en förare med kranbilen kom till klubben vid de planerade tillfällena som styrelsen och hamnmästarna beslutat om och sjösatte våra båtar. Slipen gick naturligtvis att använda, men här var det som regel trailerburna lättare båtar som kunde dra nytta av den. Sjösättning med tyngre båtar som hade vagn kunde inte använda slipen förrän spelet som jag skrev om blev fastgjutet och det tog några år. Någon mastkran fanns heller inte den första tiden utan här fick kranbilen vara behjälplig, något som alltid medförde synpunkter då betalningen skulle göras då det tog betydligt längre tid med en segelbåt än med en motorbåt. F.ö. kan nämnas att sjösättningarna som regel fungerade fint så länge man följde hamnmästarens instruktioner och de listor som han upprättat. Man delade upp sig i grupper om ungefär fem båtar som då hjälpte varandra tills alla fem i gruppen hade sjösatt sina båtar varefter nästa grupp tog över och så höll det på tills alla de anmälda båtarna var sjösatta.

I början av åttiotalet föreslog några entusiaster i klubben att det fanns möjligheter att göra ett inköp av en utrangerad bockkran i Halmstad och därmed komma i ett bättre ekonomiskt läge med tanke på de kostnader som sjösättningarna medförde. Styrelsen godkände förslaget då det fanns lite sparade pengar i klubben sedan tidigare. Ett "gäng" i klubben var nere och

demonterade kranen och Anders Hallberg var behjälplig med lastbil för hemtransport. Kranen lastades av och blev åtgärdad med förstärkning och reparation av Sune Mathiassons firma och sedan var pengarna slut. Nu fanns inga pengar kvar i klubbens kassa till de fundament som skulle gjutas för att få det hela att fungera och kranen blev liggande i flera år tills den slutligen såldes som skrot. Klubben lyckades senare sälja elektromagneten för några tusen kronor, så var den historien ur världen och klubben stod som tidigare utan egen kran. Den första mastkranen kom däremot snart på plats och var ett hemmabygge som utfördes av frivilliga klubbmedlemmar. Den var en handdriven betydligt mindre kran än vad som finns idag, men den räckte gott och väl till för de master som då var aktuella.

Dåvarande styrelsen gjorde en framställan till kommunen om den besvärliga ekonomiska situation klubben befann sig i, men hos kommunens ansvarige tjänsteman fanns inget intresse för någon båtklubbs problem. Det hela resulterade i att styrelsen blandade politik i det hela vilket naturligtvis inte var lämpligt i Trollhättan. Det hela slutade med att styrelsen inte betalade in någon arrendavgift för den aktuella säsongen och slutligen upplöstes styrelsen. Man kan säga att det var en turbulent tid i klubbens historia och detta kunde naturligtvis inte fortsätta om klubben överhuvudtaget skulle finnas kvar varför en ny styrelse var tvungen att organiseras inför 1983 års verksamhet.

Kvar från den gamla styrelsen var Ingrid Larsson som blev ordförande, en mycket kompetent föreningsmänniska. Övriga i den nya styrelsen var jag själv som kassör, sekreterare Bo Österman, ledamot Benny Jansson och Stig Modin, suppleanter var Sune Mathiasson och Jan-Erik Forsell.

Det första den nya styrelsen fick ta i tu med var att kontakta kommunrepresentanterna för att få till stånd ett möte och diskutera igenom den uppkomna situationen som nu klubben av olika anledningar hamnat i. Vid mötet med kommunen började vi med att presentera oss själva som den nya styrelsen och vår goda vilja att på bästa sätt försöka lösa den uppkomna situationen. Vi framförde problemet som den uteblivna betalningen medfört och att klubben inte förfogade över någon buffert för att lösa den uppkomna situationen och att få klubbmedlemmarna att retroaktivt betala detta föreföll svindlande. Det svar som vi fick var minst sagt förvånande med tanke på tidigare möten med kommunen. Kommunen var nu förstående för båtklubbens problem och gick med på att efterskänka TBK:s uteblivna betalning. Jag kommer ihåg hur förvånad Ingrid Larsson var då vi efter mötet pratade igenom den för TBK:s så gynnsamma situation som uppstått.



Jag vill också berätta om den anlagda brand som drabbade klubben i början av 80-talet. Det hela startade tidigt en vinterkväll med eldsvådor i flera båtar. Jag var själv involverad i släckningen då jag på den tiden var deltidsbrandman och vet därför hur det hela var anlagt.

