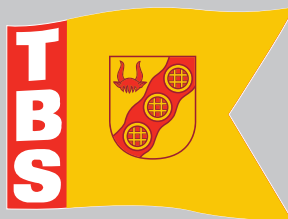


Nu längtar vi efter att...



**TBS-nytt**  
nummer 1 april 2013



Nyhetsblad för medlemmar i Trollbäckens båtsällskap

## Innehåll

Ordförande har ordet	3
Varvets stora utmaningar!	4
Vi inviger sommarsången!	5
Piratseglarskola/Seglarskola	6
Nyfiken på våra båtar?	7
Checklista för båtens elsystem	8
Bortglömda master	9
Om båten tappar	9
Resa i Österled 2004 med motorseglaren Fantasi	10
Problem med inloggning	15
Information som e-post	15
Djurfritt i våra hus	15
Renovering av Södra Danviksbron	15
Reningsverk och avsaltning	15
Möt Niklas, en av våra varvsvfunktionärer	16
Fem frågor till en kappseglare	18
Årets årsmöte...	19
Lär dig hantera mastkranen	20

## Styrelse

**Ordförande** Björn Andersson  
070-488 99 88, ordforande@trbs.se

**Vice ordförande** Morgan Nilsson  
073-533 55 29

**Sekreterare** Hans Strandell  
770 31 55, 070-757 52 63, sekreterare@trbs.se

**Kassör** Tomas Kilström  
070-517 57 91, kassor@trbs.se

**Varvschef** Klas-Göran Klasson  
076-164 88 14, varvschef@trbs.se

**Vice varvschef** Stefan Hermanson  
500 283 58, 070-718 97 36, vicevarvschef@trbs.se

**Hamnkaptan** Ola Bergström  
070-898 35 20, hamnkaptan@trbs.se

**Maskiner/teknik** Bo Sjöstrand  
712 59 77, 070-755 26 60, maskin@trbs.se

**Intendent, miljöansvarig** Morgan Nilsson  
798 81 32, 073-533 55 29, intendent@trbs.se

**Seglingskommittén** Caroline Frank  
27 96 70, 073-436 56 35, segling@trbs.se

**Motorbåtskommittén** Patrik Sjölander  
073-526 19 17, motor@trbs.se

**Klubbmästare** Linda Klasson  
073-728 37 57, klubbmastare@trbs.se

**Informationsansvarig** Mats Bejbom  
070-513 12 64, information@trbs.se,  
tbsregister@trbs.se

**Ungdomskommittén** Magnus Montgomery,  
070-814 45 85, ungdom@trbs.se

## Redaktion

För innehåll och utveckling av TBS-nytt och www.trbs.se ansvarar Ann Sandin-Lindgren, Cristina Eriksson och Inger Klasson.

Har du bilder, sommarminnen eller önskemål om innehåll i tidningen eller på webben är du välkommen att kontakta oss via [information@trbs.se](mailto:information@trbs.se).

**Samordningsansvarig** för information, hemsida och administration är Mats Bejbom som också är vår röst i styrelsen.

## Ordförande har ordet

Återigen kan vi lägga en kall och snöig vinter bakom oss. Man har svårt att förstå att isarna i mitten av mars som används av skridskoåkarna ska bli båtfolkets vatten några veckor senare. Just nu, i mitten av mars, känns sommaren långt borta.

Som tur är har vi vårt säkraste och punktligaste vårtecken – båtmässan. Som vanligt kan man hämta ideer och inspiration inför sommaren.

Min sommar blir lite annorlunda. Jag och Catarina har blivit inbjudna av vänner att segla längs Norges västkust. De har som mål att segla sin X-332 från Oslo till Tromsö. Denna säsong hoppas de att nå Ålesund för att fortsätta nästa år.

Under vintern har många av våra funktionärer lagt ner mycket arbete på våra anläggningar. Ett resultat av det är att vi kommer att starta vårt reningsverk i samband med sjösättningarna och därefter även få igång vår vattenproduktion. Jag tycker att det blir en stor tillgång för klubben att få dricksvatten till vårt klubbhus.

*Hoppas att ni alla får en fin och givande båtsäsong*



*Björn Andersson  
ordförande*

## Varvet står inför stora utmaningar!

Att hålla varvet i ett någotsånär bra skick är en ständig kamp mot väder, materiel och ekonomi. Efter den enormt regniga hösten är vår upp-lägningsplan delvis underminerad och måste på flertal ställen förstärkas, bland annat marken vid nya rampen.

