



2021

REGATTA

KARLSTADS SEGELSÄLLSKAPS MEDLEMSTIDNING



Innehåll

Ordföranden har ordet	4
KSS Styrelse 2021	6
Nabben	8
Sällskapets ekonomi	11
Information från Hamnsektionen	12
Information från Seglingssektionen	15
Miljöinfo från hamnsektionen	16
"Låt oss hjälpas åt - för en positiv tillvaro och segling"	18
Onsdagsseglingarna	22
Fungerar båtvärmaren under 2500 kr utan problem	24
En sjöfärd över Vänern 14 – 20 juli 1935	26
Det speciella med onsdagar	36
Varma Sommarhälsningar från Fred Olsson	40
Parasegling	42
Hälsning från Sailing Embla	46
Kom med förslag	51
Qvinna Ombord	52
Västliga öar i form av Ursholmen och Väderöarna	54
Elektrisk framdrivning av båten, funkar det?	56
Hälsning från Sawubona	61
Hisingsbron	62

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

Regattaredaktionen aktuellt nummer

John Johnsen,
redaktör och ansvarig utgivare
Sigurd Wapelhorst, layout
Jerry Olsson, redaktör
Johan Johansson Iseskär, redaktör
Johan Sluiter, redaktör
Andreas Reichenberg, foto

Omslagsbild: John Johnsen
På svaj norr Rövarsand, Brommö

E-post till Regatta:
regatta@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

Välkommen till vår webbshop:

www.dintra.se



FLEXBALL REGLAGESYSTEM



REGLAGE MED SIDOMONTERING



SPEEDFRIEND VINCH HANDTAG



BOGPROPELLER



ANTI-VIBRATIONSSYSTEM



JMP IMPELLERPUMPAR



R&D DRIVSKIVOR



R&D FLEX KOPPLINGAR



SANITETSSLANG - 10 ÅRS GARANTI



Marine Transmissions
Python-Drive

**10% rabatt till KSS medlemmar
vid hämtning i Skåre**



Årets nyheter från Hydrographica!

Båtsportkort kan upplevas komplicerade att bläddra i och navigatorer med små skärmar kan vara svårlästa. Översiktskortet över Vänern i skalan 1:100 000 ger en bra överblick samtidigt som det är lätthanterat ombord. Det har dubbelsidigt tryck på vattentåligt material och är behandligt nedvikt till A4-format.

Det finns också en utgåva som väggkort där hela Vänern ryms på en sida med formatet 70 × 100 cm.

Den populära Hamnguiden 9 har nu fått en syster i Hamnguiden 5 som omfattar hela Bohuslän från Tistlarna till Strömstad. Boken är fullmatad med 371 st nya natur- och gästhamnsskator från Hydrographica.



Ordföranden har ordet

Hej KSS medlem

Nu har det gått nästan en månad sedan vårt extra årsmöte den 25/2 där en ny styrelsekonstellation valdes. Fredrik Tegnhed heter jag och har fått förtroendet som ordförande för vår förening och tillsammans med Ann Sörensen (Vice Ordföranden), Johan Sluiter (Kassör), Gunnel Berdén (Sekreterare), Thomas Håkansson (Ordf. i medlem), Robert Ahlqvist och Anders Åberg (Segling), Kenneth Jansson (Hamn), Ulf Jannerlöv och Bengt Olof Lysell (Nabben) samt Bibbi Olsson, Camilla Reichenberg och Knut Evers som suppleanter skall vi göra vårt bästa för att driva föreningen framåt.

För er som inte känner mig är jag inflyttad Värmlänning som jag brukar säga, från Uppsala. Började segla som 6-åring i Optimistjolle i Uppsala under året och i Varberg på sommaren. Jag har varit och är fortfarande aktiv kappseglare, mestadels jolle som E-jolle, Laser och nu Finnjolle. Jag växte upp i Uppsala Kanot Förening under mina unga år med många fina förebilder och en riktigt stark föreningsanda. På UKF fanns då fortfarande exempelvis Richard Sarby som ritade Finnjollen, den som jag ser det absolut tuffaste OS båten och med obruten svit sedan 1952 fram till i år. Jag kom till Karlstad för studier 1989 och har blivit kvar här sedan dess. Började i den blå

klubben på Kanikenäset - KKF och blev sedan snabbt även medlem i röd klubb - KSS. Sedan ett antal år har jag tillsammans med min fru Jenny och barnen Lisa och Anna en Contrast 33 sedan vi avyttrade vår första segelbåt, en Dixie 27. Tillsammans spenderar vi som många andra fina sommarveckor på sjön.

Vi är med några undantag i princip en helt ny styrelse vilket jag ser som mycket positivt men är för oss som axlat ansvaret också en utmaning och kräver definitivt en extra arbetsinsats, i alla fall i början. Jag kan konstatera att vi är en härlig blandning av rätt nyblivna medlemmar och båtägare och de som har varit med som medlem och innehaft båt i många år. Energin och engagemanget i gruppen går inte att ta miste på. Det har känts mycket positivt så här långt under de tillfällen vi träffats. Vi har i gruppen nu en process att lära känna varandra, hitta in i våra respektive ansvarspositioner samt förstå och axla de arbetsuppgifter som kommer med uppdraget. Som tur är har vi fått löfte om "sufflering" och stöd från våra tidigare styrelsekollegor vilket redan är och kommer fortsätta vara ovärderligt för oss.

Jag har funderat lite kring varför just vi har tagit på oss detta uppdrag mitt i allt annat som vi håller på med i livet. Ingen av oss



som ställt upp i denna styrelse besitter ngt magiskt tidskonto som man bara kan ta utav för att jobba med ett dylikt uppdrag. Vi har ju alla ett liv utanför KSS samt önskar ju också att vara på sjön och njuta av detta som alla andra och tid är då som jag ser det den största flaskhalsen. Vi skulle ju kunnat välja att fortsätta som vanligt och vara medlem som de flesta av oss och engagera oss när det ropas på hjälp. I gruppen som vi nu bildat känner jag att det genomgående finns stark känsla för föreningslivet och det ideella engagemanget som är så viktigt för att en förening som våran skall finnas och må bra. Däri ligger svaret till min fundering och frågeställning, detta gör att vi väljer att avsätta del av våran tid till styrelsearbetet i KSS. Jag hoppas att ni medlemmar ser detta och uppskattar just den tid och det engagemang vi väljer att lägga på våra uppdrag, det är ju till stor del för er skull vi gör detta.

Vi har till dags dato hunnit ha ett konstituerande styrelsemöte, ett ordinarie möte samt ett planerings eller kalla det strategimöte nu så sent som igår. Vi kommer behöva åtminstone till efter sommaren innan vi börjar bli varma i kläderna. Vi har samtidigt som vi är ny grupp med allt vad det innebär att förhålla oss till rådande omständigheter vilket kräver än mer av oss

för att lyckas med att kommunicera och jobba tillsammans. Så här långt har det gått bra och får B-O bara ordning på sin datorfläkt så kan vi köra teams riktigt bra.... (ni får ursäkta ett internt skämt).

Slutligen vill jag säga att ni skall nog inte förvänta er några stora omvälvande saker komma ske den närmaste tiden. Vi har dragit uppriktlinjerna får vårt arbete under vårt möte igår och vilken inriktning vi vill ha på vårt detsamma. Detta behöver vi jobba med lite mer innan detta sätter sig. Helt klart är att prio ETT är att verksamheten skall komma igång som vanligt och båtar skall snart i sjön och med allt vad detta innebär. Inom kort kommer vi meddela lite beslut kring de ärenden som vi ärvde med oss på det extra årsmötet. Vi skall ha nästa styrelsemöte först bara, andra veckan i april. Vi kommer då också förmedla lite mer om vad vi kommer lägga fokus på och därefter så hoppas jag att ni kommer börja se ngt av det vi ämnar fokusera på.

Med detta säger jag - SeGlaUt och så ses vi på vattnet.

Med vänlig hälsning / Fredrik Tegnhed



KSS Styrelse 2021



Ordförande
Fredrik Tegnhed
070 299 56 88



Vice Ordförande
Ann Sörensen
073 077 77 23



Kassör
Johan Sluiter
073 050 56 04



Sekreterare
Gunnel Berdén
070 643 54 43



Seglingssektion
Ordförande
Robert Ahlqvist
073 545 14 20



Hamnsektion
Ordförande
Kenneth Jansson
070 674 63 73



Seglingssektion
Vice Ordförande
Anders Åberg
070-001 07 31



Nabbensektion
Ordförande
Ulf Jannerlöv
070 395 67 40



Medlemssektion
Ordförande
Thomas Håkansson
070 202 75 11



Nabbensektion
Vice Ordförande
Bengt Olof Lysell
070 611 31 75



Suppleant
Camilla Reichenberg
070 172 45 88



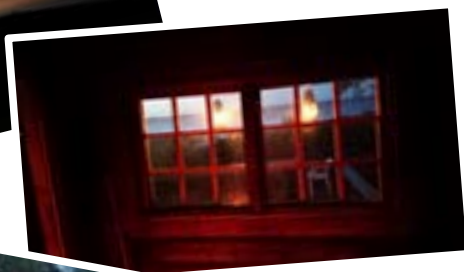
Ledamot
Bibbi Olsson
072 523 66 66



Suppleant
Knut Evers
070 541 55 83

Nabben

Förra året blev annorlunda med flera inställda aktiviteter på Nabben på grund av pandemin. I skrivande stund ser programmet för 2021 ut som följer, men ingen vet hur pandemin med åtföljande rekommendationer och restriktioner utvecklas. Vi hoppas alla att vi kan träffas på Nabben som vanligt i år, men mycket är osäkert och vi vet ännu inte hur vi kommer att kunna genomföra våra aktiviteter. Vi återkommer med mer information senare i vår.