Den som anlagt branden hade tydligen planerat att eldsvådan skulle börja på natten och gärningsmannen hade därför fyllt en kakform i aluminium med bensin och i den placerat ett stearinljus där en plastmugg med hål i botten ställts i formen och skulle utgöra ljusstake. Likadana arrangemang hade placerats i flera båtar utspritt på området. Det stora misstaget visade sig att då alla ljusen tänts och förövaren avlägsnat sig började det snart att brinna beroende på att ljusstaken i form av plastmuggen löstes upp av bensinen och välte med ett tidigare förlopp än det tänkta. Resultatet blev att brandkåren snabbt var på plats och lyckades rädda flera båtar, men flera blev totalförstörda och de var flera som fick sina kommande sommardrömmars båtåkande spolierade och förlorade sina besparingar vad som senare framkommit. Någon gärningsman blev aldrig ertappad och nu har så många år gått så det lär vi aldrig få vetskap om



Ett stort problem var alla båtvrak som fanns på området. Det var båtar som plötsligt utan någon som helst anmälan bara ställdes upp på området och hamnmästaren fick försöka få reda på namn och adress till vederbörande vilket ibland var minst sagt svårt, särskilt när debiteringar skulle ut till medlemmarna. Det hände också att gamla båtar blev övergivna efter det att en från början entusiastisk båtägare tröttnat och bara lämnat båten och styrelsen stod utan både adress och telefonnummer.

Det största problemet var dock två ägare till en före detta fiskebåt som fick tillåtelse att ta upp båten alldeles vid slipen för plastning och sedan omg. sjösättning. Plastningen blev snabbt gjord, sedan försvann ägarna till annan ort och kvar stod klubben med båten på land. Den blev stående i åratal tills den slutligen fick huggas upp och transporteras bort på klubbens bekostnad.

Då jag själv blivit ordförande i klubben försökte vi få till stånd ett klubbhus och vår förhoppning ljusnade plötsligt då Trollhättans kommun ej längre behövde barackerna i kvarteret Elefantens och TBK kunde kostnadsfritt få överta en av dessa. Baracken var på ca. 100 kvadratmeter och skulle passa utmärkt som klubbhus. Vi lade här ner ett stort arbete med förslag på utformning och ritning utförd av Hans Ytterberg som skickades in till byggnadsnämnden för godkännande. Efter en tid fick vi dock tillbaka ansökan om byggnadslov med motiveringen att kommunledningen beslutat att inte skänka bort baracken på grund av att den var mögelangripen och ville inte påta sig något ansvar för framtida problem. Synd var detta då styrelsen som tidigare fick fortsätta att ha sina möten i hemmen.

Som kuriosas vill jag också berätta att militären ofta under höstmanövrarna gjorde övergångar på olika platser efter älven. Då de använt TBK:s område en höst och gjort skador på området (mestadels djupa hjulspår) sade jag till Jan Erik Forsell som då var hamnmästare att påpeka detta till militären vid dess inspektion då övningen avslutats. Han fick ett oväntat tillfälle och påtalade skadorna för den ansvarige kaptenen men han svarade bara bryskt "det kan de jävlarika båtägarna själva stå för" Vi hade hoppats på ett par lass grus till vårt område, men härav blev intet.

Från där kranen står idag och ca 50 meter söder ut, fick vi själva bygga de första bryggorna efter Bernt Hagbergs konstruktion med järnvägsräls och gjuten kantskonjering. Efter en tid fick några av oss ett tillfälle att köpa Y-bommar från Saabs semesterområde Örn då de ej skulle användas längre. Bommarna hade tidigare tillverkats på Saab i Trollhättan och var av god kvalitet och som nu återkom till Trollhättan med hjälp av en stor lastbil som Anders Hallberg beredvilligt ställde till förfogande. Det var inte många medlemmar som hade något intresse av dessa då de flesta hade sin båtplats på västkusten varför Y-bommar, räls, virke, cement och tom. singel fick betalas av den medlem som ville ha en båtplats.

TBK:s första "klubbhus" var en Friggebod som klubben köpte av Larry Andersson och var endast försedd med ytterbeklädnad, men det var ändå något styrelsen kunde samlas i och ha sina möten. Den fanns tills nyligen kvar och användes av hamnmästarna för dess verksamhet men numera såld. Det fanns också en byssja alldeles vid gamla infarten till området som någon beredvilligt skänkt men den var belamrad med sjösättnings stroppar och övrigt material och rymde på sin höjd några stående personer. Detta var allt i byggnadsväg som fanns på området.