När vi avslutat höstens upp-tagningar och skulle vinterställa våra slamkrypare visade det sig att motorkasseten till slam 2 var så gott som helt sönderrostad och motor-kasseten på slam 1 var på väg åt samma håll. Men med våra mång-kunniga och otroligt ambitiösa funktionärer så kommer detta vara fullt återställt till sjösättningarna.

Det visade sig också att land-gången till mastbryggan fått sig en knäck i vinter, en central hydralslang till röda kranen hade brustit, och när vi tog upp boj båten hade den fått stora blåsor i bottenfär-gen. För att dessa stora projekt ska bli klara tills vi sjösätter så startade varvsgänget renoveringarna redan onsdagen efter trettonhelgen i olika projektgrupper.

I skrivande stund är landgången till mastbryggan åtgärdad, slam 1 klar och slam 2 på god väg, och även boj båten som förutom ny epoxi även fått ett nytt hydral- och elsystem.

Mastkranen har snart en last-sensor som kommer att stoppa kranen vid överlast. Vi kommer att ha ett par utbildningskvällar, se hemsidan, och instruktion vid på-mastningarna vid sjösättningarna.

Vårt fina klubbhus har börjat luta kraftigt, en arbetsgrupp är tillsatt för att skyndsamt utreda vad som behöver göras (kan kosta pengar), gruppen rapporterar direkt till styrelsen.

Klubben ställs inför stora inves-teringar framöver. Nya miljöregler ställer krav på oss att till år 2014 ha fungerande spolplattor. Vad gäller båttoaletömning ser det ut att räkna med kommunens latrintöm-ningsstationer i Kalvfjärden tills vidare. Vi hoppas kunna hålla våra äldsta slamkrypare igång till 2017 men då måste i vart fall en bytas och även gamla rampen måste byggas om.

Hittills har varvet kunnat hålla kostnaderna nere med våra dukti-ga varvsfunktionärer, men killarna orkar inte hur mycket som helst. Vi måste vara rädda om dem om inte kostnaderna ska galoppa i framtiden.

Jag och varvsledning önskar er en riktigt skön sommar i vår fantastiskt fina skärgård.

*Klas-Göran Klasson*  
*Varvschef*

# Vi inviger sommarsåsongen!

Alla är välkomna, unga som gamla, till invigning av sommarsåsongen fredagen den 24 maj kl 19.00. Som väderleken ser ut just nu, i mars, känns det som en utmaning. Vi ska ju försöka få plats med en vår också...



*Musikunderhållning och försommargrönska vid vårfesten 2012.  
foto Klara Klasson*

**Årets tema** är skärgårdssommar och mat, dryck och musik kommer att bjudas i ladan vid Vissvass precis som vanligt.

**Kostnad** 200 kronor, barn upp till 15 år äter gratis.

**Anmälan** [taina1402@hotmail.com](mailto:taina1402@hotmail.com)

**Betalning** till konto 87125-1 senast den 17 maj.

Glöm ej att skriva vem som betalat, för hur många vuxna/barn samt om ni inte äter kött.

**OBS** *Vi måste få din anmälan och betalning senast den 17 maj.*



## Gör din arbetsplikt i festkommittén

Tycker du att det är kul att fixa fester så finns det plats för fler i festkommittén. Hör av dig till Linda, 073-728 37 57, eller [lindaklasson@hotmail.com](mailto:lindaklasson@hotmail.com) så berättar hon mer.

## Piratseglar-skola och Seglar-skola

På torsdagar, med start den 2 maj, arrangerar ungdomskommittén seglar-skola för lite äldre barn och piratseglar-skola för barn fr.o.m. 6 år. Vi följer SSF:s kursplan där seglar-skoleeleverna seglar upp för brons-, silver- eller guldmärke. Piratseglar-skolan är också SSF:s koncept där segelbåts- och vattenvana lärs ut på ett mer lekfullt sätt för de yngre barnen.

Vi håller till vid Storängsvarvet på udden längst till vänster, Seglarud-den. Vi börjar kl. 17.00 och hjälps åt med att rigga båtarna. Efter en kort genomgång är det segling och lekar på vattnet fram till cirka 18.45. Därefter följer gemensam fika i klubbstugan med utvärdering och seg-larskolan är slut vid 19.30.

Vi seglar klubbens optimistjollar som man seglar ensam, två och två eller med en ledare. Om man har, går det bra att segla egen jolle. Vi har också Trissjollar som man kan segla ännu fler i. Följebåtar finns alltid på vattnet samtidigt med jollarna. Vi vill att varje barn ska ha en vuxen på plats, se det gärna som en familjeaktivitet där även föräldrar är aktiva och hjälper till på olika sätt.

