



2020

REGATTA

KARLSTADS SEGELSÄLLSKAPS MEDLEMSTIDNING

Innehåll

| | |
|--|----|
| Ordföranden har ordet | 3 |
| KSS Styrelse 2019 - 2020 | 4 |
| Karlstads Segelsällskap Årets Båtklubb 2019 | 6 |
| Nabben | 8 |
| Information från Hamnsektionen | 10 |
| Information från Seglingssektionen | 14 |
| Hamnens dag | 14 |
| Vill du bli en bättre Seglare? | 15 |
| Int. Svenska Mästerskapen för J 70 i Karlstad 2019 | 16 |
| Äventyret kallar fortfarande | 20 |
| Fastnet Race -79 | 24 |
| Träningsläger för paraseglarna! | 40 |
| Mitt liv som Tant Trygg | 42 |
| Qyinna Ombord | 44 |
| KKF | 46 |
| J70 sm i Karlstad 2019 | 48 |
| Vättern - värt en seglats | 54 |
| Årets Båtklubb år 2019! | 59 |

Karlstads Segelsällskap
Kanikenäset 31
652 26 Karlstad

Telefon:
054-21 96 60 (kansliet)

E-post: kansli@kdss.se
Hemsida: www.kdss.se

Bankgiro: 122-0581

Öppettider kansliet
Vecka 15-25 och 34-44.
Tisdagar 17.00-18.00
Vecka 45-13 första tisdagen i
varje månad 17.00-18.00
Vecka 26-33 stängt.

Regattas redaktion
John Johnsen, redaktör, ansvarig
utgivare
Mats Genell, redaktör
Sigurd Wapelhorst, layout, redaktör

E-post till Regatta:
regatta@kdss.se
E-post till Web:
webbredaktionen@kdss.se

Annonsering i Regatta
1/1 fyrfärg 2000 kr
1/2 fyrfärg 1000 kr
1/4 fyrfärg 500 kr

Webannonser
Välkommen med din förfrågan till
webbredaktionen@kdss.se.

Upplaga: 650 ex.
Tryck: Citytryck i Karlstad AB

Ordföranden har ordet

Karlstads Segelsällskap Årets Båtklubb 2019

Hej!

Vilken fantastisk känsla det var att som representant för KSS få ta emot priset som Årets Båtklubb av Svenska Båtunionen. Extra roligt var det att så många medlemmar från KSS fanns på plats på båtmässan i Göteborg när vi mottog priset. Juryns motivering till priset var "Karlstads Segelsällskap har en bred och omfattande verksamhet, baserad på ett modernt båtliv och en relevant värdegrund. Klubben är verksam året runt med allt från kappseglingar, eskadrar, kurser och parasegling till Hamnens dag".

Ett stort tack till alla er medlemmar som har bidragit till att vi fått denna fina utmärkelse! Det är inte nog med detta, vi har också i skrivande stund blivit nominerade som en av fyra klubbar i kategorin "Årets Förening" i årets Eldsjäl. "Årets idrottsförening är en förening som på ett engagerat och inkluderande sätt bedriver verksamhet för paraidrottare – idrottare med rörelse-, syn- eller intellektuell funktionsnedsättning – i sina vanliga träningsgrupper och aktiviteter eller i särskilda träningsgrupper inom ramen för sin ordinarie verksamhet".

En blåsig söndag i början på februari hade vi

besök på KSS av ett reportageteam från Expressen som gjorde ett reportage om KSS och vår paraseglingsverksamhet. I skrivande stund så är inte nomineringen offentlig och jag hoppas att ni har overseende med att det har varit lite hemlighetsmakeri kring detta. Hur det gick för KSS vid själva Eldsjälsgalan den 12 mars vet ni nog redan när ni läser detta i Regatta. Ett stort tack till alla som på olika sätt bidrar med era insatser för vår paraseglingsverksamhet!

Många av segelsällskapetets medlemmar har aktivt bidragit till att vi fått utmärkelsen "Årets Båtklubb". För att vi ska bibehålla och även utveckla vår verksamhet så är det av största vikt att fler medlemmar bidrar med en insats i någon av våra sektioner. Kontakta kansliet eller medlemssektionen för vidare information. Mejla på adress kansli@kdss.se

Ordförande
Stefan Ekblom



KSS Styrelse 2019 - 2020



Ordförande
Stefan Ekblom
070-3850490



Vice Ordförande
Jakob Ängeby
070-8436082



Kassör
Kenth Larsson
070-5335422



Sekreterare
Trond Erik Reimers
070-5602729



Seglingssektion
Ordförande
Fredrik Tegnhed
070-2995688



Seglingssektion
Vice Ordförande
Bo Andrén
070-2039609



Medlemssektion
Ordförande
Theo Arndt
070-5211825



Medlemssektion
Vice Ordförande
Anders Olsson
072-2003380



Ledamot
Sari Jumell
070-7833241



Hamnsektion
Ordförande
Lennart Andersson
070-6617062



Hamnsektion
Vice Ordförande
Kenneth Jansson
070-6746373



Nabbensektion
Ordförande
Ulf Jannerlöv
070-3956740



Nabbensektion
Vice Ordförande
Bengt Olof Lysell
070-6113175

Karlstads Segelsällskap

Årets Båtklubb 2019

Jag är nu inne på mitt tredje år i KSS styrelse, och känner att jag börjar få kläm på vad sällskapet står för. Många frågor har stötts och blötts, många frågor kan avhandlas fort, andra tar längre tid att hantera.

Vi är ett gammalt sällskap med en lång historia, och med många medlemmar som kommit och gått. Det har varit stora utmaningar under de 136 år som föreningen funnits, och stora utmaningar ligger framför oss. Det är inte alltid lätt att styra skutan så att alla 1100 medlemmar är nöjda med sitt medlemskap i KSS. Men tro oss, vi jobbar hårt för att vi alla skall få ett så smidigt medlemskap som möjligt. Vi har tagit fram riktlinjer gällande uppförandekoder i vår Värdegrund. GDPR, allt för att skydda medlemmarnas personuppgifter, PR-filmer som på ett snyggt sätt presenterar KSS alla verksamheter, stor uppfräschning av hamnområdet etc. etc. Känslan av att vara

delaktig i något riktigt bra infann sig, och idén om att skicka in en nominering till årets båtklubb växte fram. Jag satte ihop en snabb sammanställning om allt det positiva som KSS står för, och som löpande genomförs under åren ute på vårt Kanikenäs och på vår klubbholme Nabben, sedan skickade jag in den till Båtlivs redaktion. I mitten av januari ringde chefredaktören på Båtliv, Lars-Åke Redéen och meddelade att vi vunnit utmärkelsen Årets Båtklubb 2019!! Med motiveringen: "Karlstads Segelsällskap har en bred och omfattande verksamhet, baserad på ett modernt båtliv och en relevant värdegrund. Klubben är verksam året runt med allt från kappseglingar, eskadrar, kurser och parasegling till Hamnens Dag."

Inför prisutdelningen i Göteborg den 1 februari skulle mycket planeras. Vi ville ju naturligtvis göra det möjligt för så många



medlemmar som möjligt skulle få dela denna upplevelse. Så en buss chartrades som förde ned ett 40 tal medlemmar, som fick möjligheten för ett besök på båtmässan innan prisutdelningen gick av stapeln. För en stund hamnade verkligen KSS i fokus inför en välbesökt prisutdelning. Fina ord från svenska båtunionens ordförande Christer Eriksson som beskrev precis det jag känner för KSS. En inkluderande klubb (sällskap) som möjliggör att man på ett enkelt sätt kan delta i alla aktiviteter som genomförs året runt, som parasegling, nybörjarseglingar, klubbsegling, café-kvällar utbildningar etc. etc.

Ett dignande prisbord med marina produkter till ett värde av 150 000kr lastades i en kärra för vidare transport till Karlstad. Många av dessa produkter kommer föreningen att ha glädje av i alla våra verksamheter, resterande

produkter kommer alla medlemmar få möjlighet att få användning av.

Några sista ord till alla medlemmar i KSS. För att vi skall bibehålla denna sköna känsla efter utmärkelsen, att vi skall kunna leva upp till alla fina omnämningar och ord, behöver vi ännu mer engagemang från alla medlemmar. Verksamheten är omfattande och många frivilliga händer behövs löpande under året. Mejla, ring eller kom in på expeditionen och meddela att ni också vill vara en del av den samhörighet som ett medlemskap i KSS innebär. Möjliggör så att fler gör mindre istället för några få som gör mycket.

Med en önskan om en härlig båtsommar/
Anders Olsson Vice ordf. Medlemssektionen

Nabben



Program på Nabben 2020

| | | |
|--|------------|--------|
| Vårstädning/arbetshelg 1 <i>Alla KSS-medlemmar välkomna</i> | 2-3 maj | 10.00* |
| Vårstädning/arbetshelg 2 <i>Alla KSS-medlemmar välkomna</i> | 9-10 maj | 10.00* |
| Midsommarfirande | 19 juni | |
| Kräftskiva | 15 augusti | |
| Höststädning | 19-20 sept | 10.00* |

**) Hämtning från Skansviken kl 9.40 både lördag och söndag efter överenskommelse med Ulf.*

Prioriterade områden för 2020

(förutom allmänt underhåll och städning)

Byta ut gamla och dåliga flytkroppar på förtöjningsbojar.

Fortsätta att måla klubbhuset invändigt, köket återstår.

Ny inre spång till bastubryggan.

Byte av förankringskätting till bastubryggan.

Fakta på hemsidan och i Nabbenfoldern

Fakta om bland annat sovstugan (fem rum med totalt fjorton bäddar), gymmet och företagsrepresentation samt Nabbenfoldern finns på hemsidan, www.kdss.se.

Nabbenfoldern uppdateras varje vår och finns även på anslagstavlan i klubbhuset på Kanikenäset och på Nabben.

Trivsel på Nabben

Våra trivselregler, som finns att läsa på anslagstavlan på Nabben, har tillkommit för att vi alla skall trivas när vi besöker vår ö. Respektera dessa och visa hänsyn till varandra! Om någon behöver påminnas så är det vår övertygelse att det görs på ett snyggt sätt. Vi strävar efter att undvika pekpinningar men för brandfarans, den fina miljös och trevnadens skull påminner vi om att inte fimpa på marken samt att ta hand om allt ditt skräp. Speciellt vid grillen och i bastun är det lätt att glömma kvar något!

Vårstädning 2-3 maj och 9-10 maj

Alla KSS-medlemmar är välkomna på vårstädning 2-3 och 9-10 maj. Välkomna att jobba efter egen förmåga (det finns många olika slags arbetsuppgifter – tyngre och lättare), drick kaffe (saft till barnen), ät korb och bröd och umgås! Vi drar igång kl 10 båda dagarna. Om du vill ha mer information eller om du vill bli hämtad i Skansviken (Rud) kl 9.40 så hör av dig till Ulf! Du kan också få en vägbeskrivning skickad till dig. Återtransport på eftermiddagen/vid behov.

Välkomna till vårt smultronställe i skärgården önskar alla funktionärer i Nabbensektionen!

Ulf Jannerlöv, ordförande

Dixie 27, Koala

nabben@kdss.se

070-395 67 40



Före säsongsöppningen

Anläggningen "säsongsöppnas" under vårstädningen. Det går utmärkt att lägga till dessförinnan också men då är servicenivån lite lägre. Till exempel ställs borden vid grillstugan fram första helgen och även bastubryggan och varmvattenbehållaren på bastuaggregatet brukar komma på plats då.

Ta med klubbnyckeln

Kom ihåg att ta med klubbnyckeln när du besöker Nabben – oavsett säsong – eftersom den går till klubbstugan, sovstugan, segeljollen och gymmet! Om du inte har någon nyckel kan du mot en depositionsavgift kvittera ut en när kansliet är öppet.



Bengt-Olov Lysell, vice ordförande

Dixie 27, Amanita

nabben@kdss.se

070-611 31 75

Information från Hamnsektionen

Att tänka på runt sjösättning och bryggplatser:

Tidsperiod för sjösättning: Sjösättning sker från 1 maj till en vecka in i juni. 6–7 juni är det sista sjösättningshelgen för de som värrustar sent. Därefter stänger hamnsektionens varvsverksamhet och all officiell service i KSS regi upphör. Sjösättning kan givetvis avtalas med de funktionärer som är beredda att ställa upp utöver denna period. Tänk på att en utdragen sjösättningsperiod försvårar betydligt hamnsektionens möjligheter att underhålla området och göra de omflyttningar som behövs för att sommarens verksamheter ska fungera optimalt.

Båtar som inte sjösätts. Ni som har uppställningsplats på planerna och inte tänker sjösätt i år bör meddela detta i god tid före sjösättningsperioden. Vagnarna måste givetvis pallas ner och vara flyttbara enligt nedan, oavsett om båten ska i sjön eller inte.

Vagnars skick: Alla vagnar skall vara läsbart och väderbeständigt märkta med namn och telefonnummer. Omärkta vagnar/trailers kommer inte att hanteras av våra funktionärer under sjösättning och upptagning.

Nedpallning av vagnar görs i god tid före första sjösättning. Pumpa däcken och se till att vagnen är i körbart skick.

Parkering på området. Under hela sjösättningsperioden (och upptagningsperioden) transporteras båtar till och från kranen varje dag. Tänk efter var ni parkerar bilen under dessa perioder. Det finns ytterst få ställen där bilen kan lämnas i anslutning till uppställningsplatserna och båtskjulen utan att den blir i vägen. Använd därför parkeringen vid klubbhuset och utmed infartsvägen. Respektera avspärningar och P-förbudsskyltar.

Städa på uppställningsplatsen. När båten är sjösatt skall uppställningsplatsen städas av och allt täckmaterial läggas upp på vagnen på ett sådant sätt att den är lätt flyttbar. Alla vagnar skall vara körbara för att planerna skall kunna underhållas under sommaren.

Bryggplatser som inte utnyttjas: Betala inte för en bryggplats som inte kommer att utnyttjas, utan se till att i god tid lämna den till andrahandsuthyrning. Meddela hamnsektionen på mejladress bryggplats@kdss.se

Sjösättningstillfällen 2020

Anmälan krävs via BAS eller i pärmen som finns i klubbhuset.

| Dag | Antal pass | Max antal båt | Anmärkning |
|-------------------|------------|---------------|--------------------------|
| Lördag 2020-05-02 | 2 | 24 | |
| Lördag 2020-05-09 | 2 | 24 | Bokning i BAS möjlig |
| Onsdag 2020-05-13 | 2 | 24 | |
| Söndag 2020-05-17 | 2 | 20 | Med mast. Bokning i BAS |
| Onsdag 2020-05-20 | 1 | 10 | kl 09-13 |
| Lördag 2020-05-23 | 2 | 24 | Bokning i BAS möjlig |
| Söndag 2020-05-24 | 2 | 24 | Bokning i BAS möjlig |
| Lördag 2020-05-30 | 2 | 24 | Båtar med mast em-passet |
| Lördag 2020-06-06 | 2 | 22 | |
| Söndag 2020-06-07 | 2 | 24 | Bokning i BAS möjlig |

Pass 1: 09.00 – 12.30 samling vid kranen 10 min före passet börjar

Pass 2: 13.00 – 16.30 samling vid kranen 10 min före passet börjar

Alla hjälps åt tills alla båtar är sjösatta/upptagna.

Alla vagnar återställs i rätt rad på planen eller i skjulet före passet avslutas vid sjösättning.

Två städdagar är planerade i maj, lördag den 16/5 och lördag 23/5 båda dagarna kl 9-14.

Då ska hamnområdet städas och göras fint inför båtsäsongen. Vi bjuder på varmkorv och fika.

Upptagningstillfällen 2020

Anmälan krävs via BAS eller i pärmen som finns i klubbhuset.

| Dag | Antal pass | Max antal båt | Anmärkning |
|-------------------|------------|---------------|-------------------------|
| Onsdag 2020-09-23 | 2 | 20 | |
| Lördag 2020-09-26 | 2 | 20 | Bokning i BAS möjlig |
| Onsdag 2020-09-30 | 1 | 10 | Kl 09-13 |
| Lördag 2020-10-03 | 2 | 20 | Bokning i BAS möjlig |
| Söndag 2020-10-04 | 2 | 20 | |
| Lördag 2020-10-10 | 2 | 20 | |
| Onsdag 2020-10-14 | 1 | 10 | Kl 09-13 |
| Lördag 2020-10-17 | 2 | 20 | Bokning i BAS möjlig |
| Söndag 2020-10-18 | 2 | 18 | Med mast. Bokning i BAS |
| Lördag 2020-10-24 | 2 | 20 | |
| Söndag 2020-10-25 | 2 | 20 | Bokning i BAS möjlig |

Se till att komma upp ur vattnet i tid, eftersom spolplattan stängs av i början av november. Sommarvattnet på bryggor och planer stängs av i samma veva. Exakt datum beror på temperaturen, blir det flera dagar i rad med minusgrader kan avstängning ske tidigare.

Nattvakt

Nattvaktstjänsten börjar den 1 maj och avslutas den 15 oktober. Nattvakslistan kommer att publiceras på hemsidan och kan läsas i inloggat läge. Vidare kommer ett exemplar att finnas tillgängligt i vaktstugan respektive på kansliet.

Nytt för i år är att flera båtplatser på land eller i sjön ger flera nattvakter. Om man t ex har två bryggplatser har man alltså två nattvakter eller om man har en bryggplats men två platser på land eller i skjul, så har man också två nattvakter. Störst antal platser på land eller i sjön avgör hur många nattvakter man blir tilldelad.

Spektakulär flytt av miljöboden

I somras flyttades den gamla miljöboden till marinans norra gavel och blev där, efter diverse förbättringsarbete, till den nya sopboden. Efter en del förstärkningsarbete och lossande från fundamenten flyttades den med hjälp av Småbåtsvarvets truck. Tack för lånet och tack till de personer som gjorde jobbet, som dock inte ville vara med på bild. Sopboden öppnar igen den 1 maj och där kommer det att finnas möjlighet för gästbåtar och de medlemmar som inte själva har möjlighet att ta med sina båtsopor hem, att



bli av med soppsäsen. Miljöfarligt avfall skall som vanligt varje medlem själv transportera till närmaste kommunala återvinningscentral.