Program på Nabben 2021

Vårstädning/arbetshelg 1	Alla KSS-medlemmar välkomna	1-2 maj	10.00*
Vårstädning/arbetshelg 2	Alla KSS-medlemmar välkomna	8-9 maj	10.00*
Midsommarfirande		25 juni	
Kräftskiva		14 augusti	
Höststädning		18-19 sept	10.00*

*) Hämtning från Skansviken kl 9.30 både lördag och söndag efter överenskommelse med Ulf.

Prioriterade områden för 2021 (förutom allmänt underhåll och städning)

Byta ut gamla och dåliga flytkroppar på förtöjningsbojar.
Köpa och transportera ut ved till bastun.
Målning av verktygsboden utvändigt.
Renovering av båtbyggnaden.



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

Läs och respektera våra trivselregler, som finns att läsa på anslagstavlan på Nabben, och på hemsidan. De är till för att alla skall trivas på vår fina ö. Observera att vi inte har någon allmän sophantering på Nabben. Alla sopor tar var och en med sig tillbaka i båten. Lägg gärna tomma pantburkar i avsedda tunnor vid grillen och bastun, då stödjer vi Sjöräddningssällskapet. Observera endast burkar i tunnorna.

Vårstädning 1-2 maj och 8-9 maj

Alla KSS-medlemmar är välkomna på vårstädning 1-2 och 8-9 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 9.30 så hör av dig till Ulf! Du kan också få en vägbeskrivning skickad till dig. Återtransport på eftermiddagen/vid behov.

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.

Skadegörelse på Nabben

Vi har under fjolåret haft en del meningslösa skadegörelser på vår klubbholme vilket vi tycker är mycket tråkigt. Någon har vid olika tillfällen huggit bort barken på tallar vid långgungan samt vid bastun som är omöjliga att återställa. Bordtennisbordet, nya racket och bollar har också varit utsatta och händer det igen så tar vi bort det.

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.



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

Ulf Jannerlöv, ordförande
Dixie 27, Koala
nabben@kdss.se
070-395 67 40

Bengt-Olov Lysell, vice ordförande
Dixie 27, Amanita
nabben@kdss.se
070-611 31 75

Sällskapets ekonomi

Alla har väl sett hur mycket aktivitet om alltid pågår i hamnen och, kanske lite mindre synligt, i övriga sektioner. Detta hade inte kunnat fortgå utan en bra ekonomisk ställning som byggts upp över åren av alla de som verkat i sällskapets olika delar.

Vi har en stor verksamhet med mer än 1 100 medlemmar – att hantera detta blir som ett mindre företag. En förutsättning för att kunna hantera detta är det arbete som vi som medlemmar lägger och avlönas med korv och kaffe.

Med den ambitionsnivå som vi har och måste ha så kräver det också mycket resurser för att hålla våra anläggningar i ett gott skick.

Vi får in ca 2 300 tsek per år i olika avgifter och gör av med ungefär lika mycket (2021 går det åt 300 tsek mer än vi får in men det täcks av investeringsavsättningar). Avgifternas storlek varierar med ca 100 tsek beroende av beläggningen av brygg- och landplatser.

Avgifterna går till löpande kostnader, underhåll och investeringar. Gränsen mellan underhåll och investeringar är hos oss lite flytande eftersom vi är en ideell organisation och inte behöver ta hänsyn till skatteregler och direktavskriver därför både förbättringsåtgärder och nyinvesteringar.

När vi säger löpande kostnader ingår sånt som vänder sig direkt till oss medlemmar bl.a. utbildningsinsatser, seglingsavgifter, cafékvällar m.m.

Vi har, som ni vet, betydande tillgångar i form av bryggor, byggnader (både i hamnen och på Nabben), traktorer, båtar, verktyg m.m. och så klart Nabben. Försäkringsvärdet exklusive byggnader, som är fullvärdesförsäkrade och exklusive Nabben (byggnader och bryggor är försäkrade) är närmare 10 000 tsek.

En stor del av det underhållsarbete som utförs görs självklart för att bibehålla funktionen på våra tillgångar så vi kan fortsätta nyttja dem och då behåller de också sitt värde.

Sällskapet har byggt upp ett eget kapital på 2 246tkr som så när som på 100tsek är avsatta för investeringar. En del av dessa avsättningar är öronmärkta för de ledningar som vi ska överta ansvaret för år 2028, för det sätter vi av 80tsek per år som en buffert.

Vi har idag kända investeringsbehov om ca 4 200 tsek 2020/21 – 2025/26. Av dess åtgär 2 800 tsek till hamnen, bryggor, planer, belysning, säkerhet m.m. Seglingssektionen bedöms behöva investera nära 1 000 tsek ibland annat nya båtar. Medlemssektionen behöver investera ca 300 tsek och Nabben lite drygt 100 tsek.

Vår likviditet är bra, och det ska den vara då det ger en trygghet och möjlighet att hantera snabba behov och investeringsbehov som inte täcks av löpande avgifter. Kassan varierar men är f.n. på ca 4 000 tsek varav ca 1 700 tsek är obligationslån från medlemmarna.

Kenth, avgående kassör

Information från Hamnsektionen

Som ni som besökare redan märkt så har en hel del arbete lagts ned i hamnen. Bl a har M-bryggan förstärkts och en ny brygga K har anlagts. Vi har även påbörjat arbete med säkerheten inom området. Det omfattar brand och livräddning samt trafik men mer om det längre ned.

Sjösättning

Sjösättningen börjar den 2 maj och håller på till den 6 juni. Efter det så stänger hamnsektionen ned varvsverksamheten och all officiell service i KSS regi upphör.

Vi i hamnsektionen vill att ni är klara då eftersom vi måste påbörja arbetet med att iordningställa inför sommaren. Det handlar om att flytta vagnar och kunna städa av området och annat nödvändigt underhåll.

Vagnar (med eller utan båt)

Ni måste se till att alla är nedpallade och flyttbara från den 1 maj. Ni måste också ha märkt dem med ert namn och telefonnummer, fullt läsbart, samt fungerande hjul/däck. De som inte är rätt märkta kommer inte att sjösättas.

Parkering under sjösättningsdagar

Med hänsyn till säkerheten och utrymme så får ingen parkering ske inom området när sjösättning pågår. Bommen kommer att stängas ca 15 min innan start. Vänligen respektera detta.

Efter sjösättning

När båten är sjösatt ska vagnen tillbaka till sin plats (rad) där den stod. All utrustning ska vara på vagnen innan dagens slut. Om inte kommer det att bli extra jobb för de som sjösätter vid kommande tillfällen. Utrustning och övrigt material som inte följer med när vagnen flyttas kommer att slängas.

Bryggplatser som inte kommer att användas

Har ni för avsikt att inte sjösätta och inte redan anmält det till bryggplats@kdss.se är det hög tid nu.

Tider

Förmiddagspass börjar 09:00, samling 10 min före, max 15 båtar/pass
Eftermiddagspass börjar 13:00, samling 10 min före, max 15 båtar/pass.
Anmälan kan ske via BAS till ett begränsat antal samt i klubbhuset.
Hälften av tillfällena kan bokas i BAS fram till en vecka före. Därefter finns bara möjlighet att boka i pärmen i klubbhuset.

Dag	Antal pass	Max antal båtar	Anteckning
Söndag 2 maj	2	30	
Lördag 8 maj	2	30	
Onsdag 12 maj	2	30	
Söndag 16 maj	2	27	Med mast på em, max 12 båtar
Onsdag 19 maj	1	15	Endast fm
Lördag 22 maj	2	30	
Söndag 23 maj	2	30	
Lördag 29 maj	2	30	
Söndag 30 maj	2	30	
Söndag 6 juni	2	30	

Extra pass

Med anledning av de restriktioner som vi har gällande COVID-19 så kommer ett antal extra pass att läggas in vid behov.

Varje måndag och torsdag kväll mellan 1700–2000 från den 19 april till den 27 maj, utom vecka 20. Max 6 båtar/tillfälle. Anmälan kommer att kunna göras på samma sätt som ovan.

Upptagning

Tider och anmälan som vid sjösättning

Dag	Antal pass	Max antal båtar	Anteckning
Onsdag 22 sept	2	20	
Lördag 25 sept	2	20	
Onsdag 29 sept	1	10	Endast fm
Lördag 2 okt	2	20	
Söndag 3 okt	2	20	
Söndag 10 okt	2	20	
Onsdag 13 okt	1	10	Endast fm
Lördag 16 okt	2	20	
Söndag 17 okt	2	18	Med mast
Lördag 23 okt	2	20	
Söndag 24 okt	2	20	

Allt sommarvatten, inkl. spolplattan, stängs av i början på november, så se till att komma upp i tid. Kan bli tidigare beroende på väder.

Nattvakten

Nattvakten börjar den 1 maj och avslutas den 15 oktober. Har ni flera båtar på land eller i sjön så betyder fler nattvakter. För övrigt gäller samma regler som tidigare år, se nattvaksreglementet (finns på hemsidan).

Båtbottenprojektet

Som tidigare informerats om så kommer det projektet att dra igång under hösten. Tider är inte bestämda men det kommer att finnas information på hemsidan och i klubbhuset. De som anmält intresse kommer att få meddelande via mail.

Bryggor

I skrivande stund så pågår arbete med att färdigställa brygga M och K. När ni läser detta så hoppas jag de är klara att tas i bruk och allt markarbete runt dem är klart.

Under byggperioden har det varit mycket arbete i och runt Marinan och jag har hört att det finns de som påtalat det. Vi kommer så snart det är möjligt att se till att det blir rent och snyggt inom området, förhoppningsvis är det klart när ni läser det här.