Se mer informa-tion om seglar-skolan och anmälan på hemsidan [www.trbs.se/segling/seglar-skola-for-barn](http://www.trbs.se/segling/seglar-skola-for-barn).

*Varmt välkomna!*

*Ungdomskommittén*



*Ibland kan det bli trångt!*

P.S. Seglar-skolan är i stort behov av seglingsinstruktörer – är du erfaren seglare och vill lära ut segling till våra barn/ungdomar så är du mer än välkommen att kontakta ungdomskommittén på: [ungdom@trbs.se](mailto:ungdom@trbs.se). Vi står för den formella utbildningen genom SSF:s kurser.

## Nyfiken på våra båtar?

Hur ser fördelningen ut, hur stora och breda är våra båtar vid varv och hamn? Viktigt att tänka på eftersom vi bara har ett begränsat antal bryggmeter i hamnarna och även kvadratmetrarna på varvet är begränsat. Om du funderar på att byta till större båt så kontrollera med Hamnkaptén och Varvschef att vi verkligen kan erbjuda fortsatt plats.

Samtliga båtar, inklusive köande, fördelade per längdområde.			Båtbredderna per dm över två meters bredd	
Längd i meter	Motorbåt	Segelbåt	Båtbredd i meter	Antal båtar
0-5	31	1	2.0	41
5-6	28	4	2.1	10
6-7	45	10	2.2	25
7-8	35	38	2.3	20
8-9	48	39	2.4	27
9-10	19	65	2.5	52
10-11	7	62	2.6	33
11-12	10	52	2.7	17
12-13	4	24	2.8	24
13-14	3	7	2.9	28
14-15	0	2	3.0	53
15-16	0	1	3.1	31
			3.2	27
			3.3	38
			3.4	11
			3.5	21
			3.6	16
			3.7	17
			3.8	14
			3.9	8
			4.0	14
			4.1	2
			4.2	1
			4.5	1
			4.6	1

# Checklista för båtens elsystem

Vi bad Magnus Sterky, klubbens expert på el i båtar, att berätta vad som kan vara viktigt att tänka på inför sjösättningen. Här kommer några tips.

## Kontrollera batterierna

Om batterierna är ”våta” (plaskar då man ruskar dem lite) och har öppningsbara lock, kontrollera att cellerna har en vätskenivå 5-10mm över elektroderna. Fyll på med batterivatten (destillerat vatten) om det behövs. Om de är ”våta” men slutna, kontrollera att den indikator de har visar grönt. Om inte, är troligen batterierna för dåliga och behöver bytas.

## Ladda batterierna

Man bör absolut ladda batterierna ordentligt vid täckningsarbetet på hösten. Ta sen bort alla plus-spolanslutningar på dem, utom ev. solceller som kan ge lite laddning under vintern. Helst bör man ladda nån gång under jul-nyårstid också. Då vårrustningen börjar, gör man en ordentlig batteriladdning det första man gör. Om laddaren man har medger ”utjämningsladdning” så gör man EN sådan.

## Se över elkopplingschema

Kanske har du gjort ändringar och kompletteringar av ditt elsystem under tidigare säsonger, som aldrig

ritades in på båtens elschema. Vid vårrustningen är det dags att göra detta. Man glömmer fort vad man gjorde.

## Kontrollmät isolationen

Med båten på land är det läge att kontrollmäta med en Ohm-mätning att landströmsintagets skyddsjord inte är kortsluten till båtens minus 12V eller till metalldelar under vattnet. Annars kan man få korrosion. Man bör få cirka 5000 Ohm eller mer då man mäter.



*Här "fixas" det med bojgåens el.*



### Kontrollmät S-drevets foldingpropeller

För att S-drevets offeranod ska fungera rätt, och för att ge ryckutjämning mellan fram/back, så ska en korrekt utförd foldingpropeller ha ett plast/gummimellanlägg mellan sitt inner- och ytternav.

Eventuellt kan olyckligt arrangerade mutterlåsningar kortsluta mellan navdelarna med följd att S-drevets offeranod förbrukas för fort och korrosion av själva drevet kan uppstå. Därför bör man Ohm-mäta mellan axelmuttern och ytternavet EFTER man monterat propellern på axeln med mutterlåsning och allt. Minst 5000 Ohm bör man kunna mäta.

### Inspektera lanternor mm.

Se över lanternor och däcksbelysningar mm. Kontrollera att de kan öppnas och att glödlampor fungerar etc. Skydda anslutningar med vaselin eller en dutt antikorrosions-spray. Det är mycket tacksammare att göra detta på land och med riggen av än i vattnet med riggen på.