Vinterarbeten i hamnen

I hamnsektionens regi pågår underhåll av bryggor, byggnader och maskiner under vinterperioden, både större och mindre projekt. Behovet av underhållsarbete och även nyinvesteringar är kontinuerligt. I vinter byggs t ex sju nya nätförråd på andra våningen i marinan, landgångar till bryggor renoveras, förbättringar genomförs inom marinans lokalytor, kranmaskineriet ses över osv. Under sommarhalvåret görs i huvudsak målning utomhus och markarbeten. Så mycket jobb som möjligt görs med ideella krafter, men ibland köper vi in arbete av externa entreprenörer för att bli klara i tid för båtsäsongen eller vintern.

Är Du kanske nybliven pensionär med erfarenhet av t ex byggnadsarbete, svets och smide eller är allmänt händig och villig att bidra med arbetstimmar. Hör av Dig till hamnsektionen, kontaktuppgifter hittar Du på vår hemsida. Självklart är alla som har tid och möjlighet välkomna att bidra – inte bara pensionärer.

Samarbetet med KTT Motor – Maskinparken Karlstad

Det har knappast undgått någon att KSS de senaste två åren haft ett samarbete med KTT Motor i Skåre – numera Maskinparken Karlstad. Ett samarbete som började med att vi i hamnsektionen fick i uppdrag att upphandla en traktor som skulle ersätta den gamla Massey Ferguson som gjort tjänst i KSS verksamhet i många år. Uppdraget var att införskaffa en modern traktor som kunde klara av att dra de största ekipagen till och från vinter-uppställningsplatsen. Förmånligaste erbjudandet kom just från

KTT Motor som då ganska nyligen hade blivit regionala återförsäljare av Kubotas jordbrukstraktorer. Sedan tidigare hade de lång erfarenhet av grönytemaskiner från Kubota. Ägaren Markus Carlsson visade också det absolut största intresset och ansträngde sig långt utöver det förväntade, för att göra affär med KSS. Efter inbyte av Fergusonstraktorn och diverse anpassningar för KSS behov fick vi på plats en helt ny traktor som nu har fått visa vad den duger till under ett par säsonger. Under upphandlingens gång utbyttes även tankar på ett sponsorsamarbete som skulle bli givande för båda parter. I korthet gick det ut på att KSS sommartid ställer ytor vid marinan till förfogande för utställning av maskiner, skyltar upp med företagsnamn och

varumärken i anslutning till utställningen. KSS ställer även upp med utrymme för en maskinvisning med inbjudna leverantörer och kunder, typ minimässa, en gång per år. I utbyte får KSS disponera vissa tillgängliga lagermaskiner av typen hjullastare, grönytemaskiner mm, för att underhålla hamnområdet på ett bra sätt. Detta har varit mycket värdefullt för att kunna göra de omfattande markarbeten som genomförts de senaste två åren. Det har också gjort stor skillnad i hanteringen av massor och annat tungt material där vår lilla hjullastares lyftkapacitet inte räcker till.

BESÖK VÅR WEBSHOP

VOLVO PENTA

YANMAR marine **EVINRUDE E-TEC**

HONDA MARINE **LOMBARDINI Marine**

BÅTSERVICE
I KARLSTAD AB

Vardagar 8-17, lunch 12-13
Kanikenäshamnen
054-10 11 22 • batservice.se

KARLSTADS SMÅBÅTSVARV

Medl. www.karlstadsmabatsvarv.se
Sv. Varvs-föreningen

Reparation av plast- och träbåtar
Ombyggnader, renoveringar
inredningar, värustrustningar
054-10 09 60
Kanikenäshamnen - Karlstad

Information från Seglingssektionen

Följande tisdagar kommer vi att ha parasegling i år:

Vår: 19/5 , 26/5 , 2/6 , 9/6 , 16/6

Sensommar: 11/8 , 18/8 , 25/8 , 1/9 , 8/9

Tävlingssäsong 2020

Onsdagsseglingar kommer seglas följande veckor:

Våren 22, 23, 24, 25, 26

Hösten 33, 34, 35, 36, 37

Avslutning "Ärtköret" Onsdagen V37

Jäverön Runt 6/6

Vänern short hand 13/6

Karlstad solo race 22/8

Karlstad Sprint weekend,
"inofficiellt Karlstadsmästerskap"

Preliminär tävling som är tänkt att seglas i C55
Tänkt tillfälle i mitten/slutet september

Hamnens dag

Söndag 31/5 kl 11-15

Deltagarlista

- Öppen brygga, Välkommen ombord
- Båtloppis
- Parasegling
- Föreningsinfo
- Karlstads Paddlarklubb
- KKF
- Länsstyrelsen
- Qyinna Ombord
- Karlstads Sjöscouter
- Hjertmans
- Lööfs Gasol
- Båtservice
- Svenska Båtunionen

- Kustbevakningen
- Sjöräddningen
- Båtmäklare



- Salubåtar
- Värmlandsidrotten
- Dragonforce DF65 regatta
- Servering

Vill du bli en bättre SEGLARE?

Introduktion till segling/kappsegling

Känner du att du vill lära dig mer och bli en bättre seglare och samtidigt få en grundläggande kappseglingsförståelse och även prova på kappsegling. Kom som ett lag, familj eller bara enskild individ. Ni själva avgör, alla är välkomna.

Vi bjuder in till en utbildningsserie i fyra teoristeg samt en praktikhelg.

Vi kommer gå igenom bland annat följande delar:

- Vad gör att en båt rör sig framåt, snabbare
- Hur fungerar besättningen ombord tillsammans och som individer
- Hur ställer man in rigg och annan utrustning
- Hur fungerar en kappsegling, vilka olika huvudmoment är det
- Hur gör man i start, möten på banan, rundningar målgång mm
- Och mycket, mycket mer

Denna utbildning fokuserar INTE på att skapa duktiga kappseglare, vi vill ge alla som är intresserade en möjlighet att bli BÄTTRE SEGLARE. Vi gör detta i formatet kappsegling då vi tror att detta ger en rolig och lagom utmanande nivå. Samtidigt som ni utvecklas som seglare så får ni en grund att kunna delta i onsdagsseglingarna och de av KSS arrangerade tävlingar.

Obs, det är ingen ren nybörjarkurs i segling, vi ser att ni som förkunskapskrav kan föra fram båten på sjön på ett hyfsat sätt. Det är heller ingen "Cafékväll" så vi förutsätter att ni som kommer gör det för att ni på ngt sätt vill utvecklas som seglare.

Vi kommer köra detta i två grupper, en ren tjej/kvinna grupp och en för övriga.

Datum för detta är:

- Teoridel onsdagar
 - 15/4, 22/4, 29/4, 6/5
 - 18.00–19.30 Tjejer/kvinna
 - 19.30–21.00 Övriga
- Praktikdel Preliminärt V19 också separerat Tjej/kvinna – Övriga
 - Vi kommer använda C55 båtar för detta tillfälle
 - Detta tillfälle är preliminärt då vi behöver bra förhållanden, lagom vind.

OBS! Vi förbehåller oss möjligheten att justera datum vid behov, särskilt praktikdelen. Fika kommer att bjudas på så vi vill ha in en anmälan av alla som avser delta.

Skicka mail till "Segling@kdss.se"

Ange: "anmälan utbildning bättre seglare" och vilka som skall delta.

Anmäler gärna senast vid skepparmötet 25/3 så vi hinner med att planera in er.



Torsdag 15 augusti, KSS kranförare sjösattes alla 35 deltagande J 70-båtar. Man kan utan överdrift säga att det var ”löpande band” som båtarna sjösattes. Trailer efter trailer rullades fram till kranen. Under eftermiddagen genomfördes Practic Race på Sjöfjor'n. Practic Race vilket innebar att seglarna och seglingsorganisationen, fick möjlighet att göra sista finjusteringarna inför stundande SM-regatta.

Fredagen 16 augusti bjöd på ganska lätta till måttliga vindstyrkor. Som sig bör i Karlstad, tittade solen fram vilket glädde seglarna i de 35 båtar stora startfältet. Tre delseglingar genomfördes.

Lördagen 17 augusti bjöd däremot på betydligt mer vind. Stundtals blåste det lite över 10 m/s. Fyra delseglingar genomfördes. Ombord på Bosse Andréns segelbåt som utgjorde startfartyg, fanns en viss oro hos seglingsledningen, ”vi kanske var för hårda

av de deltagande besättningarna, som framförde att de var glada över att seglingsledningen hade skapat möjligheterna att under fyra race få möjlighet att träna hårdvind. Söndag 18 augusti var det åter ganska lagom med vind. Mest i mellanregistret. Konstigt nog förekom det inte någon tjuvstart alls under avslutande SM-dagen. En hel del tjuvstarter hade förekommit under både fredagens och lördagens seglingar. Att det inte förekom några tjuvstarter under sista SM-dagen, kan säkerligen härledas till att seglarna var angelägna att få åka hem så fort som möjligt efter att de packat båtarna på sina trailers och deltagit i prisutdelningen. KSS kranförarteam gjorde ännu ett fantastiskt bra arbete. J 70 båtarna blev avmastade i vattnet. Därför kunde alla 35 deltagande J 70-båtarna lyftas ur vattnet inom ca 1,5 timme.



mot seglarna”, som lätit dem segla i den hårda vinden och genomföra hela 4 delseglingar. Oron var dock helt obefogad. I land efter seglingarna och under regattamiddagen på Scandic Hotell, var det många

En kort sammanfattning av detta SM-arrangemang. Mycket nöjda seglare från Sverige, Norge och Finland, samt att de arrangerande klubbarna KSS, KKF och SBS gjorde ett mycket bra ekonomiskt

Int. Svenska Mästerskapen för J 70 i Karlstad 2019

Karlstads Segelsällskap (KSS) i samarbete med Skoghalls Båtsällskap (SBS) och Karlstads Kappseglings-förening (KKF), arrangerade Internationella Svenska Mästerskapen för J 70 15-18 augusti. Basen för SM-seglingarna var KSS klubbansläggning på Kanikenäset. Seglingarna ägde rum på Sjöfjor'n fredag till söndag.

Text och bild: Torsten Jarnstam

överskott. Som nu fördelas mellan de tre samarrangörerna. Detta känns verkligen bra inför fortsatt regattasamarbete mellan KSS, KKF och SBS.



Svenska Mästare i J 70 blev "Alandia" FIN 673 från Åländska Segelsällskapet, Daniel Mattsson, Staffan Lindberg, Mathias Dahlman och Jasper Karlsson. Deltagande J 70-besättningar med "Värmlandsanknytning" - "Spruce" SWE 272 med Tomas Skälén, Fredrik Pettersson, Gunnar Hellerström, Axel Sevedag, Segelsällskapet Åmålsviken kom på 8:a plats. - "Alocomor 6" SWE 623 med Peter Olsson, Jonas Petersson Sand, Anders Åberg, Fredrik Barthold, Karlstads Segelsällskap kom på 18:e plats. - SWE 1124 med Hans Jansson, Henrik Pettersson, Tomas Hermansson, Frida Jansson, Segelsällskapet Åmålsviken kom på 32:a plats.

Gå gärna in på länken här nedan så når du resultatlistan:

<http://www.kdss.se/globalassets/karlstads-segelsallskap---segling/segling/kappsegling/2019/intsm-j70-finalr9.htm>

Öppna Svenska Mästerskapen för OK-jolle

och Finnjolle seglas i Karlstad 2020
Nästa stora samarrangemang mellan Karlstad Kappseglingssällskap, Karlstads Segelsällskap och Skoghalls Båtsällskap, är Öppna Svenska Mästerskapen för OK-jolle (förhoppningsvis ca 35-38 OK-jollar) och Finnjolle (förhoppningsvis ca 30-35 Finnjollar) 27-30 augusti 2020. SM-arrangemanget nästa år då är KKF huvudarrangör i samarbete med KSS och SBS. SM-seglingarna äger rum på Skutberget. Med Motionscentralen som bas och sjösättning/upptagning med jollarnas handkärror i badviken innanför den skyddande piren. Det betyder en relativt kort utsegling till banområdet på Kattfjorden.

Ledningsgrupp

Sedan en tid tillbaka, är vi igång med planeringsarbetet för SM-arrangemanget 2020. Bland annat kan meddelas att en ledningsgrupp bestående av Jörgen Würtz, Thomas Gustafsson och undertecknad har bildats.

Boende på Skutberget

Kan också nämnas att vi redan har träffat representanter för First Camp, för att vi så fort som möjligt ska kunna gå ut med information om de boendemöjligheter som finns på Skutberget: hyra stugor, ställa upp husvagnar och husbilar o.s.v.



Karlstad – en av Sveriges betydelsefulla seglingsmetropoler

Målsättningen är sedan länge helt klar. I samarbete mellan KKF, KSS och SBS ska vi ännu en gång arrangera lyckade SM seglingar i Karlstad och därigenom fortsätta göra Karlstad känt som en av Sveriges betydelsefulla seglingsmetropoler!

Vill du vara funktionär under SM:et på Skutberget 27-30 augusti 2020?

Du som är intresserad att under SM-regattan på Skutberget nästa år, hjälpa till som funktionär, får redan nu mer än gärna höra av dig till Jörgen Würtz, Thomas Gustafsson och undertecknad!

Seglarhälsningar

Torsten Jarnstam, 070 – 371 16 12

Ordförande Svenska Finnjolleförbundet
www.finnjolle.se

Ps. För din kännedom, kan meddelas att undertecknad är en av fem ledamöter i

Svenska Seglarförbundets Valnämnd. Ett av SSFs Valnämnds uppdrag, är att fortsätta den förnyingsprocess, vi för några år sedan har påbörjat. Svenska Seglarförbundets styrelse består av 10 ledamöter.

För närvarande finns det en ung tjej och en ung kille i SSFs styrelse.

RFs krav att det ska vara könsfördelat enligt 50/50, uppfyller SSF - då styrelsen sedan några år tillbaka består av 5 kvinnor och 5 män.

Besök gärna Svenska Seglarförbundets hemsida: <http://www.svensksegling.se/Kappsegling/>





Äventyret kallar fortfarande

Hälsning från Johanna och Pär

Det är några dagar innan avresa och listan på förberedelser verkar aldrig ta slut. När en sak bockats av dyker det på något märkligt vis upp några nya som måste göras eller inhandlas. Efter att ha förberett oss under ett par års tid med känslan av att avresan ligger långt fram i tiden är den plötsligt här och sakerna som tidigare känts som ”inte så viktiga” har fått en helt ny innebörd. Något som har skänkt oss lite lugn är att vi inte har någon tidsplan och att vi därmed har tid att fixa saker på vägen.

Efter att ha bott i båten i nästan ett års tid samtidigt som full ombyggnation av förpik, elsystem, nya tankar, slangar, bottenmålning, genomföringar, sprayhood, lagning av segel, bimini, slipning och lackning och så



fortsätter det, ni båtägare vet vad jag menar, är det tanken på den belöning i form av ett äventyr som driver det hela framåt.

Den dagen då vi kastade loss från bryggan framför KSS klubbhus 2:a Juli med familj och vänner som var där för att vinka av oss släppte allt. Äntligen hade allt arbete gett resultat, även om vi första dagen inte tog oss längre än till timmeröarna så var vi i alla fall på väg. Seglingen över Väneren via Lurö och Sunnanå hade inte kunnat vara bättre, frisk bris och strålände solsken. Med oss var Johannas moster med man, vi åt trevliga middagar med öl och nubbe i en värmande värmländsk kvällssol. Väl i Göta älv var det förvånansvärt lugnt, inga mer än vi och någon enstaka båt i slussarna. Lite nervöst var det ändå i och med att vi inte hunnit segla och lägga till med båten så många gånger då det varit fokus på annat. Jag hade slussat en gång tidigare då jag hämtade båten som låg i Arvika. Sawubona, en Phoenix 42 byggd i Johannesburg SA.1975, en helt långkölad plastbåt på 11,5 ton. Båten hade varit flitigt seglad av den förre ägaren, jorden runt, runt Sydamerika, 11 gånger över atlanten mm, väl beprövad helt enkelt och nu skulle hon äntligen få dansa ut på havet igen.

Från Göteborg var planen att gå till Inverness i norra Skottland. Med oss på denna etapp hade vi bröderna Jönsson, två KSS-medlemmar som några år tidigare långseglat med sin OE 36, och det känns skönt att ha ett par erfarna seglare ombord under första havsseglingen. Efter att ha kollat väderprognosen i samråd med våran väderguru Tommy kastar vi loss på förmiddagen fulla av förväntan. De första timmarna har vi som förväntat ingen vind och vi går för motor ut ur Göteborg. Några timmar senare och cirka fem distans utanför



skärgården börjar vinden försiktigt fylla seglen och vi kan slå av motorn. Under kvällen friskar vinden i mer och mer och när vi ska starta motorn för att reva storen är motorn utan kraft och rasslar otäckt när vi ger gas. Efter ett par försök att samla fart och lova upp i vinden lyckas vi reva. Vinden ligger nu kring 12 m/s som prognosen visade och sjön är så pass grov att det blir minst sagt besvärligt att hitta problemet kring motorn. När mörkret fallit och vi befinner oss norr om Skagen har vinden ökat avsevärt och byarna är nu uppe på 20 m/s, sjön har byggt



upp ännu mer med brytande vågor som med jämna mellanrum slår över däck och in i sittbrunnen. Vi beslutar att gå mot Skagen för att i hamn kunna hitta problemet med motorn. När jag går ner för att lägga ut kurs på navdatoren ser jag att spänningen på batterierna är nere på 12 volt och inte har tillräckligt med ström för att hålla ingångelen ombord. Jag vågar heller inte starta motorn för att ladda med risken att skapa större problem med den. Jag gör några försök att anropa kustbevakningen för att få assistans att ta oss in i hamn men utan resultat. Vi är nu helt utan ström och elektronisk navigation och går över till papperskorten, hela natten kryssar vi fram och tillbaka mellan ett tiotal ankrade fraktbåtar utanför Skagen. När morgonen och ljus äntligen visar sig har vi beslutat att gå ner till Fredrikshavn, där finns en lång pir som vi räknar med att kunna segla in bakom och kasta ankar vilket blir en lyckad historia. Vi vilar i några timmar och när vi kikat närmre på motorproblemet visar det sig att det enda som hänt var att växelvajern hoppat ur sitt läge och lämnat växeln i lite halvt, vilket har skapat detta otrevliga rassel från maskin. Vi kommer in i hamn och kan efter ytterligare lite vila dyka in i problemen med strömmen. Det visar sig inte vara annat än en förbrukad batteribank och efter att ha investerat i en ny är vi åter på banan. Vi



passar även på att byta till ledlampor på alla navigationsljus och vi tar oss efter detta genom nätterna utan att behöva bekymra oss för att strömmen ska räcka. Väderfönstret över Nordsjön är vid detta laget stängt och vi har inte tålamod att ligga och vänta. Efter en del övervägande beslutar vi att fortsätta söder ut längs kusten och sedan ta oss vidare via Kielkanalen. Detta visar sig vara ett bra alternativ med tanke på att fler saker går söder och behöver repareras på vägen och det finns stort utbud av delar längs den rutt vi slutligen tar.