Allteftersom behovet av båtplatser ökade fyllde vi ut området en bit åt öster och till det fick vi kostnadsfritt tillgång av kalk som var en restprodukt från Ferrolegeringar. Det blev ett stadigt och bra underlag som gör sin tjänst än idag.

TBK hade sedan gammalt alltid haft trevligt umgänge med en alltid återkommande höstfest. Ibland tillsammans med Vänersborgs båtklubb. Festerna som låg nere en tid togs på nytt upp då vi hyrde både Götasalen och Valkyrian dock med ett svalt intresse. Mycket av den gamla gemenskapen försvann så småningom med nya medlemmar och klubben förvandlades sakteliga till att mer och mer bli en båtuppläggningsplats. Men det hindrade oss ändå inte att ibland ha fest på området men fick då hålla till godo med hopsatta bord och bänkar under en presenning då båtarna var sjösatta.

Vid en promenad i Björndalen såg jag de skjul som firman Åkland använt till att förvara traktorer och skördetröskor i och fann dess konstruktion ypperlig för båtförvaring. Skjulen var enkla byggnader med ett slätt tak och hade en öppning framtill. Tanken var att bygga en lång rad med hus efter områdets västra sida samtidigt som dess baksida skulle tjäna som inhägnad.

Kontakt togs med kommunens byggnadsavdelning som ställde sig positiva till förslaget där jag även framlagt att det skulle se trevligare ut med plåtskjul i raka led än med fladdrande presenningar som täckte båtarna.

Byggnationen planerades att börja i H-raden och byggnadsnämnden begärde konstruktionsritning med storlek och utförande som även här Hans Ytterberg ritade och som lämnades in. Ansökan blev efter en kort tid underkänd med motiveringen att byggnadsnämnden med Byggnadsingenjör Ahlbom i spetsen ansåg att husen skulle ha sadeltak som båthusen på västkusten, annars var det positivt. Det betydde en godkänd byggnadsritning som en konstruktör ritade och den kom sedan att användas till alla de 52 husen. 6000: - kronor kostade ritningen och de pengarna togs sedan ut succesivt av båthusbyggare för att inte de som ej byggde båthus skulle drabbas av den kostnaden.

I samma veva gjordes även en framställan till kommunledningen om en utökning av området som nu börjat bli trångt. Vårt förslag var att få disponera hela ytan ner till älven. Frågan vi ställde var varför det såg ut som det gjorde och inte gick ner till älven, något som kommunledningen också samtyckte med. Jag redogjorde samtidigt hur klubbens ekonomi såg ut och påtalade att det aldrig skulle kunna bli någon riktig båtklubb med de arrendeavgifter kommunen årligen skulle ha. Saken var ju den att de båtägare som fanns på området näppeligen var villiga att betala en så stor summa som klubben behövde ta ut för kommande investeringar. Resultatet ur denna framställan ledde så småningom till att TBK fick arrendera det stora nya området inklusive kommunens investeringar gratis i femtio år men att själva då stå för underhåll och investeringar av markytor, kranar, bryggor, el, vatten. Det var med lättnad jag skrev under det nya kontraktet. Jag ritade själv in planen för de 52 båthusen på vårt nya område.

Efter det att klubben fått det positiva bygglovet startade på sensommaren år 1988 efter övertalning en första grupp av 7 man den första modulen av 8 hus. Det första huset skulle nämligen bli det klubbhus som vi var i behov av och byggdes också av den första gruppen. För att hålla ner kostnaderna köptes virke från en liten såg i Norra Björke och var inte dimensionshyvlat vilket gjorde att tjockleken på virket fick ökas på för att bli godkänt. Det göts heller ingen bottenplatta utan den fick ersättas av strängar. Husen kom att bli 12x4,2 m. Bredden kunde absolut varit större, men ett bredare hus skulle medfört att en takstol med strävor hade fordrats och det ansågs för komplicerat med tanke på att allt skulle spikats ihop av amatörer på plats. Så småningom blev dock husen klara och ingen mindre än byggnadsingenjör Ahlbom från kommunen kom upp till Överby för en inspektion vilket resulterade i, som han uttryckte sig: "fruktansvärt besviken". Efter en lite hätsk diskussion kom vi emellertid överens med löfte om lite ändringar b.l.a. med färgsättningen. Jag fick sedan på omvägar veta att Ahlbom tydligen avskydde plåtbyggnader, troligen därav hans reaktion.