*Med vårhälsningar, Magnus Sterky*

## Bortglömda master

Masterna som plockades ut ur mastskjulet för två år sedan (alla omärkta) kommer nu att skrotas. Saknar du din mast så kan du leta bland masterna som ligger bakom miljöcontainern. Efter sjösättningarna den 19 maj försvinner de från varvet.

Vi kommer även att röja ut bland omärkta vaggor och pallningsmaterial.

## Om båten tippar

Under årens lopp har vi haft ett mindre antal båtar som vält under vintrarna. Ansvaret för detta ligger helt på båtägarna och regleras via båtägarens försäkring. Orsaken till att båten tippat har i grunden varit otillfredsställande pallningsmaterial eller stöttning, sedan har snö och vind bidragit. Varvet kan hjälpa till att räta upp båten, det är bara att kontakta Varvschefen.

*OBS - förutsättningen för att hitta dig snabbt om din båt börjar luta är att vaggan/båten är märkt med medlemsnummer på synligt ställe.*

### Se upp med tjällossning

Nu när tjälen börjar släppa och marken rör på sig är det extra viktigt att ni kontrollerar er pallning och justerar era stöttor. Om något verkar kritiskt tag kontakt med

*Varvschefen*



## Resa i Österled 2004 med motorseglaren Fantasi

Planerna för sommarens långsegling hade sakta mognat fram. Under mer än 10 år hade vi antingen farit norröver, ända upp till Kemi och Luleå i Bottenviken, eller söderut via Bornholm och Danmark till Schleswig i Tyskland. Västkusten och Göta Kanal hade det också blivit några gånger.

Detta år skulle resan alltså gå österut mot den finska sjön Saimen. Under vintern hade vi gjort lite efterforskningar om Saima Kanal. Färden går ju delvis i Ryssland. Enligt uppgift (alla uppgifter var väldigt vaga) var 2004 det första året som fritidsbåtar inte behövde ha rysk lots ombord vid färd över ryskt vatten. Vi hade hört mindre smickrande historier om dem. Visum/transitvisa skulle inte heller behövas om man bara gick raka vägen från finsk/ryska gränsen till kanal-

zonen. Man får då inte beträda rysk mark, bara stanna till för gränskontroll och slussning.

**Vi lämnade Vissvass** den 20 maj och tog natthamn på norra Nämndö. Väderutsikterna för nästa dag var avtagande NV vind, senare växlande. Vi beslutade oss för att sätta kurs direkt på Kökar! Kort stopp på en liten ö utanför Sandhamn och sen lämnade vi så småningom skärgården söder om Svenska Högarna. Vid 22-tiden passerade vi fyren Svenska Björn. Inga

fritidsbåtar här ute, bara handelsfartyg. Skönt med radar!

Det är alltid lite spännande och nervöst att ge sig rakt ut på en havsöverfart. Allt gick dock lugnt och bra så vid 3-tiden på morgonen hade vi förtöjt i Karlby efter en dimmig och ganska mörk navigering i den smala farleden in till hamnen. Tur att vi varit där förut! Iskall men vacker vårmorgon med massor av fågelsång. Underbart att krypa till kojs. 93 NM hade vi åkt sen Nämndö, varav en stor del på öppet hav.

Sov länge på fm och vaknade till en solig men kylig försommardag. Gick en sväng innan vi lämnade vackra Kökar för vidare färd österut.

De följande dagarna blev det sämre väder med frisk NV vind och regn. Kan nämnas att Märket hade NV 19 m/s vid ett tillfälle!

Eftersom distansen från Vissvass till finsk/ryska gränsen är mer än 350 NM var det bra att kunna 'stå på' så mycket vi bara kunde trots väder och vind. Tur att det är skärgård när vädret är uselt och Fantasi gör bara 6 knop. Hangö passerades bara med stopp för bunkring och fika. Längre och längre in i Finska Viken kom vi. **I Helsingfors** stannade vi en natt, lite sightseeing blev det, sen fortsatte vi igen och två dar senare var vi vid gränsen! En vecka hade det tagit från Vissvass.

Vi ropade upp finska Sjöbevakningen på VHF:en och fick tid för utklarerung 7:30 morgonen därpå på ön Santio. Allt gick smidigt med de finska myndigheterna. Vi hade en hel

del frågor om hur vi skulle göra vid gränspassagen mm. Sjöbevakarna visste inte så mycket men det var väl bara att ropa upp ryska kustbevakningen på VHF:en och anmäla gränspassage.

**Nu var vi på ryskt vatten.** Efter några anropsförsök vaknade ryssarna och frågade efter destination och djupgående. När svaret på det senare var 1,25 m hörde vi inte av dem igen trots nytt anrop! Nu hade vi närmare 30 NM på ryskt öppet vatten, bl.a. med ön Hogland söderut, framför oss innan vi kom inomskärs igen vid Vysock.