Innan sista slussen i Kielkanalen mönstrar bröderna Jönsson av och vi är själva för första gången sedan vi lämnat Karlstad. Vår rutt fortsätter ut längs tyska kusten och in genom kanaler och insjöar i Holland, vilket vi starkt rekommenderar. Här finns pittoreska små byar där vi strosar runt och utforskar gamla byggnader och gränder med små barer och restauranger. I Harlingen går man via en broöppning och hamnar i en liten kanal och lägger till mitt i centrum. Hade vi dock vetat precis hur trångt det var hade vi valt att avstå, med tanke på att vi på en hårsman klarade att vända båten och ta oss ut igen utan att skada



de andra båtarna. Efter att ha spenderat några dagar i Amsterdam med gamla vänner och sett Prideparaden fortsätter vi och kommer slutligen till Ilmjuden och sista slussen innan vi åter befinner oss på öppna havet. Härifrån går vi med ett par stopp till Calais där vi får vårt första tullbesök. Fem tjänstemän kliver ombord och söker igenom hela båten, när de börjar bli klara kommer ett hållregn och de verkar inte särskilt roade av tanken att kliva i sin öppna ribbåt. Vi erbjuder dem att stanna kvar under biminin tills det lugnat sig vilket de glatt gör. En stund senare sitter ena tjänstemannen efter lite tjat och spelar gitarr och sjunger för oss.

Det här var en sammanfattning av en bit av vår seglats, och vi hoppas att ni fått en liten inblick i vårt liv ombord. I skrivande stund

ligger vi ankrade i Linton Bay som ligger i Panama och förbereder oss för att gå igenom Panamakanalen. Sedan tulltjänstemannakonserten i Frankrike har vi handstyrt över Biscayabukten, korsat Atlanten samt lärt känna och fått lämna en hel bunt fina människor bakom oss. Men det tar vi mer om en annan gång. Så länge, kram från oss på Sawubona!

Johanna Boes
Pär Nordvall
Boat: Phoenix 42 "Sawubona"
Instagram: sailingsawubona
Sawubona seglar med aktiv AIS
och man kan därför följa dem live på
marinetraffic.com

En fin nyhet för Vänerseglare !

Det har publicerats flera hamnböcker för fritidsbåtar över Väner, Vättern och kanalerna, men ingen så fullmatad och komplett som den nya utgåvan av Hamnguiden 9.

I boken beskriver Hydrographica alla gästhamnar samt kända och mindre kända naturhamnar, samtliga med nymätta kartor.

Boken innehåller också tips om leder och färdvägar och spännande ställen att besöka. Varje hamn presenteras med flygfoto, karta och text. Hamnguiden 9 är författad av Vänerseglarna och KSS-medlemmarna Ann & Torbjörn Ardebrant.

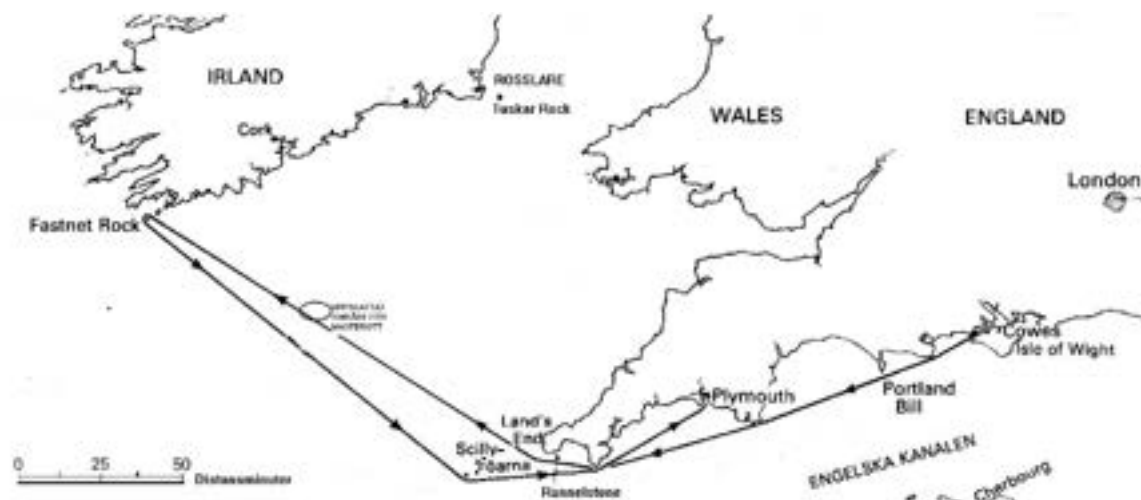
Hamnguiden 9 finns till försäljning i butik eller på nätet hos bokhandlare och båttillbehörsförsäljare.

www.hydrographica.se • www.harbourguide.com



Fastnet Race -79

Minnesbilder från Rolf Magnusson



Förord

Fastnet Race är en havskappsegling som har seglats ända sedan 1925, med avbrott under andra världskriget när de tyska U-båtarna härjade i de aktuella vattnen. Seglingen startar utanför staden Cowes på ön Isle of Wight utanför Englands sydkust. Bansträckningen är fri ända tills man når Fastnet Rock ca 10 km utanför Irlands sydkust. Fastnet Rock är en liten, ca 30 meter hög klippö med en hög fyr på toppen. Fastnet Rock skall rundas med klippan om babord. Nästa banmarkering tillbaks till England är Scillyöarna som även de skall tas om babord. Sedan är målgången utanför Plymouth. Varför man valt att gå i mål i Plymouth och inte tillbaks till Cowes är för mig obekant. Bansträckningens längd är ca 600 sjömil fågelvägen eller omräknat till landmil, ca 110 mil. En sträcka som nästan

alltid blir längre eftersom man måste räkna med krysställägg beroende på vindriktning. Den som är intresserad att veta mer om seglingen 1979 rekommenderas att läsa John Rousmanieres bok "Fastnetstormen" som kom ut på svenska 1980 med tillägg av Gustav Plym. Plym har sammanställt sina egna erfarenheter från tidigare Fastnet seglingar samt intervjuer med svenska deltagare. Dick Levinsson har åt Seglarförbundet gjort en bandinspelning över vad som hände ombord på "Gorm". Dicks bandinspelning har Plym använt sig av i boken. Jag var som skeppare ombedd att göra en redogörelse att berätta vad som hände ombord hos oss, men jag avböjde med hänsyn till alla bisarra händelser som hade hänt. Jag tyckte det var för svårt att sortera ut vad som kunde berättas utan att skada någon

och kanske bli åtalad för ärekränkning! Jag tyckte att Dick som varande advokat var mer lämpad den uppgiften. Den här lilla berättelsen beskriver från min horisont hur jag upplevde 1979 års Fastnet Race segling. Min berättelse börjar med att jag någon gång på våren- försommaren 1979 fick besök på segelmakeriet av en man med helskägg som skrattande frågar om jag känner igen honom. Inte det lättaste eftersom jag enligt sakkunskapen har en släng av Prosopagnosi (ansiktsblindhet). Han gav mig lite hjälp att vi träffats på Winbergs varv i Djurhamn. Nu blev det lättare, jag kände igen rösten, och svarade Dick. Mycket riktigt det var Dick Levinsson som dök upp. 1969 och 1970 hade jag anlitat Winbergs Varv för sjösättning och mastning varje gång jag deltog i Gotland Runt och Half Ton Cup. Dick som hade en stuga i närheten var som intresserad kappseglare på varvet för det mesta. Dick berättade att han nu börjat jobba som advokat i Karlstad men att han faktiskt hade ett annat ärende. Han frågade om jag skulle kunna vara intresserad att segla med på Fastnet Race. Han berättade vidare att hans styvfar, Börje Blumenthal, sålt sin entonnare Stress till en läkare från Malmö. I samband med ägarbytet bytte även båten namn till Gorm.

Dick berättade att han lovat den nya ägaren att vara med i besättningen på 1979 års Fastnet Race. Han hade även lovat den nya ägaren att skaka fram ytterligare tre man till besättningen. Dick hade seglat Fastnet tidigare ombord hos just Börje Blumenthal och hans förra båt, en Norlin 34 också döpt till Stress. Dick berättade vidare att det var ganska tunt med kappseglingserfarenhet hos den övriga besättningen runt ägaren Stefan. En var en granne i gatan, Kalle B, medan den andra gubben var en kollega från sjukhuset en dansk vid namn Mogens Bugge. Det

visade sig sedan under seglingen, som så småningom kom till stånd att seglingskunnande tidigare benämnt tunt, var en snäll omskrivning av verkligheten. Dick berättade vidare att det behövdes hjälp med transportseglingen till England från Sverige. Jag själv behövde ingen övertalning för att säga ja till att vara med på Fastnet Race. För mig var det en gammal dröm att någon gång kunna vara med på denna legendariska segling. Starten skulle det här året gå lördagen den 11 augusti. Däremot förklarade jag direkt att hela augusti är en jobbig tid i segelmakeriet, det är nu vi startar upp att sälja kommande säsongs produktion. Så, jag sa ja, under förutsättning att jag kunde dyka upp i Cowes senast ett par dar innan seglingen enbart bärande på en bag med sjökläder och att jag måste dra hem så snart vi var i mål. Dick sa att det var OK. Men det fattades fortfarande två stycken duktiga seglare som även kunde ställa upp på delar av transportseglingen. Jag kom direkt att tänka på 2 st. från den närmaste kretsen som seglat med mig. Jonny Ivarsson och Östen Pettersson, båda ytterst kompetenta rorsmän och bra kompisar. Jonny läste arkitektur på Chalmers och hade i början på augusti ännu inte börjat den nya terminen, han sa ja direkt. Samma visa med Östen som jobbade som säljare på ett inredningsföretag. Östen sa aldrig nej när det vankades segling på hög nivå. Så allt var go från mig, Dick, Johnny och Östen.

Som parantes kan jag berätta följande om Östen. När jag och Dick 1984 seglade med på Big Foot i USA kom vi till den slutsatsen att det saknades 2 st. i besättningen. Vi borde vara 10 st istället för 8. Foten var inställd för lättvindssegling, som det hade varit 1982. Tyvärr hade det brisat ca 8-12 m/s i de första tre delseglingarna och vi insåg att det behövdes mer gubbar på relingen om

vindstyrkan skulle fortsätta så här. När vi seglade in mot land utanför Miami efter den tredje delseglingen nämnde jag att jag känner en bra gubbe som platsar ombord och som antagligen tackar ja om han blir tillfrågad, Dick kunde verifiera min rekommendation om just Östen. Vi skulle gå in i några seglingsfria dagar och Per Säve som är handlingens man försökte direkt att ringa upp Östen på VHF:n. Per lyckades inte komma igenom den intensiva VHF trafiken utanför Miami så vi bestämde att vi skulle ringa från hotellet istället när vi kom iland. Hur det nu var så blev klockan omkr. 21 lokal tid, 03 svensk tid innan jag ringde upp. Det var Östens fru Carina som nyvaket undrade vad som stod på. Jag berättade vem det var och att jag ville prata med Östen. Jag hann inte prata färdigt innan Östen förklarade att han köper biljett så fort resebyrån öppnar om 5 timmar. Vi hämtade upp Östen på Miami FL Airport (MIA) i kvällningen 2 dygn senare!

Tillbaks till Fastnet Race 1979 och fortsättningen på den här berättelsen. Nu så här 38 år senare har naturligtvis mycket fallit i glömska medan mycket fortfarande verkar etsat för evigt. Jag har varit i kontakt med Dick, Jonny och Östen för kompletteringar. Från den struliga transportseglingen till England är det bara Jonnys telefonsamtal hem till mig jag kommer ihåg. Övrigt är deras egna berättelser. I fråga om seglade kurser och tidsangivelser har jag till en del stött mig på Dicks redogörelse till Seglarförbundet.

Segling till England

Det blev augusti och dags för transportsegling. Dick och Johnny var med på hela seglingen till England, som för deras del började efter övernattnings hos Stefan i

Skanör för att sedan nästa morgon kliva ombord på Gorm i Skanörs hamn. Med i början var också en dansk kollega till Stefan som Johnny idag beskriver som trevlig och kompetent, men han var med bara längs den danska kusten. Östen och Kalle B. anslöt i Cuxhafen. Redan efter någon dags segling fick jag samtal från Johnny, de hade landstigit någonstans i Danmark och Jonny ville rapportera till mig att han upplevde att kompetensen hos sällskapet ombord inte var vad han var van vid. Sedan fick jag ytterligare ett samtal innan båten var på väg in i Kielkanalen. Jag fick återigen en rapport om seglingskunnandet, men jag tyckte att han inte skulle oro sig. Det var inte mycket mer att göra utan bara att fortsätta till England. Nästa samtal kom från Dick i Cuxhafen. I det här samtalet får jag höra att de låg i hamn efter att skepparen seglat på en anöringsboj mellan Kielkanalen och Cuxhafen och att vi nu kunde glömma Fastnet Race eftersom det var ett stort hål i styrbordssidan.

Johnny berättar idag att han hade stått till rors vid utfarten från Kielkanalen men lämnat över till Stefan när kursen ställdes mot Cuxhafen. Han hade sedan gått ner och krupit in i sin sovsäck för att bara några minuter senare ruskas om av en kraftig skakning och smäll. Han rusar upp på däck och finner Gorm fastkilad i en stor anöringsboj. Dick har berättat att tur i oturen var att smällen tog strax framför masts-kottet så att ett av lyfthandtagen på bojen hamnade inuti båten. Skottet blev deformerat men gjorde att det blev tvärstopp. Hade smällen träffat 1 meter längre akterut hade bojen förmodligen rivit upp hela styrbordssidan. Nu blev det "bara" ett hål ca 50x50 cm som enligt Johnny förbättrade ventilationen högst väsentligt. Nederkant på öppningen hamnade som tur var ca 15cm

över vattenytan så det förelåg ingen direkt sjunkrisk innan de nådde nödhamn i Cuxhafen. Det som hade hänt var att Stefan ställt in kursen på Cuxhafen utan att ta hänsyn till utgående ström från Elbe samt tidvatten. Dick bedömde att de haft ca 4 knops ström rakt i sidan. Märkligt nog lyckades de på tre dar få tag på kompetent varvsfolk som gjorde en fackmannamässig lagning på hål, röstjärn och skott. Jag fick ett nytt samtal att det fortfarande fanns chans att hinna fram till Cowes i tid.

Cowes och förberedelser

Jag flög över till London och tog ett tåg ner till Southampton sedan en svävare över till Cowes för att väl framme onsdag eftermiddag inte hitta någon Gorm i hamnen. Förklaringen kom nån timma senare när Gorm dök upp. De hade varit ute och kappseglat på The Solent i Cowes Week, seglingarna som föregick Fastnet Race. Det blåste friskt och jag var överlycklig att det trots allt skulle bli Fastnet Race. Men jag visste inte vad som väntade när jag klev ombord, stämningen var milt sagt, inte den bästa. Allt som kunde gå snett hade tydligen skett ombord. Jag försökte lugna ner de något upprörda sinnena med att det hade blåst friskt på en otränad besättning och allt skulle säkert lösa sig.

Men Johnny och Östen sa öppet att de vägrade att segla på havet med Stefan som skeppare! Dick sa ingenting men tog Johnny och Östen åt sidan, sa några ord och kom sedan tillbaks för att höja rösten när alla var samlade. Han förklarade att han höll med Östen och Johnny men att de hade en lösning som skulle innebära segling. "Vi seglar bara om Roffe blir ansvarig skeppare". Jag hade inte blivit tillfrågad så det var lite av en chock bara några minuter efter att jag

kommit ombord. Under mina lama protester deklarerade Stefan att det var OK för hans del! Jag tyckte att han vikit ner sig både snabbt och oväntat men jag sa också ok med förutsättningen att jag har sista ordet i alla frågor, det fick inte bli några ändringar bara vi kom ut från land, samt att alla tvister ombord från hitseglingen var lösta. Stefan sa än en gång att det var grönt för hans del. Så nu var det bara att förbereda kommande segling så gott det gick.

Dick har idag berättat för mig att jag faktiskt var med på den sista seglingen på the Solent, ett riktigt hårdvindskör. Han berättar att med mig vid rodret, hade vi ett par riktigt häftiga broachar. Jag tror nog att det kan stämma, jag har en svag minnesbild att även jag var med på en blåsigt introduktion till Fastnet Race.