En ständigt återkommande diskussion i styrelsen var att vi fortfarande var långt ifrån ett fungerande område. Det stora problemet var att båtarna inte placerades där de skulle utan lades upp godtyckligt med stora problem för hamnmästaren. Vidare var som tidigare nämnts, det stora behovet av vatten och strömförsörjning på området. Vid diskussion i styrelsen föreslog dåvarande styrelseledamoten Jan-Åke Jansson att vi skulle ansöka om ett bidrag från kommunen om vår situation. Det resulterade i att vi skrev en ansökan och informerade om vår situation och den investering som vi var i behov av för att få en fungerande båtklubb. Efter förhandlingar med kommunen fick vi i början av år 1990 till allas häpnad ett ränte- och amorteringsfritt lån på 250 000: - vilket var mer än vi vågat hoppas på.

För att få området välordnat övertalades klubbmedlemmen Bernt Hagberg att vara behjälplig med beräkning och upphandling av lämpliga firmor. Resultatet blev att vi fick ett område med balkar och vattenledning, samt helt ny strömförsörjning. Vi hade nu äntligen fått en klubb



som var både prydlig och välfungerande som aldrig tidigare. Jag måste här betona att Trollhättans kommun än en gång varit väldigt generös mot TBK.



Den första kranen som kom till Överby var från Koster. Jag hade blivit tillfrågad av en arbetskamrat om vi möjligen var intresserade av en övergiven kran till båtklubben och som vi kunde få köpa. Naturligtvis såg styrelsen positivt på detta då kranen hade en kapacitet på fem ton, men pengar saknades då vi inte skulle få inbetalningar på några månader varför jag själv lånade ut pengar för att säkra detta tillfälle.

Nu är det ju alltid så att det är stor skillnad på en kran som ligger i delar på marken och

till att den är monterad och godkänd av myndigheter och fullt användbar. Flera medlemmar ställde här positivt upp. Hans Ytterberg gjorde ritningar till stödlager vilket jag fick AMI att svarva till för fickapengar till deras kaffekassa. Min bror Håkan gjorde hållfasthetsberäkningar för myndighets godkännande och Larry Andersson och Rolf Verner med flera göt fundament så slutmontering kunde ske. Kranen blev en verklig framgång för klubben och det blev aktuellt för alla att skaffa båtvagnar där Larry Andersson också var behjälplig bland annat med svetsning. Klubben hade ju också sen långt tillbaka en gammal Volvotraktor som gjorde god tjänst med framdragning av båtarna till kranen.

Nu när TBK började bli stadd vid kassa efter det att arrendeavgifterna till kommunen upphört blev det möjligt för andra investeringar och området blev nu inhägnat med en låsbar grind vilket medförde att okynneskörningen inne på området försvann vilket alltid ställt till det vid målning och fernissning och även påhålsningen av tjuvar minskade med detta.

Klubben köpte så småningom en bättre traktor som tillsammans med utökat innehav av utrustning fordrade större utrymme. Klubbhuset som nu var försett med en tjugig övervåning för möten och andra sammankomster och nederdelen var inredd med en verkstad så behovet var påträngande. Styrelsen planerade därför ett nytt kombinerat traktorgarage och förråd. Det blev bestämt att det skulle byggas mittemot det befintliga klubbhuset och samma ritning som de övriga husen. Framgent skulle byggnation söderut kunna ske med samma modulsystem dvs. åtta hus och brandgata.

Styrelsen fick som tidigare söka byggnadslov vilket var tämligen enkelt med samma konstruktion och utseende som de övriga husen varför byggnationen kom igång verksamhetsåret 1999/2000. Kommunen erbjöd oss också gratis arbetskraft och påpekade också att det lämpliga i att klubben byggde två hus för att det skulle vara tillräckligt stabilt med tanke på vindlaster från sidorna. Styrelsen mottog med glädje detta erbjudande men med facit i hand blev det ändå dyrt då en myckenhet av utrustning i form av liftar och ställningar fick hyras in. Till slut blev det hela dock klart och vi fick även möjlighet att inreda ett av husen med en snålspolande toalett med ett slutet system. Vi kringgick här både anslutningsavgift och avloppsframdragning på området. För att göra toalett möjlig att använda vintertid blev den också isolerad och försedd med värme och vi fick också se till att få vintervatten vilket inte tidigare funnits. Det andra huset som tillkom såldes inte utan kvarstod som uthyrningsmodul för de medlemmar som ville göra större arbeten under vintersäsongen och kom att bli väl utnyttjat. Här ska också betonas att PEAB fick sätta upp en annonsskylt på vårt område och i gengäld bekosta de båda betonggolven, så lite sponsring har vi fått under åren.