Det var bara att följa den på sjökortet utmärkta transitkorridoren utan att avvika. En patrullbåt såg vi på avstånd. Fortfarande tyst på VHF:en när vi passerade Vysock, någon slags marinbas som mer såg ut som ett skrotupplag. Nu började vi närma oss Viborg och då skulle Viborg Radio 1 kontaktas angående slussning. Det tog ett bra tag innan de svarade sen var det nya frågor om fart och djupgående. Svaret som kom var: Fortsätt!

**På fjärden utanför Viborg** var det många små båtar med folk som var ute och fiskade. Ett mudderverk mötte vi också i farleden. Viborg såg vi bara på avstånd genom kikaren.

På uddarna utanför stan låg det många grå, omålade hus och gårdar troligen byggda när Viborg var finskt. De modernare byggnader vi såg och järnvägsbroar vi passerade såg väldigt sovjetiska ut!

Det var lite spännande att närma sig första slussen i Brusnitchnoe där

inresekontroll och tull skulle visa sig vara. Vi fick lägga till vid en kaj innan slussen och en rysk myndighetsrepresentant, en mycket strikt kvinna som pratade utmärkt engelska och behandlade oss väl, tog hand om besättningslista och papper på båten mm. Efter de vanliga 'tullfrågorna' var allt klart! En lättnad att allt gått bra så långt.

**Slussarna i Saima Kanal** är enorma, 88 m x 13 m och höjden varierar mellan 6 m till 12 m! I en av slussarna nådde inte Fantasis masttopp (10m) över kanten när vi var längts ner!

Iskrovka, Cvetotchnoe, Ilistoe, Pälli är de övriga slussarna på ryska sidan. Vid Pälli var det passkontroll. Två unga militärer, den ena bra full, svamlade en massa på ryska. Förmodligen ville de ha sprit/cigg/pengar. Kanalzonen var/är kameraövervakad från sista finska slussen så det blev inget för deras del. Stina upprepade hela tiden Stockholm-Lappeenranta-Russia transit tills de gav upp och stämplade passen!

**Landskapet utefter kanalen** är vackert, mest skog men också mycket jordbruksmark. På ryska sidan, nära Viborg, låg stora lyxiga dattjor.

Nu var vi tillbaka i Finland igen och skulle bara klareras in vid den stora tullstationen i Nujamaa. Massor med ryska bilar i kö för att komma in i Finland. Vi lyckades hitta en tullare som kom med oss ner till båten. Snabbt och smidigt gick det! En sluss till, Suskua, tog vi oss uppför sen kroknade vi. Vi förtöjde vid piren

efter slussen vid 21-tiden. 15 timmars körning och 69 NM sen Santio, man blir trött av det! Allt detta krångel med dokument och myndigheter bara för att åka från Finland till Finland!

Efter lunch dan efter hade vi klarat de båda sista slussarna Mustola och Mälkiä. Där var vi också inne och betalade kanalavgiften och pratade med slusspersonalen. Hela kanalen körs från Mälkiä sluss, det är dem man pratar med. Då (2004) hade de ingen aning om vad som pågick (administrativt) på den ryska sidan så de var nyfikna att höra från oss hur det såg ut. **Vi åkte ut på Saimen** och tog av till Lappeenranta, några NM väster om kanalen. Gästkajen ligger centralt längst in mot strandpromenaden. Låg en natt i Lappeenranta och passade på att titta på stan och fästningen.

Vi hade sett en lovande ö på sjökortet, Satamosaari, ca 15 NM bort och dit åkte vi. Det visade sig vara en klubbholme med bryggor, bastu och eldplatser i en nästan perfekt vik med lä för alla vindar. Vi var välkomna att lägga till. Bastubad blev det!

Dan efter började inte bra. Iskallt och regn. Dessutom gick inte motorn att starta! Det visade sig att det kommit in sjövattnet i cylindrar och oljan! Efter några försök hoppade den trots detta igång men det blev återfärd till Lappeenranta istället för färd norrut på Saimen.

Efter en hel dags mekande och telefonerande (bl.a. till TBSare) lus-kade Robert ut att en vacuumventil var

igensatt! Saimen är en sötvattensjö-  
båten ligger djupare och vatten gick  
in bakvägen i motorn! Efter oljebyte  
och med ventilen reparerad var mo-  
torn som ny! Äntligen kunde vi ge oss  
ut på sjön!