Redan i ett tidigt skede hade det varit bestämt att Dick skulle ansvara för navigationen. Dick som bättre än mig kände flera av de övriga seglarna i det svenska Admirals Cuplaget ordnade så vi fick vara med på deras taktiksnack, främst om tidvatten och strömmar. Admirals Cup är en nationstävling för lag om tre båtar där Fastnet Race är avslutningsseglingen. De svenska deltagarna var Jan Pehrssons 50-fots Midnight Sun, Viktor Fors med sin 44-fotare Carat samt Sven Bjerser med 42-fotaren Big Shadow. Taktiksnacket var väl främst för Admirals Cup laget men Dick och jag blev faktiskt inbjudna att vara med. Navigatörer och skeppare från AC laget var alla överens om att gå långt ut i havet när Portland Bill skulle passeras. De flesta av dem hade tidigare erfarenhet från Portland Bill, som är en brant klippa på ett näs ut i havet ca 35 distansminuter efter start. Högst uppe på Portland Bill finns en fyr. Portland Bill inger respekt på grund av sina kraftiga tidvattenströmmar med ända upp till 5-6

knops motström vid flod. Jag hade själv också någonstans läst eller hört hur svårt det kan vara att passera på grund av tidvattnet. Dick och jag lyssnade intresserat men utan att blanda oss i AC lagets taktik. Vi hade i vart fall fått klart för oss att de övriga svenskarna skulle passera udden ca 4-5 distansminuter till havs där motströmmen vid flod bara är ca 2 knop istället för de 5-6 knop som kan råda utanför udden. Vi var också inställda på att göra detsamma. Tillbaks i Gorm gick vi igenom vad vi hört på den svenska genomgången samt bestämde samtidigt hur vi skulle dela upp oss. I min vakt skulle att jag, Jonny och Kalle segla. Kalle skulle i första hand fungera som kock. I den andra vakten skulle Stefan, Mogens och Östen segla. Dick var vaktfri navigator.

Seglingen

Efter starten vid lunchtid i Cowes, ut genom The Solent, sundet som skiljer Isle of Wight från fastlandet hände ingenting konstigt förrän efter några timmar. Vinden var ungefär SV och ca 5 m/s när vi kryssade ner mot Portland Bill. Vi låg för styrbords halsar när det började möta mer och mer. Den naturliga instinkten för en van kappseglare är naturligtvis att slå, vilket vi också gjorde. Vi hamnade nu i en situation som gick tvärs emot vad vi sagt efter föregående dags genomgång. På den nya bogen blev kursen rakt mot Portland Bill. Dick och jag hade en kort genomgång och vi var helt överens, det var bara att stå på så fick vi se vad som skulle hända. Om vi hade följt den ursprungliga strategin skulle vi avvikit 90 grader eller kanske mer från kursen. Mycket riktigt, mycket hände och vi orkade inte passera Portland Bill. Det började mörkna och fler och fler båtar gjorde fruktlösa försök att gå igenom motströmmen. Eftersom vind och

tidvatten hade samma riktning blev den skenbara vinden lika mycket svagare som hastigheten är på tidvattnet. Vi hade helt enkelt inte tillräcklig båtfart för att pressa oss igenom. Nära land var förhållandena bättre och en del båtar försökte passera bara ca 10-15 meter från klippan. Man kunde höra när kölarna slog i botten vid grundstötningen samtidigt som 1000-tals åskådare jublade upp på klippan, men ingen kom runt, vinden var helt enkelt för svag. Vi gjorde flera fruktlösa försök utan att lyckas. Nära land såg det hoppfullt ut men när vi kom ut i strömfåran åkte vi obönhörligen bakåt. Vi gjorde nu som det stora flertalet båtar, säkert 100-talet. Vi ankrade upp för att invänta att tidvattnet skulle vända. Efter ett par tre timmar var det en båt som kom igenom utan att sköljas tillbaka. Helt plötsligt var det full aktivitet på alla uppankrade båtar med att sätta segel och dra upp ankaret. Jag var glad att komma därifrån, det var inte helt riskfritt med alla kappseglare fram och tillbaks i mörkret som råkat ut för samma sak som vi. Den goda stämningen som rätt ombord blev något dyster när Stefan skällde ut mig och Dick med orden "Ni har förstört min segling"! Hade vi lagt ett par timmar och gått ut i havet på ett tidigt stadium hade den här situationen naturligtvis inte hänt, men det hade heller inte känts rätt, instinkt och känsla måste få vara ledorden när man kappseglar! Eller för att citera en gammal idrottsledare i Karlstad som för snart 90 år sedan sa "blyga pojkar kysser inga vackra flickor"! Men den gången gällde det bandy och Karlstads-Göta.

Den sydvästliga vinden som börjat gå över på syd natten mot söndag stod sig fint närmaste dygnet så när vi natten mot måndag efter ca 140' (distansminuter) passerade bojen Runnelstone utanför Land

End hade vi fortsatt god fart med kurs mot Fastnet Rock. Efter Lands End kommer man ut på Atlanten och det som engelsmännen kallar Western Approaches. På måndag morgon mojnade vinden samtidigt som det blev disigt med dålig sikt. Vi låg till slut i princip helt stilla ett par timmar. När vinden kom tillbaks var det från norr så vi hade bara att börja kryssa i den lätta, något ostadiga vinden. Nu hände det otroliga, bara ca 100 meter framför oss i diset, dyker 42 fotaren Big Shadow upp när de korsar vår kurs. "Skuggan" som hon kallades i seglarmunnarna var ju betydligt större än Gorm och betydligt snabbare, hon borde vara timmar framför oss. Vi visste dessutom att hon hade undvikit Portland Bill! Jämfört med Skuggan hade vi gjort en kanonbra segling fram till nu. Humöret steg ombord och stoppet vid Portland Bill var glömt, kanske vi hade gjort rätt i alla fall?

Haveriet

Den ostadiga nordostliga vinden vred under måndagen sakta över till stadig sydlig vind med fin spinnakergång som resultat. Kursen var rakt på Fastnet under spinnaker och ingenting som oroade kunde anas. De väderleksrapporter vi lyssnat på signalerade bara ökande vind men ingenting om kuling och storm. Vinden ökade som det rapporterats mer och mer för att mot eftermiddag-kväll ligga på ca 8-10 m/s. För att kunna hålla kursen låg så småningom spinnakerbommen mot förstaget och vinden fortsatte att öka. Jag hade frivakt med Östen vid rodret, det kändes tryggt. Men, så småningom kom den första broachen som snart följdes av ytterligare en. Det som händer vid en broach kanske skall förklaras för den ej så seglingskunnige. När sidotrycket från seglen blir för högt kränger båten så kraftigt att rodret tappar sin

styrförmåga och båten lovar upp i vind. Lovningen sker snabbt och okontrollerat till dess att seglen börjar fladdra. När man hamnat mot vinden och tappat trycket i seglen reser sig båten igen med fladdrande segel. Inte trevligt men ofarligt så länge besättningen kan hålla sig kvar ombord. Många spinnakrar har fladdrat sönder i samband broachar.

Klockan hade nu hunnit bli runt 21 när Östen började prata om att det var dags att ta ner spinnakern. Min frivakt mellan 18.00 och 22.00 började gå mot sitt slut så jag satte på mig sjökläder och gick upp för att kolla in läget, det var ändå omöjligt att få någon vila. Vi höll inte längre kursen, vi låg några grader för lågt. Jag bytte av Östen för att försöka komma tillbaks på kurs. Nu var det min tur att broacha och det kändes att vinden hade ökat ytterligare. Det var inte läge för spinnaker längre. Vi tog beslutet att det var dags att riva spinnakern och byta till genua 1. Vi fick upp mer folk på däck och skiftet till genua 1 gjordes utan större problem. Vi hade inte seglat länge på riktig kurs förrän vi även broacha med G1. Vinden hade ökat ytterligare. Vi beslöt nu att gå ner på ännu mindre segel, men innan vi hade fått upp den framtagna genua 2:an bad jag att vi skulle få upp genua 3 istället. Det blev jobbigare och jobbigare i den ökande vinden att än en gång skifta segel. Det blåste nu stadigt ca 20 m/s och sjön växte snabbt. En del hade inte haft tid att klä sig ordentligt när vi kommenderade upp folk för att hjälpa till. Det var bara gubben som styrde som var torr! Bytet till genua 3 kändes helt rätt så jag sa åt alla att gå ner och byta till torra kläder, jag skulle klara mig själv. Dick skriver i sin redogörelse att när han gick ner stod vindmätaren på 55-60 knop (22-30 m/s). Jag hade inte stått till rors många minuter

när båten skakade till och stoppade upp. Jag lär ha utropat "Vad hände nu då" för att strax efter konstatera "masten har gått". Jag slet upp ingångsluckan och ropade "alle man på däck, masten har gått". Jag tror det var Johnny som skrattande sa "försök med nåt annat". Men det tog inte lång stund innan samtliga ombord förstätt att vi verkligen råkat ut för masthaveri. Masten hade gått av ungefär drygt halvvägs upp, med masttoppen svängande i manshöjd över däck. Den avbrutna mastdelen hängde i fallen. Under uppröjningen stod jag hela tiden till rors och såg till att vi hade aktern mot den hastigt växande sjön. Det här var mitt fjärde mastbrott under kappsegling, men aldrig tidigare i så hårt väder. Vi hade inte längre någon vindmätare, men innan mastbrottet hade den slagit i bott, skalan slutar på 60 knop. När Dick 15 minuter tidigare läst av vindmätaren hade den stått på 55-60 knop. 1 m/s motsvarar ca 2 knop. Man räknar att det är storm mellan 48 och 63 knop, från 64 knop är det orkan. Uppröjningen av däck gjordes under ledning av Dick, därför väljer jag att kopiera hans redogörelse i "Fastnetstormen" nästan ordagrant;

"Masten hade gått av alldeles ovanför fästet för backstaget och inre förstaget och övre delen hängde kvar i fallen så masttoppen svängde runt ett par meter över däck. Det gällde att snabbt få den delen under kontroll innan den ställde till olyckor. Det gick genom att vira storseglet om båda mastbitarna och surra backstaget omkring det hela. Sedan stod masten fint med hjälp av undervanten, inre förstaget och lovarts backstag.

Nästa jobb var att få loss förstagsprofilen. Den hade släppt från masttoppen men hängde fast i förstagsfästet och släpade i vattnet tillsammans med genuan. Dick kröp fram och lyckades pilla loss bulten i

stävbeslaget. Efter en del besvär lyckades de peta alltsammans under båten och få det att släpa akteröver. Där fungerade det hela som ett bra drivankare.

Här bör noteras att man före Gotland Runt upptäckt en spricka i masten på det ställe där den nu bröts. Den hade reparerats enligt Peter Norlins anvisningar och inte visat några svaghetstecken under tidigare hårdvindsseglingar, bl a i Solent veckan innan. Både Rolf och Dick hade tidigare varit med om mastbrott till havs och ingen ombord var särskilt bekymrad över läget."

Från det att mastbrottet hände, som Dick berättar vid ungefär 21,30 tiden växte våghöjden snabbt från ca 2-3 meter till att vara ungefär 4-5 meter nån timma senare. Vågorna var fortfarande relativt korta. Det var fortfarande en kort krabb sjö som gjorde att det var jobbigt att röra sig på däck, en hand att hålla sig med, den andra att jobba med.

I och med nödsituationen med en svingande mast med vidhängande segel var det bråttom att försöka få stopp på svängandet. Hela besättningen var nu med och hjälpte till. Den avbrutna delen på masten hängde vid brottet enbart i de invändiga fallen som fungerade som förtöjning men var lika mycket som ett gångjärn. Jag skulle tro att den avbrutna mastdelen vägde omkring 30 kg. Det var en uppenbar risk, både för båt och besättning, om fallen hade gnagts av och mastdelen hade rasat ned på däck. Vi var snabbt överens om att fixera båda maststumparna ihop med varandra, allt annat hade varit att utmana ödet. Vid ett par av mina tidigare mastbrott tog vi fram wiresaxen och lät skrotet hamna i sjön. Det var inte att tänka på, som läget såg ut här. Från min position vid rodret såg jag vilket bra samarbete som gjordes med Dick



Enkel matematik på sjön:

Båtklubsmedlem
+ Svenska Sjö
Bättre försäkring
till lägre pris



Som båtklubsmedlem är du delägare i Svenska Sjö och det ger dig direkta fördelar som mer omfattande försäkring och lägre premier. Men du får också andra fördelar som resultatbonus och en smidigare skadereglering. Tillsammans med båtorganisationerna arbetar vi ständigt med att utveckla de bästa båtförsäkringarna och trygghetslösningarna för dig och din båtklubb. Välkommen att räkna ut din premie på www.svenska.sjo.se

som arbetsledare. Vi kunde fixera de två mastdelarna till varandra genom att vira ihop de två delarna med storseglet och akterstaget. När mastproblemet var ordnat hade den ständigt växande sjön börjat bli ett problem liksom att vi fortfarande hade genua 3 under båten, fastsatt i förstaget samt de båda skoten. Dick föreslog att han skulle försöka lossa förstaget från förstagsfästet. Jag är än idag förvånad över att han så pass snabbt, i hissen upp och ner, lyckades pilla ut saxpinnen i riggbulten så att förstaget hamnade under båten.

Natten

Det kändes mycket bra när G3 kunde ses akter om Gorm. Vi insåg snart att genua3 faktiskt var ett perfekt drivankare efter att vi justerat skoten så att de blev lika långa. Vi kände att vi hade kontroll över situationen och ingen hade blivit skadad. Men det var inte race längre, vi hade all tid i världen att fundera över var vi skulle gå iland. Luften hade gått ur oss alla. Jag kände igen stämningen från tidigare haverier, det spelade inte längre någon roll vem som styrde, nu var det bara transport. Jag vet att vi skickade upp vår kock Kalle i sittbrunnen, kommer inte ihåg vem han hade med sig som ansvarig, det kan ha varit Mogens eller Stefan.

Dick radiopejlade in vår position till ca 60' ungefär söder om Cork. Vi beslöt att Cork var den lämpligaste hamnen att söka oss till med den rådande vindriktningen. Jag kommer ihåg att jag sa till Dick när han satt vid navbordet och försökte bestämma vår position, fan vad det blåser, brukar det vara så här på Fastnet? Dick tittade på mig och sa allvarligt att han aldrig någonsin varit med om liknande väder förut. Har inte du heller Roffe? Vilket jag definitivt inte hade! Det var inga problem att styra ca 25 grader utanför vindriktningen i aktern. Dick satt

kvar vid navbordet och lyssnade på nyheter och väder. Resten försökte vila. Jag tror ingen i besättningen kunde sova. Vi hade dragit ner en hel del vatten i båten i samband med segelskiftena och öppen nedgångslucka så de flesta sovsäckarna var blöta. Själv låg jag och lyssnade till pratet från vakten i sittbrunn. Alla som seglat känner till att samtal i sittbrunn hörs förvånansvärt väl nere i båten. Masthaveriet hade skett uppskattningsvis vid 21.30 tiden, det var i vart fall före min ordinarie vaktavlösning klockan 22.00. Ett par timmar senare hör jag från sittbrunn att de siktar flera ljus rakt förut. Det var något som inte stämde. Det skulle inte finnas några ljus där vi befann oss. Vi loggade nu ca 6-7 knop och vi borde ha långt kvar innan land kunde ses. Så hör jag Kalle säga "vi måste styra till ljusen, där kan vi få hjälp". Sedan sände sittbrunnsvakten upp en nödraket. Nu beslöt jag mig för att gå upp och ta över för att se vad som höll på att hända. Vi var ju faktiskt inte i något nödläge. Vi hade någorlunda kontroll över situationen även om det var skrämmande att sitta i sittbrunnen och höra den tjutande vinden med jättevågor som dundrade fram akterifrån mot oss i nattmörkret. När mastbrottet och uppröjningen skedde var det ännu inte helmörkt. Vi tyckte det var underligt att vi inte hade hört något om storm i BBC:s sändningar. Ett halvår efter seglingen kunde man läsa att stormvarningen med extra varning för orkanvindar i byarna hade sänts ut efter BBC:s ordinarie sena sändning. Men då hade vi redan brutit masten och hade fullt upp med att röja upp efter haveriet. Dessutom hade vi begränsad möjlighet att både lyssna på radio och VHF med vår nödantenn.

Ljusen som siktats förut trodde jag kunde vara oljeplattformar. Jag skickade ned Kalle och bad att Dick också skulle komma upp. Vi

var överens, ljusen förut måste vara plattformar och det skulle vara nästan lika med totalhaveri om vi kom i närheten. Vi beslöt oss för att styra ut från ljusen för att rida ut stormen på öppet hav så långt som möjligt från land. Dessutom hade vi inte längre några sjökort, bara ett överseglingkort i en skala som täckte både Irland och Wales. Därför styrde vi nu ut i Irländska sjön. Vinden hade dessutom sakta vridit mot väst så det är tveksamt om vi hade kunnat komma till Cork med vår begränsade manöverförmåga. Vi bedömde nu också som alltför farligt, att i pålandsvind i storm nalkas en främmande kust dessutom utan sjökort. Vinden hade nu ökat ännu mer och jag tror att från midnatt till lunchtid på tisdag var kulmen på vindstyrkan. Det var inte längre fråga om att lämna över styrningen till vare sig Stefan eller Mogens, nu var det full skärpa till rors som gällde. I mörkret var det svårt att se när vågorna reste sig akterut och när brotten kom.