Landgångar

Vi har tagit tag i de som vi har resurser till och när ni läser det här så ser ni om vi lyckats. Det gäller brygga A, C och D, är de nymålade så har vi hunnit annars inte. Det kommer en ny vinter då vi får fortsätta det arbetet.

Säkerhet

Parkering/hastighet

Under vintern har vi påbörjat ett arbete med att stärka upp säkerheten inom hamnen. Det innebär bland annat att vi kommer att sänka hastigheten till 20 km/h i stället för 30 km/h

som nu. Vi som ägnar mycket tid här nere ber er att respektera det. Vi vill också kunna gå hem på kvällen.

Vi har också bestämt att det ska vara parkeringsförbud längs vägen vid brygga F mellan 1 november till den 15 april. Motivet till det är att vi behöver det området att förvara vagnar, arbetsredskap och sten under underhållsarbetet. Det kommer att bli mera frekvent utnyttjat framöver.

Det har hörtsammats av de flesta men inte av alla, skärpning.

Vi har även tagit beslut på att det ska vara parkeringsförbud inom hela hamnområdet mellan 21:00 till 08:00 under vinterhalvåret (1 november -15 april). Skyltar har satts upp var snäll och respektera det. Motivet är att det ställer till problem vid bla snöröjning.

Brand

Arbete pågår med att se över brandsäkerheten på hela området. Vi kommer att prioritera bryggorna och därefter övriga hamnen. Allt kan inte ske på en gång utan vi måste ta det i flera steg.

Livräddning

Tanken är att det ska finnas livräddningsutrustning vid alla bryggor med åtminstone en räddningskrans och en lång stång med krok. Detta kan inte heller ske över en natt utan även där måste vi hålla oss till budgeten.

Avslutningsvis

Hamnsektionen tackar för den hjälp vi fått under det gångna året. Alla har inte blivit kallade till arbete och det beror till stor del på att vi inte kunnat samla så många samtidigt. Det beror också på att varje gång det ska ske någon form av verksamhet så är det ett fåtal personer som alltid måste närvara som arbetsledare och där har vi idag en "bristvara".

Information från Seglingssektionen

Säsongen 2020 inleddes med utbildningsserien "Bli en bättre seglare", med tre teoritillfällen och ett tillfälle för praktiska övningar. Intresset var stort, totalt deltog 36 personer i utbildningarna. Kursen var uppdelad i en grupp för enbart kvinnor och en grupp där även män kunde vara med. Onsdagsseglingarna kunde genomföras trots pandemin. Även där var intresset stort, topprekordet var 29 deltagare. Andra aktiviteter under säsongen var Jäverön Runt, Vänern Shorthand Race och One Man Race. Ett par eskaderseglingar gick också av stapeln.

Vi har påbörjat visst samarbete med KKF. Målet är att få till en bättre samverkan mellan klubbarna och förhoppningsvis öka intresset för segling. Funktionärsgruppen har dock kunnat träffas

under säkra former och jobbat med båtarna, även om de inte har blivit seglade.

Kommunen har bekostat en ny personlyft. När vi nu blickar framåt är huvudmålet "fler segel på sjön". Vi ser det som viktigt att öka antalet delaktiga inom seglingssektionen. Vi vill kunna genomföra eskaderseglingar, där söker vi funktionärer! Ett flertal kappseglingar planeras, se datum nedan. Och så blir det förstås onsdagsseglingar, de går som vanligt varje onsdag 18:30 under sommaren med uppehåll under industrisemestern. Exakt vilka veckor det blir kommer att meddelas på hemsidan.

Efter Corona-uppehåll återupptas paraseglingen med totalt 10 seglingskvällar. En C55 ska införskaffas och våra två befintliga båtar ska uppdateras. Ett par olika utbildningsinsatser planeras.

Kappseglingar 2021

Under 2021 arrangerar vi nedanstående kappseglingar.

All administration runt våra kappseglingar sker på samma sätt som förra året i Svenska Seglarförbundets tävlingskalender, Sailarena. Här hittar ni inbjudningar och andra dokument, anmälan, anmälda deltagare samt resultat.

12/6	Jäverön Runt
19/6	Vänern Shorthand
21/8	Karlstad Solo Race
11/9	Höstregattan

Miljöinfo från hamnsektionen

Båtbottenprojektet

I början av mars 2020 deltog KSS i en screening av metallförekomst i båtbottnfärger. Projektet, som var ett samarbete mellan Länsstyrelsen, Värmlands båtförbund, Skoghalls båtsällskap och KSS, finansierades med LOVA-bidrag. 100 båtar mättes vid KSS Kanikenäset. Mätningarna visade att 47 båtar hade bottenfärg med kopparhalter över projektets gränsvärde 16 %. Detta motsvarar halten i Östersjöfärg. 22 båtar hade halter motsvarande västkustfärg (54%). Enstaka båtar översteg projektets gränsvärde för bly och tenn.

Skrapning och rengöring av båtbottnar som inte görs på ett ansvarsfullt sätt är den största orsaken till utsläpp och halter i vattenmiljön och på uppställningsplaner. För att öka medlemmarnas kunskap och medvetenhet om båtbottnfärgers påverkan på miljön och förhindra föroreningar, har KSS ansökt hos Länsstyrelsen i Värmland om LOVA-bidrag för ett båtbottnsaneringsprojekt. Vi avser att bygga en fast tälthall där sanering av båtbottnar kan göras på ett säkert sätt samt genomföra sanering av 30 båtar genom isblästring. Representanter för KSS hamnsektion har deltagit vid en båtbottnblästring och bedömer att metoden ger en säker hantering så att alla färgrester kan samlas och lämnas till destruktion.

Pengarna tilldelas Länsstyrelsen från Hav och Vattenmyndigheten tidigast i månads-skiftet februari/mars 2021. Endast kostnader som uppstått efter beslut om bidrag får belasta LOVA-projekt. KSS måste därför

avvakta beslut innan vi kan påbörja förberedelsearbetet. Arbetet riskerar då att krocka med vårrustning och sjösättning. En period när vi bedömer att det blir svårt att samla medlemmar till förberedelsearbetet. Restriktioner för att förhindra spridning av Covid-19 måste också vägas in. Det kan vara svårt att hålla avstånd under vissa arbetsmoment. Förberedelser för projektet planeras därför till september och saneringar genomförs efter båtupptagningarna i oktober och november 2021

Kostnaden för att blästra en 30-fotsbåt bedöms vara ca 12000 kr men kan variera beroende på färgens tjocklek och typ. LOVA-bidraget täcker 80 % av kostnaden. Båtagaren måste även bidra med eget arbete den dag båten saneras och vid förberedelserna. Hamnsektionen har redan en preliminär intresseanmälan från drygt 30 båtar, men kommer att prioritera båtar med påvisat höga värden eller där båtagaren vet att båten målats med västkustfärg. Framgent kommer all renskrapning och blästring hänvisas till tälthallen.

Om intresset blir stort kommer vi att ansöka om LOVA-bidrag för fortsättning 2022.

Vilken typ av båtbottnfärg som är godkänd avgörs av båtens hemmahamn. Kopparhaltiga båtbottnfärger är inte godkända för användning i Vänern och får därför endast användas av den som hela båtsäsongen har sin hemmahamn på västkusten. Västkustfärg är inte alls nödvändig för några

sommarveckor på kusten. Håller man lite koll känner man de små knotttrorna när havstulpan-larverna fäst på båtbottnen. Under ett par veckor är det lätt att få bort dem med en plastskrapa. Borra ett litet hål och säkra skrapan med ett snöre och ta ett bad. Går man tillbaka till sötvatten under "larvperioden" släpper de av sig själva.

Västkustfärg förhindrar inte påväxt av "grönslick" här i Väner.

Alternativa bränslen för båtmotorer är en aktuell båtmiljöfråga.

Alkylatbensin framställs ur gasfraktionen vid oljeraffinering. Den förbränns mycket effektivt och utsläppen av skadliga aromatiska kolväten är 80 – 90 % mindre än för vanlig 95 oktan. Särskilt väl märks detta för gamla 2-taktare som luktar och osar mycket mindre. Miljövinsten blir stor eftersom jollemotorn används mest i känsliga grunda och skyddade vatten.

För att få korrekt smörjning av jollemotorn rekommenderas att köpa alkylat 4-takt och sedan blanda in 2-taktarolja för marint bruk som är anpassad för vattenkylda motorer. Färdigblandad alkylat 2-takt är avsedd för luftkylda motorer som tex motorsågar. Ibland behövs en justering av förgasare och tändning för bästa motoreffekt.

Ecopar är en syntetisk diesel som framställs ur naturgas. Liksom alkylatbensinen ger den renare avgaser med lägre halter av sot och cancerogena ämnen. Den används därför i arbetsmaskiner i dåligt ventilerade utrymmen. Giftigheten för vattenlevande organismer är också lägre.

Sjöräddningssällskapet har testat Ecopar på några av sina båtar under en femårsperiod. Man kommer dock sluta med bränslet eftersom man haft driftstörningar som inte

kunnat analyseras fullt ut. (Personligt meddelande Niklas Jendeby SSRS)

HVO100 är kemiskt mycket lik fossil diesel men framställs genom hydrering av vegetabiliska oljor. Råvarorna är restprodukter från livsmedels- och skogsindustri och anges som förnybara. Miljönyttan är dock ifrågasatt då många tillverkare använder en hög andel restprodukter från palmoljeindustrin som har stora negativa effekter på ekologi och miljö vid palmoljeplantagerna i Sydostasien. Till skillnad mot diesel med RME inblandning ger HVO100 mindre sotutsläpp och liten risk för växt av dieselbakterier. Sjöräddningssällskapet planerar för test av HVO100.