**Saimen har på finskt vis** väl  
utmärkta farleder med både enstavor  
i land och remmare. Lite slingrigt  
ibland och vackert. En natt låg vi vid  
en brygga vid en fåbod i ett natur-  
reservat, Ylösaari. Vackra gamla hus,  
en rökbastu och två mycket nyfikna  
getter. En annan natt landförtöjda i  
en vik utan ett hus i sikte.

**Vårt slutmål/vändpunkt** var  
Savonlinna. Stans fästning ser im-

ponerande ut från  
vattnet och ström-  
marna är starka runt  
fästningsvallarna.  
Sjön är smal här och  
mycket vatten ska  
förbi. Vi låg först i  
hamnen söder om  
stan men flyttade  
sen till en gästhamn  
i centrum. Det var  
en bro att pas-  
sera och alla anslag  
angående broöpp-  
ning var bara på  
finska. Det var bara  
att chansa och ringa och tala engelska  
när de svarade på finska. De öppnade  
bron åt oss.

Tyvärr råkade vi under natten ut för  
några fyllskallar som gapade och skrek  
och slängde flaskor på båten. Tack

och lov träffade de bara skrovet och  
inte rutorna i 'dog-house'. Andra dan  
i Savonlinna var vi turister och tittade  
på stan och fästningen Olavinlinna,  
där vi fick premiärtur av en nyutbildad  
guide. Hon klarade svenskan bra fast  
hon var nervös!

Någon dag och 30 NM söderut  
från Savonlinna ligger Punkaharju. Vi  
la till i Mustalahti, där det fanns en  
allmän brygga. Vi la oss först vid land  
en bit ifrån, men då hördes en knall  
som av ett pistolskott! Vi hade totalt  
missat en bäverhydda och nu var bä-  
vern tvärrirriterad på oss och slog med  
svansen i vattnet en bit bakom båten!  
Det fick bli bryggan i alla fall.



**Punkaharju är ett naturvårds-  
område** med inriktning på skogs-  
forskning, naturstigar mm. Dessutom  
finns massor av skyttegravar och  
lämningar från Andra Världskriget  
och (tror vi) ett konstmuseum.

Från Punkaharju hade vi ungefär 70 NM till Lappeenranta. Vi körde sträckan på tre dar. Stannade bara till för att handla lite innan vi fortsatte till Mälkiä för att påbörja nedslussningen mot Finska Viken. Vi stannade, som på uppvägen, vid Suskua på finska sidan för natten.

Dan efter var det samma procedur som ett par veckor tidigare fast om-



vänt. Utklarering i Nujamaa, passkontroll i Pälli (strikt militär denna gång), två timmars väntan på tullen i Bru-snichnoe. Jobbig tillbakaresa till Finland och Santio i regn, åska och nära kuling från SO. La till på Santio vid 23-tiden och klarerades in i Finland igen. Vi fick ligga kvar över natten!

Hemresan gick via bl.a. Lovisa, Borgå, Helsingfors, Hangö och Åland med många stopp på öar, i vikar och i hamnar däremellan och i varierande väder, men det är en annan historia.

*Robert Hansson och Stina Björklund  
ombord på Fantasi*

**Fantasi** är en motorseglare av mahogny byggd i Sjötorp i Väneren 1967 på Walls Båtbyggeri. Längd 9 m, bredd 3 m, djup ca 1.25 m. Maskin Volvo MD 31.

**Saima Kanal** finns det numera många bra sidor om på nätet. Den stora skillnaden från 2004 blir väl efter i år 2013, när avtalet mellan Finland och Sovjetunionen angående driften av kanalen går ut.

## Bli vän med TBS på Facebook

Finns vi på nätet så finns vi förstås även på Facebook. Gå med du också och se vad dina klubbkompisar har för sig.

## Renovering av Södra Danviksbron

Under tiden 4 mars till och med den 27 september kommer klaffen på Södra Danviksbron inte att öppnas på grund av renovering. Den segelfria höjden är, som tidigare, 10,8 meter. Trafikkontoret kommer att hålla med en mastkran på var sida om bron. En vid Långholmen och den andra Hunduddens varvsförening.

### Information som e-post

Klubben skickar fakturor och annan information per e-post, ofta med en hänvisning att läsa fullständig information på vår hemsida [www.trbs.se](http://www.trbs.se).

För att du inte ska missa någon information är det en rekommendation att du kontrollerar ditt spamfilter och sätter in klubbens adresser som godkända avsändare.

Glöm inte att informera registret vid alla typer av förändringar, namnbyte, adressbyte, båtbyte eller andra byten. E-posta ändringarna till [tbsregister@trbs.se](mailto:tbsregister@trbs.se)

### Djurfritt i våra hus

Av hänsyn till de medlemmar som lider av allergi mot hundar eller katter har styrelsen beslutat att vi ska ha djurfritt i varvsstugan och torpet.