När det ljusnade tidigt tisdag morgon kunde vi se det upprörda havet. Det var skrämmande och fascinerande, men det blev lättare att kunna parera vågorna i dagsljus. Den korta branta sjögången hade övergått till längre vågor som vi bedömde vara ca 100 meter långa. Våghöjden kan vara svår att uttala sig om, det ligger nära till hands att man överdriver, men när en våg brant tornade upp sig bakom båten satt man och stirrade som på en jättehög mur som man visste det skulle kunna komma en brottsjö från. När brottsjöarna kom gällde det att försöka ha aktern rakt mot brottet. Men det var inte fråga om rytmiskt kommande vågor, det kunde vara vågor i vågen som kom snett mot huvudriktningen. Jag har nu efteråt läst att oregelbundenheten kunde bero på att det skedde en vindvridning hela tiden från syd till nordväst. De vågorna kan ha byggts upp

ute på atlanten där stormen haft en annan riktning. I vart fall orsakade det en hel del vatten i sittbrunnen utan att göra någon större skada. Blåsten gjorde också att det var fuktigt hela tiden, vatten från vågtopparna blåste hela tiden av som ett horisontellt skum. Trots vår bromsande G3 i aktern gjorde vi i nedförsbackarna 10-12 knop. Under de tidiga morgontimmarna gick skoten av som höll vårt provisoriska drivankare. Det började med att hela paketet med segel och genuaskot började rotera och skoten såg till slut ut som en hårt tvinnad tross. Vi kunde inte göra någonting och vi förstod att det bara var en tidsfråga innan belastningen skulle bli så stor att skoten skulle brista. När vi sedan förlorade vår genua3 började problemen på allvar. Farten ökade ytterligare utan vårt drivankare, sedan kom en uppbromsning i botten på vågdalarna när vi inte längre åkte i nedförsbacke, dessutom när vi var nere i vågdalen blev det lite lä. Jag skrev att vi hade klarat oss relativt bra i brottsjöarna men Östen och Dick hade ett mycket allvarligt tillbud efter att vi förlorat drivankaret. De var i sittbrunnen när en brottsjö kom över oss när Gorm befann sig avstannande i botten på en vågdal. Gorm kastades tvärs sjön utan att rorsman kunde göra någonting. Brottsjön levererade sedan tonvis med vatten över oss. Sittbrunnen blev fylld med vatten men eftersom båten låg i 45 graders krängning rann mycket vatten ut, men det tog 3-4 minuter innan självlänsarna tömt sittbrunnen. Dick och Östen kastades runt i brunnen av kraften i vågen. Östens livlina brast och han fann sig fastpressad mot akterpulpiten när båten reste sig igen. Den gången var det ytterst nära att vi blev av med Östen. Med tur och skicklighet lyckades de snabbt få kontroll över styrningen så att vi med aktern mot vinden igen kunde få

sittbrunnen tömd. Vi insåg efter denna allvarliga incident att farten behövde bromsas igen. Eftersom genua 3 hade fungerat bra innan den börjat rotera, funderade vi i samma banor igen. Det fick bli genua 2 som vi bestämde oss för. Men den här gången fäste vi ett ankare i fallhornet för att få ned seglet djupare i sjön. Det fungerade som avsett, farten minskade igen. Nu gällde det att försöka parera brottsjörarna så gott det gick och vi hade inget mer sådant allvarligt tillbud som Östen och Dick råkade ut för. Visst vi fick brott över oss fler gånger men utan att tappa kontrollen, tack vare att aktern var rakt mot brottsjön. De brott vi fick in i båten rann ut relativt fort. Men visst, det skulle inte skadat med större dimension på självlänsarna. Johnny har berättat för mig att när jag och han var i brunn en stund senare hade Östen ropat upp till mig ”Rolf nu har jag tackat gud för att jag lever”. Jag skulle då ha svarat. ”Jag tycker du skall komma upp och hjälpa till istället du behövs bättre här”. Allt enligt Johnny. Idag har jag själv inget minne av just den ordväxlingen, men den visar kanske en del hur nerverna var spända hos oss alla. Vi agerade lite olika.

Kalle visade sig inte något mer på däck efter att han ville söka hjälp hos oljeplattformarna. Han satt resten av seglingen på durken på styrbordssidan helt vettskrämd. Kanske kunde det förklaras av att han var nybörjare och inte så seglingskunnig. Han hade ju kommit ombord som en trevlig granne och för att huvudsakligen fungera som kock. Tyvärr fick vi ingen hjälp med maten av den sjösjuka och rädda Kalle. Det var inte bara Kalle som var rädd, vi var säkert alla ombord fundersamma hur det skulle sluta. Men det var bara Kalle som i princip hade gett upp, säkert med sjösjukan som en kraftig orsak. I den vevan kom jag att tänka på en händelse

för flera år sedan som jag brukade berätta som en rolig historia. Jag och en kollega på Wennbergs Mekaniska Verkstad var med om en obehaglig landning i Sundsvall på väg att besöka Sunds Verkstäder. Vid inflygningen i snöfall och mörker spelade planets strålkastare över de framrusande trädtopparna. Ena sekunden fullt motorvarvtal för att nästa sekund minskas. Planet skakade och vinglade, inte trevligt alls. Flygplanet en Metropolitan, var ett tvåmotorigt propellerplan med högt motorljud även kabinen. Vi satt på var sin sida om mittgången Sten-Alvar och jag, när han plötsligt i turbulensen reser sig upp och med ett stadigt grepp om stolen framför sig med en tordönsröst överröstar motorbullret: ”Den som säger att han inte är rädd nu, han ljuger”. Ett stillsamt skratt här och där, men det lättade upp! Jag tog till samma uttryck när jag försökte peppa upp Kalle och gubbarna ombord på Gorm. Min oneliner från Sundsvall tog sedan Östen upp för en reporter när vi landat i Karlstad. Sedan har den återberättats även i Plyms bok. Kanske även på fler ställen. Men rätt skall vara rätt, det är Sten-Alvar som stått för originalet och jag för att det levt vidare!

Hur som helst, jag tyckte att Kalle skulle rycka upp sig och fixa lite varm mat, vi hade inte ätit annat än torra brödbitar sedan föregående kväll. Men min peppning hjälpte inte, han blev kvar på durken och svarade att det var meningslöst, vi skulle ju ändå snart dö! Jag talade om för honom att vi kommer inte att dö förrän vi kommit iland och inte förrän om 30-40 år. Men innan han tänkte dö skulle jag bjuda honom på Irish coffee på närmaste bar så snart vi kom iland. Inte heller det hjälpte, han blev kvar på durken. Jag insåg att vi behövde få varm mat. Jag kokade upp vatten och la i några ägg samt bredde smörgåsar. Under äggkoket och

serveringen fick vi ett par riktiga överhalingar med resultat att det var löskokt ägg på många ställen där de inte borde finnas. Johnny har berättat att det i utspisningen även ingick någon äcklig gul soppa i mugg. Jag har själv inget minne av någon soppa, men det måste ha varit typ

Varma Koppen

Johnny satt vid rodret under utspisningen med Mogens längst akterut med akterpulpiten som ryggstöd. Om Kalle hade funnit sin plats på durken satt Mogens ofta när han var uppe i sittbrunnen i den positionen. Man mår bättre vid sjösjuka om man ser en horisont och kan parera vågorna. När Mogens fick muggen tittade han i den med avsmak men tog en djup klunk och svalde. Sekunden efteråt kom soppan upp igen, sedan slog han ut innehållet i muggen till havet. Från sin position i akterräcket kom Mogens också på en lösning med vårt överlevnadsproblem - ”Rolf, de gamle vikingerne slog ut olje i havet for og dämpe vågorne”! Jag undrade säkert inte så försynt ”Och var i helvete skall vi få oljan från”- Svar: ”Vi har ju diesel ombord”! Jag frågade nu om han var riktigt klok. Visst, vi hade ju en liten dunk diesel ombord, kanske totalt 25 liter inklusive det som fanns i bränsletanken. Men tanken på att slå ut den i sjön var ju helt absurd. Vi kanske skulle komma behöva varje liter diesel när vi skulle angöra kusten. Om vi lyckades slå ut diesel akter om oss skulle det som kom i vattnet hamna i sittbrunn vid nästa brottsjö. Att hålla ut olja i luften i ca 30m/s motvind var ju omöjligt. Det borde även Mogens begripa att när vågorna hade en höjd på 10-15 meter och en längd på 100 tals meter, då hjälpte det inte med olja. För övrigt tyckte jag bra om Mogens, han försökte hjälpa till med det han kunde trots sin sjösjuka.

Stefan hade också sina små egenheter. Dick som en stor del av stormnatten fanns vid navbordet snappade upp en del radiokommunikation. Det stod vid midnatt klart att det inte bara var vi som hade problem. En stor räddningsaktion hade startats för att bistå ett Fastnet Race i nöd. Allt vad England hade i livräddningsfartyg och räddningshelikoptrar hade dirigerats till vårt område. En aktion som vi inte såg skymten av. Säkert beroende att vi bröt masten nästan direkt som ovädret började. Vi hade helt enkelt kommit norr eller nordväst om olycksområdet när haverierna började. Vid midnatt hörde Dick i radion att det fanns kappseglare som hade dött i havet. Det höjde direkt inte stämningen ombord utom för Stefan som var snabb att berätta om den uppsnappade nyheten. Och som Dick skrev i sin rapport, Stefan verkade upprymd över nyheten.

Jag blev aldrig riktigt klok på Stefan. När vi jobbade som mest för att hålla Gorm på rätt köl får jag se hur han kliver ut från sittbrunnen fram på däck utan kopplad livlina. Jag frågade vad han höll på med. Han svarade att det var onödigt att Lewmar hakarna satt kvar på spinnakerskoten i kommande skadeanmälan, så dom skar han bort! Nej, rädd var han inte och inte heller sjösjuk. Men vid ett tillfälle blev han riktigt sur på mig. Det här hände 20 år innan jag fått min diagnos Glutenintolerant, som innebar att jag behövde besöka en toa minst 4 ggr per dygn. När jag besökt Gorms toa för andra gången i stormen brast det för honom så han skrek ”ska det där vara nödvändigt?” Som om jag fann ett nöje i att förpesta luften ombord sittande på toastol åkande hiss 12-13 meter var 10 sekund i en rullande båt. Vid lunchtid på tisdagen hade den värsta stormen blåst nacken av sig, och vi började förbereda var och hur vi skulle ta oss iland

utan sjökort. På överseglingkortet såg vi att vid Rosslare på Irland slutade en järnväg i havet, likadant var det på Englandssidan. Vi bestämde oss för att där måste det gå en färja i en utprickad farled. Det måste bli Rosslare som vi skulle angöra. Johnny och Dick hjälptes nu åt vid radiopejelen för att säkra en någorlunda riktig position. Men det dög inte att bara fara med vinden i aktern, vi behövde kunna styra bättre och till det behövdes segel eller motorgång. Vi bestämde oss för en provisorisk rigg och segel. Det var alldeles för långt kvar för att slösa med diesel. Vi gjorde bara en provstart för att kolla att inte vatten trängt in i motorn genom avgasröret. Tack och lov startade motorn utan krångel. Vi trodde att det skulle vara möjligt att kasta en lina över spridarna. Linan skull sedan få tjänstgöra som ett provisoriskt fall. Efter några försök lyckades vi få över linan. Hissningen av den 5 kvm stora stormfocken, förberedd med ett skot var inte det lättaste. Trots den avtagande vinden märkte vi nu att det fortsatt blåste hårdare än någon av oss tidigare upplevt. Under hissningen piskade segel och skot obönhörligt. Värst råkade typiskt nog Östen ut, med en snärt från skotet rakt över skallen. Att jag skriver så om Östen kanske behöver förklaras med en liten parantes. Östen har seglat med mig sedan 1971 och ställt upp på nästan allt. 1974 under ¼-ton cup råkade Östen få en koj i skallen innan seglingarna, med avsevärt blodvite till följd. Under träningsseglingarna tidigare hade Gunnar Andersson vid ett par tillfällen lite ovarsamt släppt spinnakerbommen i skallen på Östen, inte så populärt. Och vid omplåstringen efter kojolyckan började Gunnar le och skratta lite opassande. Östen frågade irriterat vad som kunde vara så roligt. Svaret blev ”jag kom på att du kommer nog att få en ärrig flint!” Sedan 1976 under ett ganska blåsig Gotland

Runt råkade han stå i vägen för storbommen under ofrivillig jipp. Den gången betydligt allvarligare med ett större blodvite och hjärnskakning som följd.

Med stormfocken uppe var vi under segel igen, vi bärgade vårt drivankare som hade gjort sin tjänst så bra. Vi hade läget under kontroll med kurs mot Rosslare. Jag var vid det laget helt utpumpad, hittad en någorlunda torr sovsäck och föll i sömn. När jag väcktes fick jag höra att vi hade kontakt med en större bogserbåt som hade vänt och nu erbjöd sig att assistera oss till Rosslare. Det lät ju intressant, men helt ointressant när det visade sig att det skulle ske mot betalning. Vi bad med textade meddelanden att de skulle varsko Rosslare att vi kunde behöva assistans vid inseglingen och om möjligt en riktig kurs. Vi fick en kurs vi skulle segla, som inte stämde alls. Och någon assistans vi inseglingen såg vi inte röken av. Vilket också visade sig helt onödigt, det var bara att följa farledsprickarna.

Tidigare när vi kommit i ordning och börjat segla igen med stormfocken och med läget under kontroll tyckte Stefan att han kunde ta över befälet, det var ju i alla fall hans båt. Jag påminde om överenskommelsen före seglingen att jag fungerade som skeppare och ansvarig. Men Stefan gav sig inte. Stefans plan visade sig vara att istället för Rosslare skulle vi gå mot England. Jag påminde honom om att nu var det England och inte Irland som hade pålandsvind efter vindvridningen. En alltför riskabel angöring mot en stormpiskad kust. Nu kom det märkligaste uttalande jag nånsin hört. Det var ingen fara vi hade bara att åka med vattnet det skulle ju bara vika undan! Jag sa att han får göra hur han vill i framtiden men tills vi kommer iland är det jag som bestämmer. Dick, Jonny och Östen stod naturligtvis på min sida. Mogens och Kalle sa

inte ett ord, men de hade säkert varit på min sida vid ett eventuellt myteri! Den goda stämningen ombord förbyttes i en besvärande tystnad.

En stund senare dök fyren Tuskar Rock upp i horisonten rakt på stäven. Tuskar Rock är en 36 meter hög fyr på en klippformation som ligger ca 10 km utanför kusten vid Rosslare. Vårt överseglingkort tog slut strax norr om Tuskar Rock, men när vi någon timma senare på långt håll ser en färja med kurs mot den Irländska kusten till vänster om oss, förstår vi att äventyret närmade sig slutet. Dicks radiopejlingar hade varit helt riktiga medan kursen vi fått från bogserbåten var helt åt skogen, eller snarare mot havet! Med hjälp av Reeds Nautical Almanac kunde Dick läsa in alla nödvändiga navigationsanvisningar som kunde behövas in till Rosslares hamn. När sedan en beskriven anöringsboj mellan fastlandet och Tuskar Rock dök upp var det bara att starta motorn och följa almanackans anvisningar in till Rosslares hamn. Vi förtöjde innanför piren, fick i oss lite varm mat, sedan var det dags att infria löftet till Kalle, Irish Coffee. Vi var ett trött men lyckligt gäng som promenerade upp till färjeterminalen där det väntade massor med folk som skulle med färjan som nyss kommit in, all färjetrafik hade varit avstängd sista dygnet pga stormen. Folk vek undan när vi trängde oss fram till baren. Vi såg säkert inte helt respektabla ut men vad gjorde det. Vi fick våra Irish Coffee otroligt snabbt. De flesta förstod tydligen vad vi varit med om. Det hade säkert inte undgått någon på land vilken tragedi som utspelats ute på havet. Vi visste själva inte så mycket om omfattningen när vi stod där i baren med den bästa Irish Coffee som Johnny någonsin druckit! Jag fick låna en telefon för ett collect call hem. Nu först förstod jag vilket pådrag det

varit och vilken uppståndelse i media som varit och fortfarande pågick.

Lokaltidningarna hade ringt flera gånger till Inga Maj och frågat om vi hade hört av oss. Radio- och TV nyheter hade tidigare på kvällen rapporterat att den svenska båten Gorm hörde till de saknade. NWT skulle gå ut med nyheten nästa dag att vi befann oss bland de saknade. Inga Maj tyckte att jag omedelbart skulle ringa upp dem på ett nummer de lämnat för att det inte skulle bli helt fel i morrondagens tidning. Jag ringde ett nytt collect call och vem svarar om inte en gammal skolkamrat vid namn Göran Tollesby. Varför Göran svarade har jag ingen aning om eftersom han inte var journalist. Han lovade i vart fall att stoppa felaktigt material och rätta till en artikel som om några minuter skulle gå i press. Så att istället för att vara saknade, fanns vi nu bland de överlevande. Han tog lite uppgifter vad i varit med om och lovade att istället få ihop något om att vi levde. Säkert hade han direkt lämnat över materialet till någon proffsskrivare som lyckades prestera betydligt mer än jag sagt och med en del överdrifter. Det blev i alla fall en extra ruta i tidningen att vi överlevt.

När vi väl var tillbaka på Gorm var klockan långt över midnatt men alla hittade snabbt en koj att sova i. Dick hade tillsammans ett par andra ombord promenerat till ett hotell betydligt längre bort och där försökt finna riktiga sängar att sova i, utan att lyckas. Under tiden vi varit och ringt hade en engelsk entonnare, även den med masthaveri, kommit in och förtöjt utanför oss. De gratulerade oss till att vara bland de överlevande samt skälade i champagne! Sen kunde vi sova gott.

På morgonen hjälptes vi åt att röja och städa upp. Jag förstod att Stefan ville att vi skulle hjälpa till att få båten till Plymouth

men jag förklarade att mitt uppdrag var avslutat när kappseglingen var över. Jag tyckte att han skulle kontakta sitt försäkringsbolag innan han gjorde några ytterligare åtgärder, Gorm behövde åtminstone en ny mast för att kunna seglas igen. Det blev bara Stefan, Kalle och Mogens kvar ombord när vi andra tog adjö och färjan över till England på onsdag förmiddag. Från färjan tog vi ett tåg ner till Plymouth där vi fick hjälp av tävlingsledningen att skaffa logi. Det var typ vandrarhem i KFUM:s regi. Torsdag morgon var det tåg till Heathrow som gällde och på kvällen landade Östen och jag i Karlstad. Dick och Johnny stannade i Göteborg och missade tyvärr mottagandet i Karlstad som var i klass med de värsta rockstjärnor, vi hade bara hoppats på att var sin hustru skulle dyka upp med en bil för hemtransport.