Under slutet av -90 talet började TBK bli trångt då flera medlemmar fått allt längre och bredare båtar och samtidigt önskade bygga båthus. Dåvarande styrelsemedlemmen Ralph Lundberg kom då med ett förslag om utökning av området söderut vilket skulle vara möjligt med arrende av mark. Han hade varit i kontakt med en bekant kommunrepresentant som trodde detta skulle vara möjligt. Det resulterade så småningom i husraderna M och L och kom att innehålla inte mindre än 36 båthus med måtten 14 X 5 meter.

Allt sedan TBK kom till Överby besvärades vi av handelsfartygens svallvågor då de ibland passerade hamnen i tio knops fart på dess väg till Väneren.

Den farligaste situationen var vid på och avmastning av segelbåtar, men det var även problem med förtöjda båtar då vågorna nådde hamnen och som var så stora att bryggan vid kranen flera gånger åkte upp på land. En skyddande pir stod därför högt på önskelistan men sågs näst intill omöjligt. Detta stora projekt innehöll egentligen två olika arrangemang. Dels att få en skyddande pir, dels utgrävning av hamnen till segelbart djup.

Nu hade vi ändå lite tur då den ordföranden vi en kort tid tidigare haft var kommunanställd och hette Anders Blom som med sina kontakter lyckats få ett löfte av kommunen om tilldelning av sprängsten i samband med byggandet av den nya tågtunneln under Björndalen. Det tog dock några år innan det kom igång och det visade sig sedan att det inte var så lätt att få den utlovade sprängstenen. Nu för tiden är nämligen sprängsten hårdvaluta, men leveranserna kom så småningom igång och byggnationen av en skyddad och fördjupad hamn kunde börja.



Under perioden 2003–2004 började det med att tre strängar med sprängsten lades ut från vilken en grävmaskin med väldigt lång arm startade grävningen. Massorna lades upp söder om den nya hamnen och slutligen grävdes de mittersta strängarna bort och hamnen blev så småningom klar och massorna kom att bilda ett nytt markområde.



Hamnen har nu försetts med fina bryggor med både vatten och eluttag framdraget. Från början var det tänkt att använda järnvägsräls som vi kunde fått köpa av SJ, tyvärr blev inte så fallet, men det löstes ändå på ett bra sätt med överblivna telegrafstolpar.

Det visade sig snart att det fanns intressen att bygga än större båthus med mått på 18 X 5,5 m och de första med de måtten byggdes på den nya marken som uppstått vid hamnutbyggnaden. Området var från början tänkt att tas i bruk till ett framtida klubbhus men kom att utnyttjas till båthusbyggen och blev så småningom J-raderna.

Snart visade det sig att fler och fler naturligtvis också ville ha större båthus och området kom att utökas avsevärt åt söder med N och O raderna fortsatt byggnation av båthus med måtten 15 x 5,5 m och 18 X 5,5 m. och de sista som byggts med måtten 20 X 5,5 m lär troligen bli de sista. Med denna byggnation har nu klubben blivit så stor att allt blivit svårt att greppa och kanske som en gammal klubbmedlem uttryckte sig "man känner inte alla längre".

Jag vill också berömma de klubbmedlemmar som renoverat och anpassat den nya mastkranen som från början var en byggkran som efter målning och en omfattande genomgång är minst sagt fin att använda. Här ska nämnas att den förra som var handmanövrerad till slut blev alldeles för liten, allt i båtarnas utveckling beträffande storlek. Frågan är om även denna mastkran snart börjar bli för liten, allt blir ju större och större. Numera har vi ju också en motordriven fjärrmanövrerad grind. Vilket medfört att det ständiga tjatet från styrelsen att vederbörande klubbmedlem skulle låsa grinden efter sig har upphört. Heder är de som möjliggjorde detta.



Hamnen har nu också fått en fantastisk fin sjösättningskran som inte många båtklubbar som drivs ideellt i vårt land kan mäta sig med. Här måste alla de medlemmar som 2011 började med detta minst sagt gigantiska arbete ha det största beröm för det stora arbete som utförts. Klubbens stora tack till alla de som bidrog men sin insats.

**Sten Danielson**