Eftersom en driftsäker motor är mycket viktig för sjösäkerheten bör man kolla noga med sin motortillverkare innan man går över till alternativa dieselbränslen.

Och glöm inte, det bästa sättet att minska utsläppen är trots allt att använda motorn så lite som möjligt.

Ta det med ro och använd årorna till jollen. Hissa segel och segla så länge vinden bär.

Till sist några korta men viktiga miljötips.

Sopboden med särskilda kärl för glas och metall har i stort fungerat bra. Boden hålls öppen maj – oktober. Pantamerakärllet sköts av sjöscouter.

Miljöfarligt avfall får inte lämnas i sopboden. Alla medlemmar skall själva lämna det till kommunens miljöstation.

Det är i de flesta fall ett enkelt "gör det själv jobb" att **installera sugtömning för toatanken**. Genom att använda toatömningsstationen bidrar vi inte till övergödning av de grunda skyddade vattnen där vi gärna ligger med våra båtar.

Hamnsektionen/Nisse Hansson

"Låt oss hjälpas åt - för en positiv tillvaro och segling"

Årsmötet slutade för många i förvåning då ordförande Stefan Ekblom, och vice ordförande Jakob Ångeby, och chefen för hamnsektionen Lennart Andersson, och kassören Kenth Larsson under sittande möte meddelade att man inte ställer upp till omval som var föreslaget från valberedningen. Kom det som en överraskning? Var det en trumpen reaktion för att man inte fick som man ville? Eller var det en logisk konsekvens av en serie situationer de senaste åren? Här får du veta mer om vad som egentligen har hänt, vilka slutsatser som dragits, och vad som gjorts, för att genomföra en förändring i syfte att förbättra och skapa förutsättningar för en hållbar utveckling av KSS. När sista raden är läst förstås att kvartettens avhopp från omval till styrelsen var en logisk konsekvens, och utan bistra känslor. Det var ju så det var sagt.

Vi som nu inte ställer upp till omval har alla verkat i styrelsen de sista fyra åren. Som ny i styrelsen går den första tiden till att förstå verksamhetens omfattning och utmaningar. Vi noterade att styrelsen ofta blev låst av operativa frågor som inte utvecklade KSS, som till exempel ordningsfrågor och att lösa konflikter med medlemmar som inte betalat avgiften, eller allehanda liknande "polisiära" frågor. Eller utredning av möjligheten att

fälla några träd på Nabben, trots att det är ett naturreservat – lagar och förordningar. Båtskjul som troligtvis inte användes i det syfte som avsetts – går det att göra något åt det – vad säger jordabalken? Inget av detta leder dessvärre till en utveckling av KSS.

Att säkerställa en fungerande verksamhet i nuet och samtidigt jobba för en positiv utveckling är styrelsens uppdrag. Vi såg brister i den verksamhet som pågår och alldeles för lite kraft frigjordes åt utveckling. Det fanns ett behov att vidareutveckla KSS i linje med syftet som utpekats i stadgarna, dvs att främja segling, och att kunna ha segelbåt.

Styrelsen tog initiativ till aktiviteter som skulle inkludera och locka nya medlemmar. Hamnens dag kom till stånd, och värdegrundsarbetet genomfördes, pådrivet av flera medlemmar som känts sig kränkta av några i "det gamla gardet" som sagt ifrån. Kappseglingsverksamheten fick ett uppsving och paraseglingarna var mycket uppskattade. Medlemsektionen drev verksamheten med stort engagemang och svarade snabbt på alla mail och telefonsamtal, såg till att allt det administrativa flöt på med nya medlemmar, hemsida och nycklar mm. Hamnen drev renoveringsprojekt och underhöll bryggor,

maskiner, kranar, och byggnader. Nabben sköttes klanderfritt. KSS blev årets båtklubb 2019! Alla var nöjda utom dom som inte orkade mer. Det var för mycket, på för få. Vi hade vetat det en längre tid. Trots flera upprop om hjälp så fanns inte hjälp att få, speciellt till uppdrag som kräver ansvar för en verksamhet.

Senvintern och våren 2020 var det tydligt för styrelsen att vi behövde göra något för att förbättra KSS och skapa förutsättningar för en stabil och frisk organisation. Hamnen gick på knä, och Medlemssektionen med kämparna Anders Olsson och Theo Arnt meddelade att nu vare sig ville eller orkade man mer, det är en betungande administration. Hamnchefen var nedtyngd av arbete med samordning och genomförande av underhåll utöver en avsevärd administration. Bristerna i organisationen var flera. Några sammansvetsade gäng i KSS jobbade och bidrog mycket, men för få ställde upp när det behövdes, och ännu färre var beredda att driva ett ansvarsuppdrag. Speciellt stor är bristen att finna frivilliga att ta ett ansvarsuppdrag. Då för mycket arbete och ansvar tynger för få, så blir ju situationen negativ istället för positiv, och man riskerar att bli utbränd. För att få frivilliga att ta

ansvarsuppdrag menade vi att det behöver finnas en tydlig organisation som avgränsar ansvar, och en process som garanterar att nödvändiga resurser kommer att tillföras för genomförandet.

I syfte att komma tillrätta med problemen och skapa en hållbar grund för positiv utveckling utarbetade styrelsen ett förslag om "arbetsplikt" som syftar till att de som av någon anledning inte kan eller vill bidra med arbete får betala istället, och att för de som väljer att engagera sig ska finnas en tydlig organisation och beskrivning av arbetsuppgifter, samt en process för hur dessa arbetsuppgifter fördelas, organiseras och genomförs. Vi insåg att genomförandet av ett sådant förslag kommer att kräva ett stort engagemang och insats från styrelsen.

Valberedningen kontaktade sittande styrelse i maj 2020 och frågade vilka som kan ställa upp till omval. Vi fick då veta att flera nyckelpersoner, vars mandat skulle gå ut vid kommande årsmöte, inte tänkte ställa upp till omval. Det var inte bra för genomförandet av förslaget vi varit med och utarbetat då vi förutsåg att en rejäl insats kommer krävas av ett väl fungerande team. Efter intern överläggning kom vi överens om att ställa

upp till omval, under förutsättning att förslaget till förändring i KSS fick en bred förankring och att styrelsen fick ett tydligt mandat att driva frågan vid årsmötet. Detta meddelades med all tydlighet till valberedningen med en önskan att detta skulle framgå, så att alla medlemmar skulle veta vad som gällde.

Styrelsen kommunicerade förslaget om nya regler för arbetsplikten, enligt stadgarna, innan årsmötet. Ett informations- och diskussionsmöte sammankallades dit alla medlemmar var inbjudna och uppslutningen var relativt god – över 80 deltagare var med vid det 4 timmar långa digitala mötet där flera kritiska röster mot förslaget höjdes, och några positiva. Det ledde till att styrelsen justerade förslaget till årsmötet och lämnade avgiftsbeloppet och mängden arbete öppet för utredning, men höll kvar vid nödvändigheten att genomföra principen och grundtanken i förslaget. Vid mötet informerades också att ovan nämnda kvartett ställt upp till omval, under förutsättning att den nya styrelsen fick ett tydligt mandat att genomdriva förändringar i linje med föreslagen princip.

Till årsmötet kom ca 15% av KSS röstberättigade medlemmar. Flera kritiska röster mot förslaget höjdes, och årsmötet beslöt att återremittera förslaget till styrelsen för fortsatt utredning. Den nya styrelsen fick alltså inte mandat att genomdriva

förändringar i linje med den princip som föreslagits, även om avgiften och arbetsmängden skulle ha beslutats vid ett extra årsmöte vid senare tillfälle. Eftersom förslaget inte fick gehör och styrelsen det efterfrågade mandatet, gjorde vi som vi meddelat valberedning sedan flera månader – vi ställde inte upp till omval.

Så, nya krafter ska ta vid och föra KSS framåt. KSS står vid ett vägskafl. Vart är vi på väg? Låt oss stödja den nya styrelsen på ett konstruktivt sätt. Låt oss hjälpas åt i linje med den värdegrund som lagts – för en positiv tillvaro och segling. Till de som letar efter fel och brister – hjälp till istället för att mest leta fel och kritisera. Till de som aldrig har tid att hjälpa till – testa – det kan vara trevligt! Till alla de som vill och försöker – fortsatt så, tack för din kraft! Till de som inte kan och vill lägga tid i KSS – ett bidrag med pengar är också ett värdefullt bidrag! Med en tydlig och bra organisation kan vi göra KSS ännu bättre. Låt oss stödja den nya styrelsen på vägen fram. Vi kommer att fortsätta engagera oss i KSS och allt det bra vi har tillsammans. Vi ser fram emot att göra det!

Med tack för åren som gått, och tillförsikt mot åren som kommer!

Stefan Ekblom, Jakob Ängeby, Lennart Andersson och Kenth Larsson.

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.sjö.se

Onsdagsseglingarna

Är du sugen på att kappsegla? Har du funderat på våra onsdagsseglingar, men är lite osäker på hur det går till?

Vi ska räta ut några av frågetecknen, förhoppningsvis de flesta. Så här kommer det att gå till på onsdagarna i sommar, om inte Coronan sätter stopp för det. Mellan 17:30 och 18:00 är det anmälan i klubbhuset, där en startansvarig från seglingssektionen finns på plats och tar emot anmälningarna. Du behöver veta din båts SRS-tal, som används för att räkna ut rättvisa tider. Ett sorts handikappsystem alltså, så att olika båtar ska kunna tävla mot varandra. Om du inte känner till SRS-talet kan du oftast hitta det i tabellerna på: <https://www.svensksegling.se/matbrevbatteknik/AlltduvillvetaomSRS/SRSTabeller/>. Den startansvariga meddelar också vilken bana som ska seglas. Det finns några olika färdigtryckta bankartor i pärmen, benämnda A, B, C osv. Här kan deltagarna också vara med och påverka banvalet, till exempel föreslå

en kortare bana om det är svaga vindar.