Orsak till mastbrottet

När jag kollade upp mastbrottet under uppröjningen på onsdag morgon tillsammans med Dick tror jag att jag fick en aning vad som orsakat avmastningen. Hålet i masten var uppsågat, antagligen med en sticksåg, för blocket till spinnakerliften. Hålet hade vassa hörn och i ett av hörnen hade en utmattningsspricka börjat. Dick berättar att sprickan upptäckts redan i samband med Gotland Runt och åtgärdats. Den hade förstärkts genom att lägga ett "förband" över sprickan. Men för att stoppa en begynnande utmattningsspricka som upptäcks är det absolut nödvändigt att där sprickan slutar, borra upp ett runt hål innan man förstärker. Från ett hål kan ingen spricka starta. Det verkar som något hål aldrig tagits. Kanske lätt att säga för en gammal maskiningenjör som luttrats med uthållningsproblem både på vattenturbiner och transportskruvar!

Slutfunderingar

I det facit som visas i boken "Fastnetstormen" framgår att av totalt 303 startande fullföljde 85 båtar, varav bara 13 st. i de tre minsta klasserna III, IV och V.

I klass 0 startade 14 båtar, 13 fullföljde, 1 bröt.

I klass I startade 56 båtar, 36 fullföljde, 19 bröt, 1 övergavs.

I klass II startade 53 båtar, 23 fullföljde, 30 bröt.

I klass III där Gorm seglade startade 64 båtar, 6 fullföljde, 52 bröt, 4 övergavs, 2 sjönk, 6 personer dog.

I klass IV startade 58 båtar, 6 fullföljde, 44 bröt, 7 övergavs, 1 sjönk, 6 personer dog.

I klass V startade 58 båtar, 1 fullföljde, 48 bröt, 7 övergavs, 2 sjönk, 3 personer dog.

I den visade statistiken framgår att ju större båt man seglade, desto större chans fanns för ett lyckligt slut. På en karta som visar var de flesta helikopterinsatserna var koncentrerade framgår att uppdragen gjordes rakt västerut från Labadiebanken och sydsydost om Cork. Alla inom en cirkel med radien 20 distansminuter (37km). När vi mastade av hade vi hunnit till denna cirkels västligaste kant rakt söder om Cork. Vi var förmodligen bland de ledande båtarna i klass III eftersom vi kommit så långt framför det stora räddningspådret. Det kan också förklara varför vi inte märkte av den stora räddningsinsatsen. En annan kan vara att vi hade fullt upp att göra i vårt närområde, Gorm.

Av statistiken framgår också att 19 båtar övergavs men kunde bärgas efter stormen. Tyvärr finns flera av de omkomna just från dessa båtar. Besättningarna har lämnat båtarna för snabbt. En av dessa övergivna båtar var den svenska Balladen "Skibladner" från Karlshamn som jag fick anledning att följa upp efter seglingen. Vid samtal med

ägaren fick jag höra att de slagits omkull av en brottsjö så att masten pekade rakt ned för att sedan fortsätta varvet runt när nästa brottsjö kom. Allt löst hade farit runt och förmodligen hade en transistorradio slagit ut en ruta i salongen. Balladen vattenfylldes till ca 3dm upp från durken. Besättningen var övertygade om att de skulle sjunka varför de samlades alla fem i sittbrunnen. Mast och rigg var helt intakta men de började förbereda livflotten för att ha den i beredskap. Ägaren berättade vidare att det just då inte var dags att sjösätta den men att någon av "misstag" hade kommit åt utlösningsslinan så att flotten fylldes. De var nu tvingade att gå ombord på flotten och börja blossa efter hjälp. De fick lyckligtvis snabbt kontakt med en helikopter som hade uppfattat nödraketerna. Alla fem blev uppunschade. Sedan skall besättningen på helikoptern ha sagt, "ni har tur, nu sjönk er båt". Vilket de sa till anhöriga och press när de väl kom iland.

Sedan när stormen bedarrat, antagligen på torsdag fanns flera fiskebåtar i haveriområdet för att bärga vad som bärgas kunde. En av bärgarna släpade in "Skibladner" i hamn någonstans på Englands sydkust. Något försmädligt flöt "Skibladner" med lika mycket vatten över durken som när besättningen gått i flotten. Balladen hade klarat sig på egen hand ända till dess fiskebåten dök upp efter något dygn. Några dagar senare ringde försäkringsbolaget mig och undrade om jag hade lust att flyga över till England för att besiktiga Balladen. Jag svarade ja. Försäkringsbolaget förklarade att min resa var för att se om begärd bärgarlön var rimlig. Då jag hörde summan på bärgarlönen konstaterade jag att den var högre än värdet på en ny båt. Det blev ingen resa, jag tror bolaget lät bärgarna behålla båten. Sens moralen är, lämna inte en

haverist för tidigt.

Ett masthaveri är i sig ingen katastrof så länge den havererade masten inte orsakar någon skada på skrov eller besättning och att man har gott om sjörum. Det är ju även tacksamt om man kan starta båtmotorn så småningom när det inte längre finns något segel att ta till.

Och som Dick säger: Viktigast av allt är nog att alla jobbar i samma riktning och stöttar varandra.

Rolf Magnusson



Claes Lysell
Franchiseansvarig
VD/Ägare

Tel 054-40 50 110, 0770-877 122
08-32 30 00, Mob 0704-164609
claes.lysell@sverigemaklaren.se

Sverigemäklaren
Din lokala mäklare
www.sverigemaklaren.se

Kostnadsfri värdering

Utland www.sverigemaklaren.com

Träningsläger för paraseglarna!

Helgen 9-11 augusti var vi 6st paraseglare på Skota Hems träningsläger i vackra Saltsjöbaden.

Coach och ledare var Jonathan Ålander hela helgen. Vi klickade igång redan på fredag morgon och båtarna fördelades mellan oss. Våra hjälpmedel lämnades kvar på bryggorna och vips var vi ute på den som vanligt vridiga Baggenfjärden. Första passet hade alla varsin 2.4mR och vi segade en kort bana så vi hann träna på att göra läxan innan start flera gånger, vindarna var för att citera Jonathan PEDAGOGISKA!



Äntligen på väg ut på vattnet inför dagens första övning



Hansa jolle

Vi hade också möjligheten och förmånen att få prova på andra båtar som fungerar för oss som har varierade rörelsenedsättningar. Först ut var att testa Hansa 303, en jolle som kan seglas av en ensam kapten eller om man vill ha sällskap så fungerar det alldeles utmärkt också. Jonathan påpekade hela tiden nyttan med att variera sig och att inte bara segla samma båt utan försöka skaffa sig

erfarenheter från andra typer av båtar, detta gör att man ser på "sin" egen båt/klass med förhoppningsvis lite andra nya ögon. I Hansan jobbar man massor med storen, jag (Gunilla) fegade ur att prova så tyvärr missade jag den erfarenheten. Men alla som gjorde en tur såg ut att uppskatta det de gjorde och delade generöst med sig av sina erfarenheter på genomgångarna.



Hjälp och Hjälpmedel väntar på landbacken

Upplägget är så att vi har ett seglingspass på morgonen sen bryter vi för lunch som Emma hade lagat till. Maten är som alltid fantastisk! Det finns gott om tid att hinna äta eftersom vi i samband med maten har genomgång. Vi blir skärskådade på det som händer innan maten och får reda på vad som ska ske efter. Några av oss passade på att göra båtbyten, vi hade möjlighet att få prova på ytterligare en båt. RS Venture, detta är också en anpassad båt som seglas av två personer men är betydligt större än både 2.4mR och Hansan.

Sista dagen första passet tränade vi harstarter. I början var det lite kaos och vi seglade med

stort självförtroende åt helt olika håll och olika bogar innan Jonatan hade fått teori och praktik i symbios. När allt detta klickade var det superkul! Tajming, boathandling och med detta få till en så bra start som möjligt. Vi fick alla som ville möjlighet att agera hare.

En lärorik och rolig helg med nya och gamla bekantskaper och som alltid supergod mat och stort tack, Jonatan, Emma, Sara och Louvisa.



RS Quest

Från två mycket nöjda Paraseglare från Karlstad Gunilla Larsson och Johanna Glennert.

Ni har väl inte missat att Skota Hems egna Paraseglare Fia Fjell Dahl tog brons i öppna VM i 2.4mR i Italienska Genua i ett fält med 91 deltagare.

Vid tangentbordet
Gunilla Larsson SWE424



Mitt liv som Tant Trygg

Här ska ni få ta del av mitt liv som Tant Trygg under ett år. Jag är en Internationell Folkbåt (IF) som blir bra omhändertagen av Qvinna Ombord (QO). Ett gäng kvinnor med Svenska Kryssarklubben (SXX) som grundtillhörighet men alla andra kvinnor är också välkomna att ta hand om och segla mig. Det kommer nya kvinnor varje år men som tur är finns ett team som funnits med i många år som känner mig och mina behov. QO startar sitt år i februari med en alternativ uppstart. 2019 var dom 22 kvinnor som smaskade i sig flera olika sorters fin choklad. Samtidigt pratades det båtliv och planer inför sommarens båtfärder med mig och andra

båtar. 2020 ska dom visst prova olika sorters vin. Sen brukar dom ha en kväll och lära sig knopar, vājning, förtöjning mm. En kväll jag verkligen gillar att dom har. Tänk om jag inte skulle vara bra förtöjd om det blir blāsigt och oroligt i hamnen.

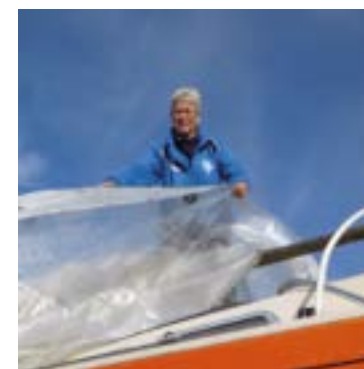
I april är det dags att få lite uppmärksamhet efter 6 månaders kall och tråkig vila under presenning. Visst blir jag tillsedd ibland så att allt verkar ok. Nu dras presenningen av, cleaner, polish och vax får mig att skina som solen själv. Många glada och bātentusiastiska kvinnor ser till att jag blir så fin en gammal bātdam på snart 50 år kan önska sig. När jag äntligen får komma i

sjön i början av maj börjar det verkligen roliga. De riggar mig och sätter fina segel. Livboj, sprayhood mm monteras. Motorn där bak får jag leva med. Den har tyvärr krånglat i många år och fått alldeles för mycket uppmärksamhet. Förra sommaren fick den en ny bränslepump och är nu nöjd och glad. Delad glädje dubbel glädje. Nu är jag redo för segling. Så kul vi ska ha! Nu väntar först några kvällar med manövreringsträning. Kan bli en del krånglande ut och in bland stolpar och y-bommar. Jag är tålig, tålmodig och gillar det. Bra att de övar innan det är skarpt läge.

I mitten av maj brukar jag få komma ut på segling. Oftast bara till Tynäs för att vända, ibland ut på Sätterholmfjärden och med riktig tur ut på Stor-Vänern om vädret är bra. Härligt liv jag har. Kanske får jag uppleva

dessa seglingar 12-15 gånger per år och ibland t o m med övernattnig på Nabben. Känner mig nöjd med det och gillar verkligen att få vara ute vattnet med dessa fina kvinnor. Vem som är skeppare på mig brukar variera men dom är duktiga och brukar fixa det galant. Kan hända att jag lånas ut till KSS för att dom också vill öva och träna segling. Brukar funka bra och är sällan problem. När säsongen närmar sig sitt slut i september ska det avriggas, masten ska in i sitt skjul och jag ska tas upp ur Vänern. Trist men då är det dags för mig att krypa in under presenningen igen. Så rullar det på i mitt liv som Tant Trygg. Känns tryggt och bra tack vara alla som tar hand om mig. Ser fram emot nya seglingar!

Tant Trygg/Maria Haggärde



Qvinna Ombord

Våren 2020 med Qvinna Ombord

Dags att starta upp årets säsong med Qvinna Ombord. Inbjudna är kvinnor inom SXX, KSS, Parasegling, Sjöscouter, KKF och ni andra som är intresserade av båtliv med andra kvinnor.

- Onsdag 15, 22, 29 april 18.00* Vårrustning av Tant Trygg
- Början av maj* Sjösjättning av Tant Trygg. Återkommer om dag/tid.
- Början av maj* Mastning av Tant Trygg. Återkommer om dag/tid.
- Söndag 31 maj 11.00 - 15.00* Hamnens Dag på Kanienäset.
Deltar och visar upp Tant Trygg. Ev. erbjuds provsegling efter 15.00. Engagerade efterlyses! Mer info kommer!
- Eskader till Nabben 26-27 juni* Vi träffas vid KSS och tar oss i flera båtar för segel/motor ut till Nabben. Alla ska under färd öva på MOB minst en gång. Bastu och umgänge erbjuds när vi kommer fram. Om vi blir många kan vi boka sovstugorna. Mer info kommer!
Kostnad: Självkostnadspris plus avgift för bränsle till båtägare.

Plats: KSS Klubbhus Kanikenäset, Karlstad för samtliga aktiviteter.

Segling med bl a Tant Trygg sommaren 2020

I första hand på onsdagar ca kl 18.00, andra dagar/tider är möjliga. (Gäller om vi har tillgång till instruktör). Tant Trygg ska utnyttjas så många sommardagar och kvällar som möjligt, eller varför inte en helg.

Obligatorisk anmälan senast 2 dagar innan aktivitet om inget annat gäller. Se ovan!

För information och anmälan

Maria Haggärde 073-931 01 92

maria.haggarde@icloud.com eller via Facebookgrupp

www.facebook.com SXX Qvinna Ombord Karlstad www.sxx.se och www.kdss.se

Välkomna! Qvinna Ombord-kommittén SXX Vänerkretsen



FÖR ETT BÄTTRE BÅTLIV

0706 51 52 92

www.batreparationer.se



Waernhoff Segel www.waernhoffsegel.se

070 - 980 61 81, bowaernhoff@gmail.com



TRÄNING FÖR NYBÖRJARE 2020

Nybörjarträningarna med våra erfarna ledare passar dig med lite eller ingen tidigare erfarenhet av segling, men gärna vill lära dig! Målet med träningarna är att lära sig seglingens grunder och ha kul!

START FÖR NYBÖRJARTRÄNINGARNA

Vi seglar vid Karlstads Kappseglingssällskap, Kanikenäset Karlstad. Vi börjar måndag v.19 den 4/5 och tränar varje måndag kväll klockan 17:30 till 19:30 fram till och med måndag den 15/6 vecka 25. Efter sommaren fortsätter vi att segla och träna hela säsongen ut, i grön träningsgrupp.

Minimiålder för att delta är det året du fyller 10 år. Du ska kunna simma minst 200 meter och det är bra om du trivs på, och i vatten!

BÅTARNA VI SEGLAR

Träningarna kommer att ske med föreningens optimistjollar. Har du egen jolle är du välkommen att segla i den!

KARLSTADS KAPPSEGLINGSFÖRENING
Kanikenäset Karlstad
Box 5010
650 05 Karlstad

ANMÄLAN OCH INFORMATION

Anmälan sker på vår hemsida www.kkfsegling.se. Kostnad för att delta i vår ledarledda träning redovisas på hemsidan, 1 års medlemskap i vår förening KKF ingår. Eventuell hyra av båt (optimistjolle) ingår i kursavgiften.

Har du frågor, kontakta vår ungdomsansvarig Malin Pluto på telefon 070-351 57 71 eller maila Malin på adress malinpluto@hotmail.com.

Om det låter roligt med segling men inte passar med Nybörjarträningarna för just dig så erbjuder vi Seglarskola samt Drop-in segling på dagtid under sommarlovet!

Vill du ha mer information så titta på vår hemsida www.kkfsegling.se. Välkommen!

[KKFSEGLING.SE](http://www.kkfsegling.se)



SEGLARSKOLA 2020

Varje sommarlov anordnar KKF seglarskola på Kanikenäset. Seglarskolan pågår under en vecka och seglingen sker i optimistjollar. KKF har båtar för uthyrning.

SOMMARENS VECKOR

Vi seglar vid Karlstads Kappseglingssällskap på Kanikenäset i Karlstad. Nybörjarveckan är anpassad för barn som inte seglat tidigare. Fortsättrarveckan förutsätter kunskaper motsvarande det man lär sig på nybörjarveckan eller på KKF:s Nybörjarträningar.

Sommaren 2020 anordnas seglarskola följande veckor:

v.25 Nybörjare Söndag 14/6 - Torsdag 18/6
v.26 Fortsättare Måndag 22/6 - Fredag 26/6
v.31 Nybörjare Måndag 27/7 - Fredag 31/7
v.32 Fortsättare Måndag 3/8 - Fredag 7/8

Tid: 10.00 - 16.00

Seglingen kommer att ske i optimistjolle, har du egen jolle är du välkommen att segla i den!

KARLSTADS KAPPSEGLINGSFÖRENING
Kanikenäset Karlstad
Box 5010
650 05 Karlstad

ANMÄLAN OCH INFORMATION

Anmälan sker på vår hemsida www.kkfsegling.se. På hemsidan finner du även kostnaden för Seglarskolan.

Vill du hyra båt av föreningen så finns det möjlighet till det. Avgiften betalas enligt faktura som skickas ut efter bekräftelse om plats. Avmälan måste ske senast två veckor före kursens första dag för att anmälningsavgiften ska kunna återbetalas. Kravet vi har är att du ska ha fyllt 8 år, du ska vara simkunnig och ha god vattenvana.

Har du fler frågor så kontakta seglarskoleansvarig Mathilda Einarsson på telefon 0702-59 95 28 eller skicka ett mail till Mathilda på adress mathilda.einarsson@gmail.com.

Vill du ha mer information så titta på vår hemsida www.kkfsegling.se. Välkommen!

[KKFSEGLING.SE](http://www.kkfsegling.se)



J70 sm i Karlstad 2019

Upplevelser av Jonas Petersson Sand



”Hur i hela friden ska vi kunna delta på j70 sm?” var tanken som flög genom mitt och Anders Åbergs huvud när vi satt lite kalla men i solen, lutandes ryggen emot ett av plåtskjulen nere på KDSS en tidig april dag.