## Reningsverk och avsaltning

Snart är reningsverket vid Storängen i drift. Redan nu fungerar avsaltningensanläggningen, systemet ska bara köras igenom innan vi vågar säga att vattnet i kranarna är drickbart.

Reningsverket är förhoppningsvis inkört och klart till sjösättningarna. Då kommer allt avloppsvatten från klubbstugan att renas biologiskt. Men det är viktigt att aldrig använda eller spola ner några kemikalier, då förstörs systemet. Färgrester och lösningsmedel ska som vanlig till miljöstationen, den blå container.

Därmed ska det nu vara slut med stängda toaletter på grund av en överfull septiktank.

Vad gäller båttvätten vid Vissvass så är det fortfarande oklart med start och regelverk.

### Inloggningproblem

Det har varit problem att logga in och göra bokningar i Båtunionen för er som använder Windows 8 och Internet Explorer 10. Lösningen har varit att använda Google Chrome eller Firefox som webbläsare.

Båtunionen ska nu ha rättat till problemet.

## Möt Niklas, en av våra varvsfunktionärer

Vi på TBS är duktiga på att hitta olika specialkompetenser bland våra medlemmar som klubben kan ha nytta av. Och våra medlemmar är fantastiska på att ställa upp och hjälpa till med det de kan. Niklas Isacson har varit extra flitig nere vid varvet under hösten och vintern. Niklas är snickare med egen verksamhet, något som passar bra när vi bygger ut vid Storängen.

Vad är det du har arbetat med vid varvet sen i höstas?

– Framförallt har jag, tillsammans med Jan och Fredrik Molin, arbetat med den lilla påbyggnaden till klubbstugan som kommer att rymma det nya reningsverket. Ibland har vi agerat arbetsledare för medlemmar som kommer ner och gör sin arbetsplikt på onsdagskvällar.

**– Det ju alltid en tillfredsställelse i att se ett arbete genomfört.**

I början på 90-talet, när Niklas pluggade, köpte han en skärgårdskryssare. Idag undrar han hur han tänkte då, det var en hel del jobb med den båten. På något sätt hittade Niklas i alla fall TBS. Den här delen av seglarlivet slutade med att han skänkte båten till en kille från Bollnäs. Efter fem år ringde den nye ägaren upp och berättade att nu, efter ett antal tusen arbetstimmar, skulle båten sjösättas igen. Han undrade om Niklas hade ett segel kvar som han kunde få köpa.

Niklas hade varit utan båt i cirka 10 år när han tillsammans

med sin fru Annika höll på att bygga ett hus. Håller vi budget så får du köpa en båt, lovade Annika. Det blev en Beason 31 (om budget hölls är han inte riktigt säker på).

Med tre barn tyckte Niklas och Annika att det var läge för en större segelbåt och 2010 köpte de en Guyline 125.

**Har du några tips till andra barnfamiljer när det gäller segla med barn?**

– Jag tror att det är bra att de får hänga med från början. Man får inte vara för bekväm och inte segla för långa etapper. Allra viktigast är nog att segla med andra barnfamiljer så att ungarna har kompisar.

**Du är ju engagerad i seglarskolan också, berätta om det.**

– Det är nog det allra roligaste. Jag var med från starten tillsammans med Caroline Frank och Katharina Sparrwardt. Det är en bra inkörsport till klubben. Mina två äldsta barn Signe och Ture är med och lär sig segla jolle.



Hur hinner och orkar du jobba så mycket med varv och eget jobb och barn? Och den egna båten?

– Man anpassar sig tror jag. Och som barnfamilj får man lära sig att prioritera, heminredning står kanske inte högst upp på listan. Det fungerar, men Annika får nog ta en del. Sen är det ju alltid en tillfredsställelse i att se ett arbete genomfört.

Vad tycker ungarna om att vara nere vid varvet?

– De tycker att det är kul, bara det finns kompisar, som sagt.

Du är ju med i gruppen (Göran Lindgren och Paul Waserbrot) som renoverat mastkranen, hur går det där?

– Vi börjar bli färdiga med mastkranen. Det sista blir ett överlastningsskydd som snart är klart. Sen kommer vi att ha utbildningar under våren så att medlemmarna ska känna sig säkra när de mastar på och av.

Har du några kul seglingsplaner på gång?