Efter kl. 18 går det inte att anmäla sig, eftersom den startansvariga måste gå till startplatsen och förbereda starten. Samtidigt går deltagarna till sina båtar och beger sig till startplatsen, som är utanför den byggnad som kallas Marinan och ligger bredvid sjömacken i norra delen av hamnområdet. Vi brukar köra starterna från balkongen på Marinan och start-/mållinje blir då en tänkt linje mellan en röd flagga på balkongen och den gulmålade trädykdalben ute i vattnet.

Det finns också en Facebook-grupp som heter "Onsdagssegling i Karlstad". Där kan du oftast anmäla dig i förväg och om det är många anmälda visas avvikande starttider om startfältet delas upp i flera grupper. Så kolla där så att du är helt uppdaterad.

Startproceduren utgörs av en kombination av ljudsignaler och flaggor enligt bilden nedan.

- Kl. 18:25 hör du första varningssignalen inför starten, ett kort “tut”, och den blå/röda flaggan sätts upp.
- En minut senare kommer ett kort “tut” till och den blå/vita flaggan sätts upp.
- Sedan dröjer det tre minuter till nästa signal, som är ett lite längre “tuut”. Då är det en minut kvar till start och den blå/vita flaggan tas ned.
- Till sist ett kort “tut” igen vid start kl 18:30. Då tas den blå/röda flaggan ned och tidtagningen startas.

Signal	Flagga	Flagga upp/ner + ljud kort/lång	Minuter innan start
Varning		 	5
Förberedelse		 	4
En minut		 	1
Start		 	0

Själva seglingen tar mellan en timme och en och en halv, beroende på bana och vindförhållanden. När du sedan passerar mållinjen får du (oftast) ett litet “tut” som bekräftar målgången. När alla kommit i mål vidtar lite matematiska övningar för startern, som ska räkna om tiderna med hänsyn tagen till SRS-talen. Under tiden åker deltagarna och parkerar sina båtar innan återsamlingen i klubbhuset.

När alla är tillbaka i klubbhuset presenteras resultatet. Tack vare SRS-talen är placeringen i resultatlistan inte alltid densamma som ordningen i mål. Du kan ligga högre upp än du tror. Kvällens vinnare får, förutom applåder, också ett paket kaffe.

Jerry Olsson

Fungerar båtvärmaren under 2500 kr utan problem

och hur ser brandrisken på värmaren ut? Är den säker?



Kan denna värmare vara ett bra alternativ för Sveriges klimat som kan innehålla kyliga vår- och höstdagar samt även kalla sena sommarkvällar?

Det finns många alternativ därute så frågan är vilken värmare man ska välja? På internet är det en ren djungel med bland annat värmare från Amazon för enbart 1000 kr.

Jag har kollat lite närmare på en Eberspächer kinakopia som Ton Vierling har installerat i hans Finnflyer från 1980. Vid flera tillfällen har jag haft kontakt med honom och han berättat att han var hemma istället för att vara på Nabben pga att det var för kallt vilket medförde ett köp av en värmare från Kina. Värmaren köptes på blocket med 1 års

garanti. Idag ska vi sätta igång den och kontrollera om den gör vad den lovar enligt bruksanvisning och manualen.

När det gäller dieselvärmare finns det kända varumärken som Eberspächer och Webasto, och nu på sista tiden även märket Planar som kommer från Ryssland men säljs idag under namnet Autoterm. Detta pga att det såldes ett stort antal kopior från Kina med namnet Planar tryckt på dieselvärmaren. Prisskillnaden mellan olika dieselvärmare är stor. Eberspächer D2 som har en effekt på 2200 watt har ett pris på 12000 kr, samtidigt som en värmare från Kina kan vara så billig som 2000 kr vid onlineköp i Sverige, samt ännu lägre på sidor som Banggood och Amazon.

Det visar sig att de kinesiska värmarna har ett dåligt rykte, och om man kollar lite närmare på just värmare från Kina på internet finns det filmer utlagt där de börjar brinna. Detta har lett till en Facebookgrupp (med mer än 25 000 medlemmar), där man delar information om hur bra de är och alla fel som kan uppstå med dessa värmare samt hur man får tag på reservdelar.

Ett vanligt klagomål som uppstår kring vissa billiga dieselvärmare är att de har bullriga bränslepumpar och avgassystem. Det beror oftast på att installationen inte utfördes korrekt och att ljuddämparna är av dålig kvalitet. Dåliga ljuddämpare medför obehag bland närvarande.

Bränslet verkar vara en annan problemfråga då det i vissa fall händer att förbränningskammaren kvävs på grund av kolavlagringar. Så det är viktigt att från första början ha bra koll på hur det ser ut med förbränning och att det inte ryker pga dåligt bränsle.

Och detta leder oss förmodligen till den viktigaste frågan när det gäller att installera värmare från Kina: Hur säkra är dessa billiga värmare?

En viktig aspekt att tänka på är att alla dessa dieselvärmare är designade för att användas i ett ventilerat utrymme, och att en liten del av dessa värmare från Kina är benägna att brinna igenom det uppvärmda luftutloppet så att avgaser kan komma ut i båtens utrymme. Detta är inte enbart en brandrisk, utan det betyder också att kolmonoxid kan komma in i båten. Dock har ett stort antal av dessa värmare som har varit aktiva i flera år. Jag personligen jobbar inom båtbranschen och har inte hört talas om någon brand eller kolmonoxidförgiftning när det gäller dessa värmare.

Nu ska vi sätta igång den och kolla om Tons blocketköp av en värmare gör vad den lovar.

I ett 0-gradigt vintrigt januari startar vi upp den efter att vi har kopplat in de sista bränsleanslutningarna. Tryckknapparna på displayen är lite känsliga, men det börjar röra sig någonting längre bak i båten.

Med all erfarenhet jag har av olika värmare så som Wallas, Webasto, Eberspächer och Mikuni, kan vi konstatera efter 30 minuter att den fungerar minst lika bra som de etablerade märkenas värmare, såpass bra att man nästan börjar misstänka att de försöka spionera genom elektroniken som sitter inbyggd i själva kinavärmaren. Allt fungerar som det ska och uppstarten av värmaren gick otroligt snabbt och levererad effekt är minst vad de har lovat. Inget extremt buller och ingen rök, för 2500 kr kan man vara nöjd.

Men hur länge håller den?

Ett års garanti medföljer. Håller den i fem år så kan man vara nöjd!

Johan Sluiter



En sjöfärd över Vänern

14 – 20 juli 1935

John Karlsson

När vinterstormarna tjuger kring stugknutarna, snön i massor betäcker jorden. Dagarna är korta, kvällarna långa och många dagar, ja kanske veckor går, utan att solen för en liten kort stund belyser jorden, ila tankarna gärna iväg till flydda, varma, solmättade sommardagar och färder på Vänern. Man erinrar sig en massa sådana färder och frossar på minnena, härav och på det tjugiga därvid. Försöker att minnas varje särskild färd och vänner som deltagit. Man erinrar sig galna upptåg, allvarsamma resonemang, härliga soluppgångar, vackra solnedgångar, lugn sjö, gropig sjö, dimma och regn, god fiskelycka, dålig fiskelycka, ingen fiskelycka alls. Besvärligheter och förtretligheter blir alltid glömda, kvar står i minnet endast det tjugiga.

En lugn, vacker lördagskväll i juli månad 1935, var vi alla metarordens metare samlade vid "Bussviken". Skämt och glam rädde. Chefen Gustaf var mer mallig än vanligt, han växte med var minut. Hans stora, runda mage fick en framskjuten ställning under det att ryggen blev svankig. Han trodde, han tyckte, han kände med sig att ett stort ansvar vilade på honom. Han gav goda råd här, dåliga råd där, överallt var han och lade sin näsa i blöt. Han var i sitt esse och kände sig mäkta hög. Med all rätt föralldel, ty han hade befallt, att metarorden skulle dagen därpå företa en



Väneromsegling under hans ledning. Expeditionen skulle starta vid soluppgången och mycket var att ordna med, innan chefen sköt startskottet. Chefen dundrade och skröt över att han nu skulle göra sitt livs fiskafänge. Både kvalitativt och kvantitativt. Vi andra, som skulle delta i färden, väl disciplinerade, följde chefens råd, där vi ansåg att det behövdes, för övrigt struntade vi i honom och lät honom hållas med sitt skryt. Sent omsider gav chefen signal om kojning, på det att långfärdarna måtte få sig en stunds vila. Stojet avstannade så småningom och en stilla frid utbredde sig över "Bussviken".

Kvällen var gudomlig, fullständigt lugn rädde, hög och klar luft, en äkta nordisk sommarnatt. Trots chefens uttryckliga order om kojning, tog jag mig bondpermission, ty gumman var med för att vifta farväl. Vi två, kunde ej motstå frestelsen av en liten

strandpromenad. I den ojämna terrängen promenerade vi, i halvdunklet skådade vi ut över Vänerns vatten, som låg så lugnt och fint, som endast Vänern kan göra en natt i juli. Klackens lysboj klippte till då och då. Ansträngde vi vår synförmåga litet, kunde vi långt i fjärran förnimma ett svagt ljussken, vilket förkunnade att Tärnans vaksamma varning var i verksamhet. Hur gärna vi ändock hade velat, att länge få njuta av idyllen, måste även vi till slut leta oss en väg tillbaka till lägret. Tyst var det där, endast när vi passerade chefens palä, stördes den ljuva tystnaden av starka snarkningar.