Både Anders och jag har ju seglat liknande båtar tidigare, ganska framgångsrikt om man nu ska skryta, och det ska man ju har jag lärt mig.

Vi har seglat tillsammans under 4-5 år. Då med en båttyp som heter Melges 24. En båt som är snarlik J70 men med mer segel. Tillsammans har vi vunnit SM ett flertal gånger och både vunnit och placerat oss fint i Mästarnas Mästare.

Nu när vi inte längre lägger all den tiden på att kappsegla runt om i Europa, dröjde

det inte så länge tills suget komma tillbaka för lite kappsegling, vare sig för mig eller Anders. Men hur ska vi få tag på en båt? Men framför allt, hur ska vi tag på besättning? Vi kan ju inte segla själva utan måste hitta minst två till som ska var med och segla båten. Det team som vi tidigare tillhört hade inför denna säsong bytt båttyp från Melges 24 till just J70 och det ökar ju suget att vara med och tampas på banan på SM, men minskar samtidigt möjligheten att enkelt hitta en besättning.

KDSS är ju fullt av välmeriterade seglare och ändå kan det vara svårt att bygga ett fungerande team då det finns så många parametrar att ta hänsyn till. Anders och jag är av den bestämda uppfattningen att trevligt, det är ett måste ombord. Att tävla 100% måste bestå av minst 50% skratt och resten allvar. Man måste ju trivas ombord

även om hornen växer fram lika fort som startklockan räknar ned.

Vi hör oss för bland vänner och bekanta, några vi har seglat med tidigare och några som vi följt på andra båtar. Vi kontaktar Pelle Nylén för att se om han är intresserad. Pelle, som är en välmeriterad seglare framför allt från havskapseglingsbanorna där han framgångsrikt seglat båtar från 30-160 fot men även trimaraner och allsköns flytetyg. Pelle tycker att detta var en strålande idé såklart! Vips så var vi tre! Pelle gav förslag på en fjärdegubbe ombord: Peter Olsson, en skön skockholmspojke som nu mer tagit sitt förnuft till fånga och bor i Grums. Pelle och Peter har seglat massor tillsammans under årens lopp och då var helt enkelt frågan om vem som skulle styra båten löst även den.

Att få tag i en J70 visade sig inte vara helt enkelt. J70 är världens just nu snabbast växande kölbåtsklass och även här i Sverige där den har valts som båttyp både till Mästarnas Mästare och till Allsvenskan i segling. De båtar som finns, kappseglas flitigt så urvalet av båtar som var till förfogande var inte så stort som vi skulle ha önskat. Men till slut fick vi napp. Jag var i kontakt med en gammal Vänersegelare, Johan Åstrandsson som nu mera seglar för Kullaviks Kanot och Kappsegling Klubb, och är mycket aktiv i j70 klassen. Han tipsade oss om att KSSS har 4 st båtar som de använder till andelssegling, matchracing, sprinttävlingar och ungdomssegling. En av dessa skulle vi kanske kunna få hyra. Efter många kontakter med KSSS och styrelsen i KDSS så var saken klar. Vi skulle få hyra en båt av KSSS och KDSS var villiga att sponsra

oss med hyran för båten. ”Det är klart att vi ska ha en Karlstadsbåt med på ett SM i Karlstad!”

Nu var vi alltså ett team. Styra skulle Peter Olsson göra, stortrim och taktik fixar Pelle Nylén, gennaker och försegel Anders Åberg och ansvar för focktrim, riggtrim skulle jag ha.



Att ha tydliga roller ombord på en kappseglingbåt är mycket viktigt. Beslut om att slå eller gippa kan komma väldigt snabbt och då ska alla veta exakt var denne ska göra och när. Jag och Anders hade ju seglat tillsammans förut likaså Pelle och Peter. Ett team ihopplockat för en regatta och vi kunde inte var mer nöjda. Jo, det kunde vi, om vi hade haft möjlighet att träna lite innan vi sätter oss i situationen att kappsegla mot nära 40 andra båtar i ett internationellt SM på hemmaplan. Vi fick helt enkelt träna på varsitt håll. Anders och jag semestersegelade med våra familjer i Vänerns fantastiska arkipelag. Pelle gjorde detsamma fast på västkusten och Peter drog till Gotland och vindsurfade. Vältränade till max efter sommaren!

Båten som vi skulle segla stod i Stockholm och var bokad för segling fram till dagen innan sm skulle starta. Detta var ju inte optimalt, men den skulle stå på

land i alla fall. Peter som var på Gotland och surfade skulle komma med färjan till Nynäshamn vid 19 tiden på torsdagen så det skulle passa ganska bra för honom att ta med båten, som var trailerbar till Karlstad. Men ett par problem kvarstod. Masten satt på båten och det är inget man kan ta ner själv, även om det är en kolfibermast som är av det lättare slaget. Samt att båten måste packas ihop med allt vad det innebär. Med dessa problem olösta fick jag ta mig till Stockholm för att lösa dem tillsammans med Peter. Jag lyckas få lift hela vägen fram till Saltsjöbaden och KSSS och började att plocka ihop båten och kolla igenom allt som ska vara med så det inte skulle bli några överraskningar när båten skulle mätas in och säkerhetsutrustning kollas av innan starten. Allt verkar ok. Peter svänger in på KSSS vid 21.00 och vi plockar ned masten, spänner fast den och kapellet på båten och sticker mot Karlstad. Vi smyger in på KDSS vid 01.30 natten mot torsdagen nu utan några ambitioner om att resa någon mast som ursprungsplanen var. Det fick bli morgondagens utmaning.

Under den gångna veckan har vi fått rapporter om att Pelle har varit ute och vindsurfat och skadat ett revben, men ingen av oss var speciellt oroliga för att hans medverkan skulle påverkas. Men när vi hämtar båten i Stockholm meddelar Pelle att han inte kommer att kunna vara med och segla, åtminstone inte första dagen. Så på vägen hem till Karlstad jagar vi en ersättare till Pelle. Det var inte det lättaste. Samma helg seglas nämligen Tjörnrunt, en segling som tar väldigt många seglare i anspråk. Vi anländer till Karlstad utan någon reser och ytterligare en utmaning till morgondagen.

Nästa morgon var det bara att starta iordningställandet av båten. Masten skulle resas, alla linor dras, riggen skulle ställas i ett grundläge för 3–4 m/s, båten och seglen mätas in och få en OK stämpel och slutligen skulle båten poleras och sjösättas. Vi pratar med Pelle som säger att han har lyckats börja röra på sig lite, ett hopp tänds hos oss i besättningen tills Pelle fortsätter att han nu lyckats ta sig från soffan till köket men inte tillbaka. Något hopp om att Pelle ska segla SM med oss är nu som bortblåst. Det visade sig att Pelle hade lyckats få ryggskott och det kan ju fälla vem som helst. Peter lyfter fram ett namn som låter aningens bekant, Fredrik Barthold. Det skulle senare visa sig att det var han som köpte min pappa Östens, Express SWE-778 General Fox tidigare 101%. Peter Förklarar att Fredrik står i startgroparna och är beredd att hoppa in och segla SM, allt vi behöver göra är att ringa. Fredrik som vanligtvis bor i London var hemma på semester i Åmål. Han fick telefonsamtalet som låter meddela att han ska packa sig till Karlstad för SM-segling nu med en gång, då varningssignalen för Tune-uppracet går om tre timmar. Med i hoplånade seglarkläder kommer Fredrik till KDSS en och en halv timme innan första varningssignal. Vi Läger ut från hamnen en halvtimme senare för att för första gången sitta i en J70 tillsammans. Förberedelserna skulle kunna varit bättre, men nu var det ingen som tänkte på det. Nu var det ju kappsegling på gång!

Tune-uppen avlöpte fint, vi använde seglingen till att hitta våra positioner ombord samt att hitta ett grundtrim. Varken Peter eller Fredrik hade ju suttit i

en J70 förut men gammal erfarenhet väger också tungt. Var vi hamnade positionsmässigt har nog ingen av oss en aning om, vi hade fullt upp med vårt eget arbete ombord och att lära känna och förstå varandras tankegångar och mönster ombord.

Så kommer fredag och det tävlingsdagen är här!

Dags 1s första race. Vind: SV 3-5m/s

Vi var i god tid ute på banområdet som ligger ute på Södjör'n. Den lokalkännedom som vi borde ha, var som bortblåst. Allt vi kunde tänka var ”Torsholmstricket”. 5-minutaren ljöd och vi närmade oss start på riktigt. Vi tänkte att vi vill ut på högerkanten för att dra nytta av den lilla vridning av vinden som vanligtvis finns där ute. Vi tog beslutet att starta långt uppe på linjen för att ganska snabbt slå ut åt höger.

Vad är tiden? 3,20 kvar till start. Vi låg ganska långt upp i lovart som sista båt.

Tiden? 3 minuter kvar. -- Tuuuut!

Varför tutar dom på startfartyget nu? Vilka flaggor sitter?! Det visar sig att vi missat starten med 2 minuter! Vi är nog 15-20sec från linjen när starten går.

Pang. . . pang, pang. Allmän återkallelse. Vilken jädra tur! Vi omgrupperade oss och försökte i förvirringen komma ihåg vad alla flaggor som vi skulle ha koll på betyder, pinsamt! Men en flagga vi har koll på, svartflagg. Den eller dom båtar som är över linjen vid startögonblicket blir diskade och måste utgå snarast.

Fem-minuters skottet ljöd. Nu hade vi koll på tiden, och flaggorna som markerar startförfarandet. Vi var överens om samma taktik som i förra starten. Fyran ljöd. Den svarta flaggen hissades nu på startfartyget.



-SVARTFLAGG! sägs det klart och tydligt ombord så att alla var med på vad det var som gällde. Vi kollar om vinden har vridit lovart om startfartyget en sista gång för att se att det inte har förändrat sig till vår nackdel. Vinden var stabil och beslutet att starta i lovart kvarstår. 2 min till start. Det samlade sig fler och fler båtar uppe i lovart och det var inte bara vi som ville starta här uppe. 50 sec till start, vi dejsade ner lite för att få en bättre position. Sakta gled vi framåt med fladdrande fock. Vi var nog lite tidiga och det var trångt. Peter säger lugnande att vi ligger bra och att vi helst bara ska vara tysta. 8,7,6,5,4 . . . Ett par båtar fick slår undan strax ovanför oss för att inte köra in i startfartyget.

Nu har vi full fart i båten. 3,2 . . . vi ligger perfekt. Vi startar som första båt uppe i lovart närmast startfartyget. Det skriks och gormas i båtarna runt omkring, men hos oss är det lugnt. 1-pang, där går startskottet. JAA, Perfekt start och precis som vi tänkte att det skulle bli!

Pang, ännu ett skott hörs. Det blir om möjligt ännu tystare ombord och Fredrik säger: Aldrig att det var vi som tjuvade. Vi har VHF ombord där startfartyget kommer att meddela vilka båtar som tjuvat och där med att utgå från denna segling. SWE-1477, SWE-846, SWE-623, NOR-976, SWE-792 ljuder det ut från VHFen. Jag är tvungen att titta upp i seglet för att kontrollera vad vi har för nummer på båten. SWE-623 står det hänfullt där uppe. Det var bara att lägga sig i vindögat och låta de övriga båtarna segla förbi. Vi hade alltså tjuvat och var där med diskade (BFD). Under en regatta finns det, om det genomförs tillräckligt många seglingar möjlighet att räkna bort en eventuellt två seglingar. Ok, då har vi förbrukat den ena. Nu är det bara framåt som gäller.

De övriga två seglingar som genomfördes på fredagen slutade vi på 15 respektive 12 plats av 35 startande båtar. Detta ser vi som fullt godkänt. Gott över mitten i båda seglingarna. Med en "svartflagg" och de övriga seglingarna låg vi totalt på en 20 plats. Där hade vi ingen ambition att ligga kvar, vi skulle upp i resultatlistan.

Lördag och dags för dag 2. Det blåser syd 10-12M/s byvind upp mot 15-16 m/s

Ny dag och nya möjligheter! Hård sydlig vind och regn. Kanske inte ett favoritväder. Men det är ju när det blåser det blir riktigt skoj och höga krav ställs på båt och besättning. J70 som seglas med gennaker, dvs en asymmetrisk spinnaker, kan på länsarna, dagar som denna, surfa iväg i goda 20 knop. Vi startade generellt bra under hela SM med

några få undantag. Under denna dag fungerade starterna bra. Att få fri vind utan att det blir stökigt är viktigt.



Jörgen Würtz skriver på KDSS hemsida om fredagen: "Andra dagen genomfördes 4 delseglingar i betydligt tuffare förhållanden än första dagens seglingar. Med en sydlig vind 6 – 11 m/s och duggregn, sattes besättningarna på stora prov. Efter att ha passerat offsetmärket och gjort sättning av gennaker, var det en del båtar som broachade och blev liggande på sida ett tag innan besättningen hade fått ordning på materialet igen. Hårdvind sliter på båtmaterial och besättning. Några båtar fick efter "trålning" skador på gennaker, skot till gennaker och fall. En båt skadade sitt storsegel och behöver inför avslutande dagen seglingar använda sitt andra storsegel. Trots alla vedermödor på Sööfjor'n, var de allra flesta seglare trots allt ganska glada ändå."

Även vi fick våra provningar under dagen. Vi lyckades i en av rundningarna trassla in en låda som vi hade nere i båten i gennakern. När vi hissade den följer hela lådan med innehåll med upp ur båten invirad i den blöta gennakern så grejorna flyger som en solfjäder ut i vattnet mitt i hissningen. I lådan låg telefoner, matsäck, termos, fodral till instrumenten ombord, snusdosor och 4

burkar ramlösa. Vi hade i den hårda vinden ingen möjlighet att vända om och plocka upp sakerna som fortfarande flöt. Vi hade båtar tätt kring oss som loggade 10-15 knop, att ens försöka vända hade varit galenskap och hade garanterat betytt att vi hade krockat.

Vi i team Alocomor 6 fick vara nöjda med dagen, med serien: 20, 14, 8, 13 vilket betydde att vi klättrat i resultatlistan till en 14 plats totalt Och en 10 plats bland de svenska båtarna.

Blöta och kalla kom vi iland. Vi packade ihop båten och hoppade in i bastun på KKF. Efter en liten stund kom Tonny Nyrén som fungerade som säkerhetsbåt ute på banan under SM. Han undrade om vi saknade något och tog fram lådan som åkte i sjön under sättningen i dagens andra race. I lådan låg nästan alla våra grejer. Tonny hade fått rapport från en annan båt att det låg saker och flöt i banan och åkte sonika dit och plockade upp dom. Det blev en glad överraskning i bastun, Tack Tonny!

På kvällen var det regattamiddag. Ett bildspel från dagen seglingar kördes på storbildskärm. Detta åtföljdes av glada skratt och applåder, god mat, härliga historier och samtal. Pelle hade lyckats att ta sig ur soffan för att delta på middagen. Stel som en pinne satt han vid bordet och beordrade oss att inte få honom att skratta. Vi tyckte nog lite synd om honom i alla fall, även om det var svårt att inte få honom att skratta litegrann.

Dag 3. Vind Syd 4-5 m/s

Under den avslutande dagen genomfördes två seglingar. Tyvärr lyckades vi inte knyta ihop den berömda säcken på det sätt som vi

hade velat. Första seglingen slutade vi på en 24 plats vilket var vårt enda riktiga bottenapp under sm-tävlingar. På den sista seglingen seglade vi in på 17 plats vilket speglar vårt totala resultat. Vi tappade i totalen till en 18 plats och 11 bland svenskbatarna. Om man ska summera sm resultatmässigt så nådde vi vårt mål med att vara på den övre halvan av resultatlistan och det får vi vara riktigt nöjda med. Vi hade många mycket duktiga seglare efter oss. Men det är klart, vi ville nog innerst inne vinna hela skiten så helt nöjda kan vi ju inte vara.



Nu blickar vi framåt mot nästa kappseglingssprojekt. För suget efter kappsegling ligger där och guppar i bakhuvudet. Snart är det vår och vi får sjösätta våra båtar och med våren kommer ju även Jäverön runt, one man race, onsdagseglingar och den nya och mycket trevliga vänern shorthand. Vi ses på banan.

Jag vill passa på att tacka Karlstads segelsällskap, Karlstads kappseglingss förenings och Skoghalls båtsällskap för en mycket bra genomförd regatta. Jag vill också passa på att rikta ett speciellt tack till alla medlemmar som på frivillig bas ställer upp med sin egna tid så vi kan få kappsegla. Tack!

Jonas Petersson Sand

VÄTTERN – VÄRT EN SEGLATS

Vartannat år gör Kapten Snedwall och hans besättning, gästen och kocken Madam Snedwall, en längre tur med Minerva, en Mamba 311, som vi har haft sedan 2008. Ett par gånger har vi rundat Skåne och gått Göta kanal från Mem till Sjötorp, några gånger har vi gått kanalen tur och retur och kajkat runt längs ostkusten i Tjusts, Gryts, Sankt Annas eller Stockholms skärgård, och vid ett par tillfällen har vi förlagt vår semesterseglats till danska farvatten. Namnet Snedwall är naturligtvis rent hittepå; på ”riktigt” heter vi Gunvor Sand Edwall och Anders Edwall, och vi är passionerade båtmänniskor som tillbringar en stor del av somrarna ombord. Båtlivet innebär för oss inte enbart segling utan också god mat och dryck, långa promenader i sommarnaturen, kulturupplevelser av olika slag - gärna med en eller annan gäst/gast ombord. Årets semesterseglats gick till Vättern och blev alltså lite kortare än de tidigare långturerna, men som vanligt började den redan under vintern med planering av det hela. Att förbereda sig är halva nöjet; det är ju inte fråga om detaljplanering utan handlar mer om att läsa på lite om sevärdheter och tänkbara hamnar och restauranger - som vi nästan aldrig besöker, eftersom kocken ombord på Minerva är ganska kompetent och tycker det är kul att laga mat både

hemma och ombord. Eftersom vi har gått Göta kanal ett antal gånger var Vättern ingen ny bekantskap, men tidigare har vi i princip bara seglat rakt över mellan Karlsborg och Motala eller omvänt med en avstickare till Vadstena ett par gånger, medan resten av sjön har varit utforskat vatten för oss. Men nu hade vi hört talas om den för oss okända skärgården i sjöns norra del, så dit tänkte vi bege oss allra först. För att sondera terrängen och vattnen gjorde vi en liten weekendresa till Askersund (premiär för oss båda) mitt i smällkalla vintern via en vintrig Göta kanal. Vårt hotell i Askersund utföll till belåtenhet med en delikat vätternrödning i hotellets restaurang och en stund i den trevliga relaxavdelningen, och snart var den lilla idyllen i vinterskrud genompromenerad, attgöralistan färdigskrivna och viktiga butikernas läge memorerat.