– Ja, framåt sommaren kommer jag inte vara lika mycket vid varvet på onsdagar. Jag och Johan Ekberg kommer att kappsegla med hans båt Bönan. Vi är med vid Tyresö Båtklubbs kappseglingskvällar,

det är lite långt ut till våra egna vid Visssvass. Sen har vi planer på att delta i Ornö Runt och kanske Sommarnatt. Det är ju sommarens seglingar som man jobbar för under vintern.



*Skeppare: Niclas Isakzon*  
*Familjebesättning: Annika och barnen Signe 9, Ture 8 Tage 4 år.*  
*Båt: Guyline 125, Stimulantia.*

## Fem frågor till en kappseglare

Vi har ju ett helt gäng seglare som träffas för onsdagsseglingar och deltar i klubbens seglingstävlingar. Göran Ricking brukar märkas i täten med sin Valkyria en X-362 sport.

1. Du vinner väldigt ofta, är du en vinnarskalle?

– Tja... ;-) man vill väl alltid prestera på topp! Men att segla kölbåt är en lagsport på hög nivå. Vi är ett gäng som trivs bra ihop, har samma värderingar.

2. Hur är det när du seglar med familjen, tävlar ni med "alla" då?

– Kanske inte medvetet – men självklart så sitter man ju där och trimmar för tiondelar på knopmätaren.

3. Vad tycker du det är viktigast att tänka på för att nå ett bra resultat?

– En oerhört viktig sak är att ha glädje ombord – helt enkelt ha

kul! Självklart gäller det att vara systematisk i sina beslut – i segling går det ut på att minimera sina misstag – segla fort åt rätt håll – hålla en hög lägstanivå.

4. Är det någon särskild tävling i sommar som du ser fram emot lite extra?

– Årets höjdpunkt i år blir Gotland Runt eftersom det är första starten där med den här båten.

5. Vad tycker du är bäst med TBS?

Att vi idag har bra och levande ungdomsverksamhet med våra jollar. Våra barn är ju framtiden!



## Årets årsmöte...

...var välbesökt, 60 medlemmar hade tagit sig till föreningsgården Kvarnhjulet i kylan, där Claes Lövgren vant svingade ordförande-klubban. Vi tackade av två styrelsemedlemmar, Björn Assarson och Hanna Frändh-Samuelsson och fick välkomna deras efterträdare, Tomas Kilström, som ny kassör, och Magnus Montgomery.

Styrelsen redovisade en skiss på kommande investeringar. Det är mycket som kommer att behöva åtgärdas framöver. Slamkryparna håller inte hur länge som helst, inte ens med ett ständigt pågående underhåll. Ny lagstiftning kommer troligen att kräva att vi har spolplattor och klubbstugan har problem med sättningar. Listan var lång och hur vi ska prioritera kommer inte att vara någon lätt uppgift för styrelsen att ta ställning till.

Klas-Göran Klasson redogjorde för problemet med lertager under klubbstugan och de sättningar som mätningar har visat på. Vilka

åtgärder som kommer att krävas får externa specialister och fortsatta kontrollmätningar avgöra.

Mats Jonsson berättade om vad gruppen för projektet spolplattor kommit fram till. Det blir det svårt att hinna med upptagningarna på nuvarande fem helger. Kan vi ställa högre krav på båtarnas pallning kan man kanske pressa tiden.



Och hur ska det finansieras? På en del håll har man valt att lägga på en avgift vid varje spoltillfälle. Sen måste vi även hitta bästa plattsen för spolplattorna.

Ja, det finns som sagt en del att ta ställning till inom TBS under årets som kommer.

B

SVERIGE

PORTO  
BETALT



## Lär dig hantera mastkranen

Ett par onsdagkvällar i vår, den 17 och 24 april, är du välkommen till utbildning på den nyrenoverade mastkranen.

Vi lägger upp ett anmälningssformulär i mars för att det inte ska bli för många per tillfälle. Blir intresset stort lägger vi till nya datum.

Har du frågor så hör av dig till...

*Niklas Isakzon, 070-714 88 17*

## Nej till samgående mellan SBU och SSF

*Saxat ur Båtliv, nr 2*

Det står klart efter omröstning på SBU:s Båtriksdag i Luleå 16–17 mars. Frågan avgjordes med rösterna 91 emot och 41 för ett samgående.

Diskussionen har pågått i flera år, men i och med Båtriksdagens beslut är försöket att bilda en jättelik organisation för Båtsverige avslutat.

Ett eventuellt samgående med Svenska Seglarförbundet (SSF) har debatterats i många år. Vid en omröstning på det så kallade "Uppsala Möte" 1985 blev det ett knappt nej till samgående, den gången efter 17 års debatt...

Samma utfall blev det alltså även denna gång, när först SBU och därefter SSF samma dag tydligt rösta nej.