Endast ett par timmar efter det att vi hade gått ombord och ålat oss in i ruffen till vår där slumrande pojke, gick reveljen och kommenderingen från chefen började igen. Nu blev det ett ännu rörligare liv än på kvällen. Primusens lågor lyste här och var i buskarna. Det lapades kaffe och äts smörgåsar eller bullkäk, allt efter var och ens aptit. Chefen sprang mellan lagen, inspekterade, avprovade kåket och drev på samt drog försorg om att ingen förhalade tiden.

Avskedets stund var inne. Nära anförvanter omkramades. Förhållningsregler gavs av respektive fruar. Chefen och hans äkta liv omfamnade varandra så det var rent rörande. Så med en slet chefen sig ur omfamningen och med den spänstighet man aldrig tillförne sett, hoppade han ombord på Sjöfågeln och kommenderade – kasta loss –.

Så gled för sakta gående motorer hela flottiljen ut ur Bussvikens hamn. Chefsfartyget med Tor som alltiallo, tätt följd av Oskar med besättningsman i Juno, J. L. Karlsson i sällskap med Petter och Bredberg. Stig och Gerda, Axel Karlsson och Holmberg i Smickarn och till sist Hellkvist,

Sjöberg och undertecknad. Det stora efterlängtnade äventyret hade börjat. De kvarvarande viftade sitt farväl från stranden. Så ökades farten och i spridd ordning ställdes färden åt Tärnan. Vädret var det bästa tänkbara. Solen hade redan passerat osthorisonten och spred sin strålände värme över oss glada, äventyrslystna vikingar. Nya metargrund skulle erövrats, nya holmar upptäckas, vikar vi aldrig förut varit inne i, skulle undersökas och vårt längtans mål, var i första rummet Djurön. Chefen, glad som en skolpojke vilken nyss fått sitt sommarlov, snodde runt med sin racer oss andra och gav sig den på att här skulle metas. Vi andra, mer pessimistiskt anlagda hade icke hjärta att störa honom i hans utläggningar om var han skulle göra av den myckna fisken. Vid Tärnan metades på djupt vatten, på grunt vatten och på mevatten men inte ett napp för någon av oss. Detta spökade styggt, vi som skulle meta



så väldigt. Men chefens optimistiska tro på framtida fiskelycka lade sig inte. Solen gassade med oförminskad styrka. Sjöberg halsade den ena Appolinaris efter den andra. Besättningen i båtarna dåsade, endast de mer energiska, som Oskar och chefen höll ut, flyttade och lodade djupet ideligen. Trots deras ivriga försök, lyckades de inte få en enda liten sik på kroken.

Solen närmade sig middagshöjden och tiden var inne för dem som skulle ut på långfärden.

Efter ett hastigt farväl av vännerna som ej hade möjlighet att få följa med, begav sig J.L iväg. Stig var andra båt, som halade draggen och gav sig söderut. Minuterna efter Stig gjorde vi sammalunda. Rak, sydlig var kursen men chefen som höll ut i det längsta och först en god stund efter oss bekvämade sig med att följa efter, hade rätt kurs till en början men hur det var, drog han sig mer och mer åt väster. Lite nyfiken är man ju alltid på ute sjön, när någon gör en omotiverad manöver. Vi diskuterade frågan men kunde inte komma till annat resultat än att han, som vi hade upptäckt en måssvärm. Vad vi



såg men inte han, att denna svärm följde en ångbåt på väg norröver och uppsnappade de godbitar kocken kastade överbord. Sent skall syndarn vakna, och mycket för sent insåg chefen sitt misstag, ty han hade kommit mycket, för mycket ur den rätta kursen. Men när vi slutligen träffades, var det vi som tagit miste på kurs och skulle skåpa ovelt. Som en riktigt äkta Varglarsson hasplade han ur sig allt vad otidigheter han kunde komma över.

Vi i vår båt höll kursen, drack Appolinaris, njöt av tillvaron och struntade totalt i chefens galna förhållande. Färden fortsatte över öppet vatten, utan att störas av vare sig holmar, skär eller grund. Så småningom fick vi för över, sikte på land. Vi visste och förstod, att vi närmade oss Djurön. Allt större och större, växte den sig upp i vattnet och de

fyra båtarna, drog sig mer tillsammans och sammanträffade slutligen strax utanför Mallbergs hamns inlopp. Stränga order från chefen att inte gå iland, förrän de djupbackar, han på sjökortet hade iakttagit och som enligt av honom gjorda beräkningar, ovillkorligen skulle finnas sik på, blivit av samtliga väl undersökta. Vi hade då vistats i båtarna sedan kl.4 på morgonen. Chefens beräkningar kom ej heller på skam, ty det fanns sik där och några stycken feta, granna sådana, hamnade i båtarna. Nyfångad inkokt sik smakade maffe. Trots vännen Sjöbergs protester mot matordningen, åt han dock med stor aptit och sköljde ner den med en flaska Appolinaris.

Efter det att vi hade lyckats konstatera, att det fanns sik i omedelbar närhet av Djurön, fick vi så lov att angöra hamnen. Längst in i denna naturliga hamn, slog vi läger. Sandbergs och Karlsson reste sina tält, vi andra bodde ombord. Alla var vi trötta efter första dagens strapatser, varför vi hade endast en liten kort pratstund, innan vi kojade. Ty redan vid solens första strålar måste vi vara ute på chefens stälp och börja sökandet efter mer sik. Enligt överenskommelse var vi också på platsen. Det egentliga metandet hade börjat. Någon större fiskelycka kunde vi emellertid inte skryta med men alltid hamnade några sikar på isen. Det var ett ideligen flackande ut och in på förmiddagen. J. L. skulle nämligen redan denna dag återvända hem och han hade fått lova, att under garanti, väl förvara och i oskadat skick, till kopran överlämna den fisk, vi gemensamt hade fiskat samt att hederligt och utan avdrag, till vederbörande fiskare överlämna den summa han till äventyrs skulle ha fått för denna fisk. Hur Karlsson utförde detta uppdrag vet jag inte, emellertid har chefen aldrig erhållit den valuta han beräknat för



fisken. Om Karlsson nu sålt den, stoppat pengarna i egen ficka eller om han glömt bort den i båten och den legat kvar där och ruttnat är ännu inte utrett. Sedan Karlsson med sällskap givit sig iväg, tog vi andra Djurön i betraktande och fann att den är otvivelaktig Vänerns vackraste ö. Högt och mäktig, på högsta toppen mot norr av det branta klipparti, som utgör ett naturligt skydd för Mellbergs hamn mot öster, reser sig fyren högt över öns vackra barr- och

lövträdsbestånd. Ön är hög i norr och sluttar mot söder. Gör man en promenad på de stigar som korsar varandra över hela ön, möter man allehanda vilda djur, varav rådjuren och kronhjortarna utgör ett vackert inslag. Det blev kväll även den andra dagen. Skymningen kom smygande, allt andades frid och det hela var bara idyll. Till och med chefsens tunga, nekade att befalla.

Den tredje dagen måste Stig och Gerda återvända hem. Nu blev det ingen metartur denna morgon. Vi var tillsammans till dess avfärden för de hemvändande skett. Stig och Gerda tog nordlig kurs, vi sydlig mot Kinnekulle, som närmaste mål. Mellan Djurön och Kinnekulle fanns det ett flertal grund som måste undersökas. Framåt middag kom vi dock till Kullen. Här bryts chefsens och vår resroute i alla fall. Chefen som industriman, vill prompt studera cementbruket i Hällekis men vi andra, mera naturvänner ville se Kullens natur- och sevärdheter. Som vi icke var i samma båt, struntade vi i chefen och styrde till Hällekis hamn, där vi angjorde



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

BESÖK VÅR WEBSHOP

BÅTSERVICE

I KARLSTAD AB

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

bryggan, stunsade upp oss och begav oss iväg till Råbäck. Chefen och Tor tog Hällekis kalkbruk i beaktande men vi tog oss en promenad från Hällekis till Råbäck. Under sekelgamla ärevördiga ekar vandrade vi. Hellkvist, vilken väl kände till alla sevärdheter, var vår ciceron. Han hade en massa saker att berätta, om troll, tokiga munkar etc. Väl framme vid Råbäck, passerade vi ett bageri, där ett par stiliga flickor höll på med att grädda småkakor. Det doftade så gott, så vi kunde inte hålla oss, utan att stanna och insupa den angenäma doften. Undertecknad, som tycker särskilt mycket om nygräddade kakor, kunde inte hålla mig, utan bad i så bevekande ord som möjligt, om en liten kaka. På Sjöbergs ärliga vördnadsfulla uppträde, fick vi också varsin. Alla sevärdheter från Mörkeklevs grotta, till Råbäcks trädgård, genomgicks och noga beskådades. Efter väl förrättat värv, vräkte vi oss vid ett bord framför turisthotellet och drack kaffe med nygräddade kakor, mum-mum.