Strax efter midsommar var det så dags att kasta loss och ge sig av. Första semesterkvällen ska av tradition tillbringas på Nabben;



så blev det den här gången också inför nästa dags överfart till Sjötorp och första slussen där, och sen följde några dagar på Göta kanal. Vädret var till en början tämligen nådigt men skulle inom en vecka drastiskt komma att ändra karaktär. Utgångspunkten för vår Vätternseglats var naturligtvis Karlsborg där vi legat inblåsta ett antal gånger i vår båtshistoria. Även denna dag blåste det kraftfullt när vi la till vid CSS-bryggan eftersom Götakanalbryggan var fullbelagd. Detta innebär en bit extra att gå, om man vill



äta på Idas brygga eller köpa fisk och man får betala en extra slant, men som belöning får man använda de nybyggda fräscha toaletterna och duscharna.

Så var det då dags för Vättern, som vi kom att bli helt betagna av. Först styrde vi mot norr och fick en ljuvlig dag i sol och värme och till en början god vind, och efter några timmars härlig segling nådde vi det som kallas Sveriges hemligaste skärgård. Efter att ha passerat Orrholmen (!) la vi till i Olshammar, en klubbhamn som drivs av Aspa båtklubb och som verkligen kan rekommenderas! Tryggt, välkött, välkomnande med rena toaletter, tvättmaskin, miljöstation, el och vatten på bryggorna, bra kök, försäljning av glass och kaffe och annat man kan vilja ha plus närhet till Birgittakyrkan och Heidenstams födelsehus. Enda nackdelen är lukten från pappersbruket när vinden ligger på, vilket vi drabbades av efter första natten där. Ja, första natten. För

hit skulle vi komma tillbaka, när vi efter några dagar i Askersund seglade söderut - eller snarare mot sydost - igen.

Efter en kväll med sol och promenader och härliga bad och en natts god sömn var det dags att ta sig an skärgården på riktigt, och den var precis så underbar som vi hade föreställt oss. Sjöns vatten är ju rent sagolikt - azurblått och kristallklart - och fick oss att associera till Medelhavet.

Överallt låg det båtar - mest motorbåtar - förtöjda vid öarna, men vi ville spara naturhamnarna till ett senare tillfälle, eftersom vi väntade illväder och följaktligen ville till en trygg hamn. Kapten Snedwall hävdade med bestämdhet att han aldrig hade sett maken till lågtryck på barometern. Men än så länge kunde vi njuta av den vackra dagen och skärgården, innan vi anlöpte Askersunds gästhamn och la till mitt framför servicehuset och det lilla caféet.

Och här kom vi att bli ett tag - lite längre än vi tänkt oss - för nu vankades veckan med sommarens sämsta väder, som dessvärre inträffade när vi fått Ivar, ett av barnbarnen, som gäst ombord men som tack och lov är luttrad och sjövan. Det blev väldigt mycket kortspel ombord, och en regnig eftermiddag tillbringades på relaxen på Hotell Norra Vättern. Inte alls fel med bastu, bubbelpool, gym, snacks och dryck medan regnet öste ner och vinden ylade utanför!

Man ligger tryggt och säkert i Askersund, och här finns all service man kan önska med gästhamn mitt i stan och butiker och ett bad på utsidan av Borgmästarholmen, som vi - innan ruskvädret kom - hann besöka liksom det vackert belägna Stjersunds slott som är beläget vid inloppet till Askersund.

Men det blev ändå någon dag för mycket i den här lilla idyllen, så trots att vädret var

synnerligen tjurigt, gav vi oss av till Motala via en natt i Olshammar. Och nu blev det segla av! Det blåste, det lutade, det gungade; vi var ju på Vättern som är känt för sin nyckfulla sjö!

Till Motala kom vi ganska sent på kvällen och knep med hjälp från bryggan en av de sista bryggplatserna. De båtar som kom senare fick ligga vid kaj. Utan el.

Så var vi inblåsta igen liksom flera gånger tidigare i Motala. Också. Fler och fler båtar anlände och några gav sig av mot kanalen tills Götakanalappen lät meddela att gästhamnen i Borensberg var fullbelagd. Därefter blev det knökfullt i Motala hamn också. Och stilla. Inga nya båtar som vare sig kom eller gick. Vi roade oss med högläsning. Och att tvätta. Och duscha. Och bunkra. Och spela kort. Och äta gigantiska glassar på glasscafét.

Och – när det var regnuppehåll – ta en promenad förbi von Platens gravmonument bort till Borensbult för att titta på slustrappan. Efter ett par dygns väntan och lätt trötta på Motala kunde vi äntligen avsegla mot Vadstena, en kort tur som kan vara nog så jobbig i ”fel” väder, men denna dag var oss makterna nådiga, och vi kunde efter ett par timmar lägga till i den ståndsmässiga gästhamnen/vallgraven framför det pampiga Vasaslottet. Här skedde besättningsbyte, och det tålmodiga barnbarnet hämtades av sina kära föräldrar och ersattes av en båtlysten dotter.

I Vadstena kan man stanna länge. Här finns något för alla – i vårt fall handlade det om besök i klosterkyrkan, där Carola denna eftermiddag höll på och räddade inför kvällens konsert, samt ett kortare museibesök. Under våra två dagar i denna

fantastiskt vackra stad fick vi också uppleva medeltidsdagar med tornerspel, skalmejamusik och marknadsstånd på slottsgården, en rundvandring på slottet ledd av en nutida magnifik Cecilia Vasa – varifrån vi också kunde konstatera att vår kära Minerva hade en kanon riktad rakt mot sig – härliga promenader längs det medelhavsfärgade vattnet ut ur staden förbi koloniträdgårdar med stockrosor och vinodling i liten skala, där vidsträckta fält med vallmo och blåklint tog vid, innan vi återvände in till stan förbi de sötaste små hus med prunkande trädgårdar. Vätternbygden är ju en av Sveriges äldsta kulturbygder, vilket vi ständigt blev påmind om – inte minst under de närmast följande dagarna. Nästa etapp sträckte sig från Vadstena till Hästholmen, och vi fick en mycket minnesvärd tur ömsom för motor, ömsom för segel längs foten av det mytomspunna Omberg, där man kan gå mycket nära stranden och de grottor som finns här utan risk för grundstötning, då berget stupar brant ner i vattnet.

Efter denna remarkabla upplevelse följde nästa, nämligen att segla förbi Ellen Keys Strand, som vi dagen därpå kom att besöka – en både intressant, lärorik och vacker upplevelse. Men först la vi till i Hästholmens gästhamn, som visade sig vara en riktig pärla med intressant historia och vackert läge, en skyddande pir samt en fyr uppe på kullen bredvid, varifrån vi beskådade två andlöst vackra solnedgångar. Orten erbjuder inte så mycket service, men här finns i alla fall en restaurang i hamnen samt ett glasscafé uppe i samhälle. Vi tog två fina promenader – en kortare för att beskåda mycket sevärda hållristningar samt en längre till Strand och sen vidare genom skuggande bokskog till Alvastra storslagna och rogivande

klosterruin, där man kan ströva omkring länge, länge.

Som grädde på moset hittade vi också den sverkerska kungagraven på promenaden ”hem”, vilket än en gång påminde oss om svensk medeltidshistoria. Ja, Hästholmen blev verkligen en mycket positiv bekantskap med en sällsynt trevlig kombination av natur, kultur och trevligt bemötande; en av semesterns absoluta favoriter!

Så fortsatte vår färd ännu en bit söderut, och vi fick ännu en gång tillfälle att konstatera hur lätt det är att navigera på Vättern – åtminstone om man håller sig borta från skärgården i norr. ”Lite” förenklat går det till på så sätt att om man seglar medsols, tar man sig bara ut ur hamnen och sen till vänster, och när lämplig hamn blir synlig tar man vänster igen och lägger till. Och ungefär så gick det till när vi gick från Hästholmen till Gränna, där man också var tvungen att ha lite koll på Visingsöfärjorna, som hade sin kajplats alldeles bredvid gästhamnen och med gemensamt inlopp.

Gränna är ytterligare en idyll, vars lugn dock stördes lite av att vi hamnade i ett gigantiskt jippo – som egentligen bestod av tre: firandet av Andréedagen, en marknad samt Diggilooturnén. Men vi undvek det hela så gott det gick med undantag för Andréedagen, som vi högtidlighöll med ett besök på Andréeställningen på Grenna museum – en fascinerande upplevelse inte minst med tanke på alla snöiga och isiga bilder som en märklig kontrast mot värmen därutånför.

Till Visingsö måste man naturligtvis när man är i den här delen av Vättern. Vi tog färjan över, då man hade varnat oss för gästhamnen med sitt utsatta läge precis innanför kajen där färjorna lägger till men

upptäckte vid vår rundvandring på ön en brygga nedanför slottsruinen Visingsborg. Här kan man tydligen ligga – åtminstone dagtid – med några bajamajor som enda service. Mer än så kunde vi inte utröna, men det kanske finns någon läsare som kan komplettera informationen.

Vi fick några härliga timmar på Visingsö. Remmalaget hoppade vi över, eftersom vi hade varit här tidigare, och Kumlaby kyrka låg denna varma dag lite för långt bort, men i Brahekyrkan tillbringade vi en god stund med att begäpa interiören med sina fantastiska vägg- och takmålningar. Den väldoftande örtagården fick också ett besök liksom Visingsborgs slottsruin och den härliga utsikten därifrån.

Efter två nätter i Gränna utan att ha köpt en enda polkagris men en mycket dyr gasoltub, var det dags att vända skutan mot nordväst, Västergötland och Hjo, och det blev en mycket odramatisk historia förbi Visingsö och över Vättern.

Inseglingen till Hjo och dess gästhamn var också helt odramatisk; man går in mellan röd och grön prick, passerar själva hamninloppet, söker upp en gästplats mellan y-bommar och knyter fast sig. Men trots vår tidiga ankomst var det ganska ont om gästplatser, vilket troligen berodde på att här hölls en av Skandinavien största slöjd- och hantverksmässor, som naturligtvis fick ett besök – om än ganska kort.

Hjo är – precis som de flesta andra Vätternhamnar – en pittoresk idyll och har också det gemensamt med de andra att den ligger direkt vid vattnet. Sjön och horisontlinjen är hela tiden ytterst närvarande, vilket ger en tydlig fingervisning om vattnets och sjöfartens betydelse. Det kan jag sakna i Väneren – i alla fall när det gäller

städernas hamnar. Och vi strövade naturligtvis omkring i denna idyll bland vackra trähus och antikaffärer och åt middag på en restaurang med sagolik utsikt över hamn och sjö.

Hamnens läge är troligen Vätterns bästa. I hamnområdet finns förutom det sedvanliga servicehuset både ett allmänt friluftsbad med badstrand och stor pool; här finns glasscaféer och restauranger och små bodar, vilket helt enkelt skapar ett himla trevligt hamnliv. Att sen Systembolaget ligger en minut bort och den stora, fräscha ICA-butiken tre minuter bort gör ju inte det hela sämre...

Hjo är också förknippat med sommaren ÅSKVÄDER. Efter att sent på kvällen ha hört Tor mala på ganska länge men ganska långt borta klövs himlen och världen plötsligt av en fruktansvärd blixtnedslåt med smällen direkt på. Och så en till. Så var det hela på väg bort, men Kapten Snedwall var lite fundersam över det där pirret i fotsulan han hade känt när blixten slog till (ner?) och från grannbåten kunde man dagen därpå rapportera att batteriladdaren var utslagen. Så var det dags för sista dagen på Vättern, då vi i princip följde kusten i riktning mot Karlsborg. Någon segling var det inte tal om i den näst intill obefintliga vinden, men vi fick några helt ljuvliga timmar ombord i den varma solen, och så stängde vi av motorn och tog ett svalkande dopp i det artongradiga vattnet, innan vi åt vår lunch på Bullens pilsnerkorv.

I Karlsborg var det ganska rörigt och många båtar som letade bryggplats, men vi hittade en vid CSS:s brygga igen och var nöjda med det.

Eftersom vi väntade väderomslag beslutade vi oss för att ligga kvar här minst en heldag, som efter den första eftermiddagens vackra

väder blev en regnig historia. Men nu måste vi passa på att suga ut allt vi kunde av den här turen, så det fick såklart bli ett besök på Karlsborgs fästning. Vi har varit där flera gånger tidigare men aldrig gått en guidad tur, så det var verkligen på tiden – i synnerhet som vi den här gången hade sällskap av dottern med ett militärt förflutet! Visningen av denna fästning som var tänkt som en sorts reservhuvudstad i händelse av krig blev både intressant och lite strapatsrik genom hemliga mörka gångar. Som avslutning tittade vi in i Garnsionskyrkan med en märklig men ganska snygg takkrona gjord av bajonetter, innan vi promenerade hem i det alltmer tilltagande regnet.

Vi blev kvar i Karlsborg ytterligare en dag. Inblåsta. Igen. Men vi fick god tid att bunkra livsmedel i den närbelägna COOP-butiken och att läsa våra böcker och njuta av ärter och punsch. Nästa dag lyste solen, och vinden hade mojnät. Därmed var vår Vätternsemester över, och det var dags att ta fram slusstamparna och låta fendrarna hänga kvar inför nästa äventyr: Göta Kanal.

Men det är en annan historia som kan berättas en annan gång.

Årets Båtklubb år 2019!

Göran Hellborg delar med sig av lite tankar kring utnämningen av Årets Båtklubb år 2019 samt om ideellt arbete

Att få denna fina utmärkelse av tidningen Båtliv tyder på att vårt gamla fina segelsällskap står sig än i dag. Från att ha varit ett sällskap, i slutet av 1800-talet, bland bättre bemedlade Karlstadsseglare i klubbblazer och kaptens-mössor till idag då vi är en modern, omfattande organisation som fortfarande drivs med hjälp av frivilliga arbetsinsatser och därför har en förhållandevis låg medlemsavgift.

Det är min förhoppning att vi, efter att ha fått denna utmärkelse, svetsas än mer samman och ställer upp, var och en efter sin förmåga och talang, på de olika arbetsuppgifterna som krävs för att hålla vår fina anläggning på Kanikenäset i gott skick. Givetvis gäller detta också vår vida berömda utehamn, pärland Nabben!

Jag tycker inte att KSS är, och skall inte vara, en marina och en parkeringsplats för båten. Det är en båtklubb där alla ställer upp solidariskt tillsammans med klubbkamraterna. Gör vi detta kan vi fortsätta att vara en föredömlig båtklubb med moderata avgifter och stor trivsel!

Själv gick jag in i KSS 1972 och har haft möjlighet att få ställa upp i olika sammanhang som t.ex. vid byggande av toaletter, ombyggnad av klubbhus och

”grilldäck” på Nabben, byggande av bryggor och montering av y-bommar i vår hamn m.m. År 2006 tog jag initiativet till att starta upp vår paraseglingsaktivitet och drev den ett antal år. Det gläder mig mycket att denna aktivitet fortfarande drivs och utvecklas tack vare entusiastiska klubbmedlemmar.

År 2018 organiserade jag och genomförde en integrationssegling för invandrare tillsammans med ett antal båtägare i klubben. Den glädjen vi då mötte från de deltagande är oförglömlig. Jag har dessutom varit klubbmästare, dels när vi fyllde 100 år dels de två senaste åren.

Dessa insatser för vår klubb har varit mycket givande för mig då de har skett i god kamratanda och med lyckat resultat. Detta kan säkert uppfattas som skryt men menas bara som exempel på vad en medlem i en ideellt driven klubb kan bidra med.

”Det är kul att jobba tillsammans”

Med hopp om en ljus framtid för vår klubb Karlstads Segelsällskap!

Göran Hellborg

Någon som går ut frivilligt i det här vädret?

Att ensam är stark är inte sant till sjöss. Tvärtom. Vi behöver vara många och vi behöver arbeta tillsammans, för havet är stort och den som råkar illa ut ska kunna få snabb hjälp. Att människor hjälper varandra på sjön är en tradition som är lika gammal som båtlivet självt.

Sjöräddningsällskapet är en ideell förening med många frivilliga, och så har det varit ända sedan starten 1907. Idag har vi fler än 2200 välutbildade frivilliga sjöräddare, över 70 räddningsstationer och 260 räddningsenheter längs hela Sveriges kust. När laruset går rycker vi ut inom 15 minuter, dygnet runt och året om, oavsett väder och vind.

Men detta skulle inte fungera utan våra cirka 120 000 medlemmar och stöd från engagerade båtfolk runt om i landet. En stor del av våra dagliga kostnader (som till exempel att utbilda frivilliga och att hålla båtar och utrustning redo för utryckning) täcks av medlemsavgifterna. Och med hjälp av generösa gåvor och testamenten kan vi också investera i nya båtar och utrustning.

Därför vill vi rikta ett stort tack till dig som bidrar. Du hjälper oss att rädda liv till sjöss. Tillsammans fortsätter vi utveckla en av världens mest effektiva sjöräddningsorganisationer. Läs mer om hur du kan stödja oss på sjoraddning.se.

Ja.



FRIVILLIGA SJÖRÄDDARE SEDAN 1907.



SJÖRÄDDNINGSSÄLLSKAPET