På väg tillbaka till Hällekis rådgjorde vi med varandra om vad för skäl vi skulle andraga, för att ej i alltför hög grad fresta chefens förut rätt så hårt ansatta lynne, för det vi varit olydiga. Vi brydde allt vår hjärna men kunde

ej utfinna något som kunde rädda oss. Vi darrade lite, när vi såg Sjöfågel ligga förtöjd vid vår båt i hamnen och vågade oss inte fram med detsamma. Vi höll ännu ett rådslag och råkade härunder ta en överblick över situationen. Vad får vi inte då se? Jo, chefen, tjock och frodig, sitta mitt i en hög sköna najader. Nu var saken kirrad. Med spänstiga steg trädde vi fram från vårt gömställe, gick rakt på chefen. Nu visste vi att vi hade knölen fast, när vi hade överraskat honom i denna attityd och som vi sedan bara behövde påminna honom om. Han mutade oss med nykokt potatis och sill, som den stackars utpinade kocken och besättningsmannen tillrett, bara vi inte lät denna historia komma ut. Vi lovade, som de renhåriga män vi alltid har varit, att inte förråda hans lilla hemlighet, dock mot kompensation, att han under resten av resan, ville vara som en av oss. Jag försäkrar, heligt och dyrt, att ingen av oss har med ett ord yppat något av detta. Skulle inte antyda något om detta i denna berättelse, om inte saken på ett oförklarligt vis kommit ut. Misstänker att chefen talar i sömnen.

Efter inmundigandet av den splendida middag chefen hade bjudit på, begav vi oss så iväg igen. Hellkvist ville ovillkorligen angöra Råbäcks hamn, för att häls på bekanta. När detta var undanstökat, fortsatte färden till Läckö slott. Färden över Kinneviken, det var en färd att minnas. Spegelblank låg viken, akteröver tronade högkullens kägelformade kon mot den blå himlen. Längst ner i viken avtecknade sig Lidköping i vattnet. Rakt föröver, Kållands ö med sitt Läckö, som yttersta utpost och till vilket kosan nu ställdes. Väl ditkommen besågs slottet, både inom som utom, under ledning av en talträngd ciceron. Utkommen från slottet hördes åskan mullra på avstånd. Som vi

misstänkte, att oväder skulle bryta ut, ville en del att vi skulle slå läger vid Läckö. Chefen avgjorde tvisten fort och väl, genom att föreslå fortsatt färd till Navens fyr. Sagt och gjort, vi begav oss iväg genom Ekens skärgård. Färden blev en verklig upplevelse. Farleden slingrade sig fram mellan barr- och lövklädda holmar samt leende vassbelagda vikar. I regn hamnade vi så slutligen vid Navens fyr. Natursköt kan man just inte säga att det är där men det var roligt att få övernatta på detta ställe, som numera genom radions väderleksrapporter, har blivit känt över hela världen.



Klockan var väl omkring sex när vi anlände till Naven. Det var för tidigt att slå nattläger, tyckte chefen, varför han gav sig iväg ut på en liten fisketur utanför ön. Först hade han beställt mjölk av fyrvaktarens gumma, vilken med förlov sagt, var den mest till utseende suraste fru jag sett. Var riktigt rädda för att köpa mjölk av henne, ty man kunde inte vara riktigt säker på att inte mjölken surnade när hon mjölkade. Alltnog, sedan chefen och jag beställt vår mjölk av den sura tanten, begav sig chefen ut på sin eftermiddagsfisketur. Vi andra stannade iland och ruvade på rackartyg. Tillfället öppnade sig när Sjöberg och jag hämtade vår mjölk och tanten begärde 10 öre litern. Då flög den lede i mig

och jag gav henne 25 öre per liter, under förutsättning, att hon skulle begära av chefen 50 per liter. Nu tyckte Sjöberg och jag att vi hade gjort det bra. Tog ön i närmare beskådan och väntade på att Gustaf skulle komma iland. Spänningen stod på kokpunkten, när han äntligen klev iväg upp för att hämta den beställda mjölken. Sjöberg och jag behöll oss på behörigt avstånd och inväntade vad som komma skulle. Tanten, trots sitt sura utseende, tycktes emellertid besitta en viss portion humor, ty hon begärde, visserligen ej det pris jag bestämt men ändå 25 öre per liter. Det var en syn för gudar, att skåda chefs min där han kom dinglande med sin mjölkflaska och svor, som ingen annan än han kan, över den oförsämda kärringen, som hade mage att ta 25 öre för en liter mjölk. När vår älskade chef hållit på att svära länge nog och vi trodde att han skulle krevera av ilska, kunde jag ej hålla mig längre, utan frågade hur mycket hon tog för mjölken. I sin oskuld svarade chefen, - kan du tänka dig, hon begärde 25 öre liten. Begärde hon verkligen inte mer, jag bad henne begära 50 öre jag. Var chefen förut gredelin i sitt brunbrända ansikte, blev han nu kolsvart och hans ilska nåde toppunkten. Tur var, att jag hade i tid förstått, att något skulle inträffa, så jag höll mig fortfarande på behörigt avstånd. Men hade chefen haft krafter över och jag stått närmare, hade han med säkerhet offrat den dyra mjölken på mig, bara för att han därigenom skulle få sin ilska utlöst. Jag måste sedan hela kvällen hålla mig så där en fem meters avstånd från honom.

När vi vaknade på morgonen den fjärde dagen, hade ilskan hos chefen lagt sig. Nu skulle stormet börja och den stora frågan var, var skulle vi börja? Utanför Naven fanns en massa med grund och helt naturligt skulle

dessas undersökas först och främst. Fiskelyckan var oss ej bevågen, utan chefen sammankallade oss för krigsråd. Vid en kaffetår diskuterade vi saken. Nu är det så, att mitt uti Dalbosjön, fanns ett större grund och vi förstod nog att chefens håg låg däråt. Mycket blygsamt kom han så slutligen fram med förslaget om, att eventuellt försöka komma dit. Dålig kompass hade vi båda, dålig sikt var det med men vi gjorde dock försöket att leta oss dit. Tur hade vi, efter ett par timmars färd, siktade chefen långt i fjärran, genom diset, ett stort torn, som vi antog skulle vara fyrtornet på megrundet". Av vad sjökortet utvisade, var det mycket riktigt, det eftersträvade grundet. Leta efter plats behövde vi inte, för fy fasen, vad abborre det fanns där. På ett par meters djup, krälade det faktiskt över stenarna med stora otäcka odjur. Ack herre, vad vi metade. På ett par timmars tid, var lådor och allt vad kärll hette, fulla. Nu uppställde sig det svåra problemet,

var skulle vi göra av all fisken? Råd hölls återigen. Hem till Karlstad ville vi inte. Kasta den överbord hade vi varken råd eller hjärta till. Närmaste orten vi kunde avyttra den, var Åmål. Alltså till Åmål, för att sälja fisk. Nu hade det börja blåsa en rätt god sydväst och sjön blev riktigt gropig. Enligt beräkningarna skulle färden till Åmål ta omkring två timmar och kursen var nord, nordvästlig. Men varhelst chefen ser någonting röra sig på vattnet, vaknar hans fiskarinstinkter och skall ovillkorligen undersöka vad det är. Så var nu fallet. Vid ett grund, Klasbådarna, vilket låg i rakt motsatt riktning rån Åmål, höll ett par fiskare på med nät och dit ställde chefen kosan. Vi i vår båt trodde att han hade fått snurren. Denna avvikelse ur kursen förorsakade, att vi kom för sent till Åmål och affärerna var stängda. Nu stod vi där med fisken, ingen köpare. Säg vad man vill om chefen, rådlös är han emellertid aldrig han tände sin Havanna och tog sig en stund

Ta med en hopvikbar kajak på båten

Mått hopvikt:

Oru Bay (bilden): 82 x 72 x 30 cm

Oru Inlet: 105 x 45 x 25 cm



BACKWATER
OUTDOOR

www.backwater.se • 0709-58 36 36 • hello@backwater.se



betänketid. Så med ens blev det rörelse i hans stora kroppshydda, började dela ut befallningar. Gå och få tag i några lådor, hämta en kärra, skaffa is. Allt ska gå fort och ni får ta det ni kan komma över. Sagt och gjort, allt anskaffades, om också inte riktigt på ärligt vis. Nu började ett intensivt arbete med nedisning i de knyckta lådorna, under åskådan av de goda Åmålsborna. Vi andra hade inte en aning om vad chefen tänkt sig, visserligen förstod vi, att något extra var i görning, på chefens iver. När chefen sent omsider rättade på ryggen, var lådorna fyllda med härlig nedisad abborre. Nu lastades lådorna på kärran. Med chefen i skaklarna och undertecknad springande som en fölunge bredvid, trodde vi andra, att chefen skulle ge sig runt på stan och försöka, i minut avyttra fisken. Vi kom endast till stans centrum och busscentralen. Här överantvordades den dyrbara lasten åt detta förnämliga verk, att ombesörja frakten till Karlstad och kopran, på det att Karlstadsborna, dagen därpå, måtte kunna servera till middag god Dalbosjöabborre. Vid vår hemkomst, uppbar vi kontanter, för icke mindre än 60 kg fisk.

Efter väl förrättat värv, gick vi ombord, riggade om och begav oss i samlad trupp på upptäcktsfärd i staden. Slutligen hamnade vi

på ett bättre kondis, där chefen bjöd på kaffe. Jag och Tor, vilka var de yngsta, stiftade helt naturligt bekantskap med ett par rara flickor. Stämde möte med dem efter stängningstid, naturligtvis i tanke att vi skulle få ligga i hamn under natten. Men av pur avundsjuka, för att inte han fick ihop det, befallde han att vi skulle lätta ankar och ge oss iväg omedelbart. Och där gick vår och min ljuva dröm om ett stilla svärmeri åt helsike. Vi tiggde och bad men allt var förgäves. Denna gång höll det på att bryta ut ett myteri. Vart vi tog vägen, har jag ännu inte en aning om men långt inne i en vassvik, ett 20 tal meter från land, kastades draggen och taptot gick. Den kvällen hade chefen i alla fall ett litet helsike med ett par tredskande kockar.

Femte dagens morgon var grå och blåsig, så metning var ej att tänka på. Meningen var nu att angöra Bärön, för Gustaf ville prompt hälsa på ett gammalt tjangs, han sedan ett tidigare besök, hade där. Att undertecknad tog fel kurs och kom till Kräglingsen istället, vara bara av rackartyg. Likaså, att vi angjorde fel landningsplats på Bärön. Hade vi styrt till rätt hamn, hade chefen ej behövt gå så lång väg som han nu måste. Denna lilla förtret unnade jag honom så gärna, för sin elakhet i Åmål.

Efter en mindre reparation på vår motor, fortsatte färden genom skärgården, till Aspholmen. Nu var vi återigen i den så kallade Värmlandssjön. Vi försökte allt att fiska lite här och var men den förbaskade sjön var för hög, så det omöjliggjorde detta. I Gaperhultsbäcken nattade vi. Sista dagen av vår tur, var lika ogin som den näst sista. Vackert var vädret men sjön för grov att meta i. Vi fördrev dagen med att gå in i varje vik och hamn, som fanns på denna sida av Vänern. Först fram mot aftonen tog vi så hemraden. Omkring kl.7 em. anlände vi välbehållna, till Bussviken.

Ja, färden är ett minne blott men ett angenämt minne, vilket med all säkerhet kommer att antecknas i minnets dagbok till framtida hågkomster.

John Karlsson

KARLSTADS SMÅBÅTSVARV

Medl. www.karlstadsmabatsvarv.se

Sv. Varvs-
föreningen



Reparation av plast- och träbåtar
Ombyggnader, renoveringar
inredningar, vårutrustningar

054-10 09 60

Kanikenäshamnen – Karlstad

John Karlsson

Den här berättelsen har skrivits av John Karlsson. Han föddes 1887 i Karlstad och växte upp på Olofsgatan på Herrhagen. När han gifte sig med Natalia och bildade familj köpte de ett hus på Agardhsgatan på Sundsta ca 1921. På den tiden var Sundsta rena landet med bondgård och betande djur runt knuten och ner mot älven. John var frisör med egen rakstuga/frisersalong på Kungsgatan 18, mittemot Stora torget. Huset ägdes av familjen Ander och tidningen Nya Wermlandstidningen hade redaktion och tryckeri i samma hus. Huset brann ner på 1960-talet och ersattes med ett annat hus, som fortfarande står kvar. Då drevs rakstugan/frisersalongen av sonen Birger Karlsson och Lars Bäckstrand, som varit anställd många år, och flyttade sen till Kungsgatan 12 tills de båda gick i pension 1983-84. John var en social person och umgicks bland annat med kolleger och andra personer med borgerliga yrken. De träffades ofta på Ekmans konditori, som låg i huset bredvid rakstugan som också är rivet. De avhandlade "viktiga frågor" där och kallade sig själva för "Konseljen". John Karlsson dog 1974.

Gustav Moll som omnämns i berättelsen var en av dem som startade verkstadsföretaget Moll och Company i Karlstad. "Bussviken" låg i Takene på Hammarö. Anledningen till namnet var att familjen Moll hade en buss som sommarstuga.

Bilderna är tagna bl.a. av John Karlsson och Leander Pettersson, sväger till John som också var med på fisketurerna ibland.

Nerskrivet av Lena Westling Karlsson, sondotter till John Karlsson

BÅTREPARATIONER

CHRISTER SIMONSSON AB



FÖR ETT BÄTTRE BÅTLIV

0706 51 52 92

www.batreparationer.se



ROYAL MARINE

Waernhoff Segel

Lämnat in seglen nu i höst,
så har du fräscha segel till våren!

Din lokala segelmakare
med över
40 år i branschen

Styrbordssida, vinstyrbord,
reparatör

Seglen designas hos Royal Marine i Västervik
och ses i vårt anslutade 45 kilometer långa min
Karlstad

Är du medlem av de flesta rulllockssystemen,
samt för segelbåtar,
rulllocksystemer och

Waernhoff Segel www.waernhoffsegel.se

070 - 980 61 81, bowaernhoff@gmail.com

Det speciella med onsdagar

Någon berättade att en bekant åkt för att "titta lite" på en båt som var till salu - sedan fick båten namnet "Tittalite". Jag kände igen mig rakt av i den berättelsen.

Efter det första året som medlem i KSS seglandes i vår lilla 19-fots Minette så började jag fundera på en lite större båt för att framöver våga "släppa strandkanten". Men ett år till skulle vi öva med Miss Minette, så under vintern totalrenoverade jag rodet, slipade och lackade rorkulten och sittbrunnsluckorna samtidigt som jag läste på om båtmodeller mellan 22 och 28 fot, hängde på Blocket och läste i en massa segelforum på FB. I slutet av mars drog jag iväg för att se hur t ex en Albin Viggen ser ut i verkligheten - fortfarande helt inställd på att "bara titta" och segla Minette ett år till. En timme senare var jag såld - eller bättre sagt - var båten såld - till mig!

Sedan gick det snabbt, den 3 april fick jag hem min Miss Cantippa och nästa dag såldes Miss Minette till Arvika. Knappt två veckor senare låg hon i sjön och jag började öva, och det var lite skillnad på 600 kg och 1,4 t. Vid 2:a tilläggningsen blev det närkontakt med bryggkanten, vid ett annat tillfälle var jag så fokuserad på att svänga så att jag gled in på grannens bryggplats. Backa henne var inte heller lika lätt som med den lilla gula Minetten.

Men övning ger färdighet och när den 2:a deltävlingen i onsdagsseglingen stod på

agendan så fick jag med mig en kompis som visste lite mer om vad som gäller. Visst kom vi in sist - men det var ju superkul och nu var tävlingsinstinkten väckt! Tre veckor senare cirkulerade jag åter längst bak i hamnbaljan för att inte vara i vägen när starten gick. Jag började nu bli kompis med min Cantippa så det blev utan gast - och se där, nu var det faktiskt en båt efter mig.

När sommaruppehållet skulle börja kom ett toppenförslag från en av onsdagsseglarna; vi fortsätter och kör träningsstarter varje onsdag för alla som har lust. Så kul att få möjligheten att fråga, få tips och öva bara för att segla är så himla kul! Och vad imponerad jag blev när jag fattade att mina mittemotbrygggrannar, ett gäng duktiga tjejer, seglade sin båt in- och ut från sin plats. Snyggaste rosa spinnakern hade de dessutom! När serien återupptogs var jag taggad. Inget cirkulerande längst bak längre, nu ville jag vara med från början. Det gick ju så där... tjuvstart - nej tack, alltså blev det en 360 precis framför startlinjen, inget min Viggen var road av, på håret att jag drev in bakom macken och så klart var jag toksist ut! Men några gånger funkade starterna i a f. De flesta onsdagar bjöd på ganska lätta vindar, men vid ett tillfälle så var det lite mer väder påannonserat, bäst att ta på gummistövlar och lägga fram regnjackan! Och som det blåste, på returen från Tynäs visade Cantippa att hon kunde tippa, men som ett tryggt



ardennersto plöjde hon fram i upp till 18 m/s (påstod någon av deltagarna i a f att det blåste i byarna). När jag kom in var gummistövlarna vattenfyllda men jag hade fyra båtar efter mig efter SRS-omräkningen, Lycka!

Till den stora finalen, Ärtköret, kom 29 båtar till start och jag fick en gast ombord som kunde sin sak, Håkan Örtqvist mönstrade på och jag fick en toppenbra duvning i hur man får fart på båten och håller undan. En grön Dixie 32a blev bästa sparringpartnern och både Håkan och jag var toknöjda när vi kunde ha både den och ytterligare 9 båtar efter oss i resultatlistan.

Sammantaget så har intresset för onsdagsseglingen bara växt under sommaren, fler och fler har hängt på och för att alla ska få segla utifrån sina förutsättningar så har

uppdelning i grupper gjorts där ”vi som gillar att segla lite längre” startar först. Därmed kan vi (för jag hör till den gruppen) försöka hålla undan i början och sedan i a f ha kontakt med fältet när de passerar och komma i mål mer sammanhållet. Facebookgruppen Onsdagssegling i Karlstad startades av Fredrik Tegnhed där man kan föränmäla sig så att startlistan är i det närmaste klar när det är dags och ett excellent excelark sattes upp av Anders Hargefors som gjorde susen när det gäller att ta fram resultatlistor. Och visst är det kul att få se sin båt ”utifrån”, Mikael Solebris levererade riktigt fina bilder från några av kvällarna. Flera helt fantastiska funktionärer och deltagare har gjort denna segelsommar speciell - TACK!

Eva Steinlechner



TRÄNING FÖR NYBÖRJARE 2021

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 Kappseglingsförening, Kanikenäset Karlstad. Vi börjar måndag v.18 den 3/5 och tränar varje måndag kväll klockan 17:30 till 19:30 fram till och med måndag den 21/6 vecka 25.

Efter sommaren fortsätter vi att segla och träna hela säsongen ut, i grön träningsgrupp.

Minimålder 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!

ANMÄLAN OCH INFORMATION

Anmälan sker på vår hemsida www.kkfsegling.se. Kostnad för att delta i vår ledarledda träning är 450 kr. 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!

KARLSTADS KAPPSEGLINGSFÖRENING
Kanikenäset Karlstad
Box 5010
650 05 Karlstad

KKFSEGLING.SE





SEGLARSKOLA 2021

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. Fortsättningsveckan förutsätter kunskaper motsvarande det man lär sig på nybörjarveckan eller på KKF's Nybörjarträningar.

Sommaren 2021 anordnas seglarskola följande veckor:

v.24	Nybörjare	Måndag 14/6	-	Fredag 18/6
v.25	Fortsättare	Söndag 20/6	-	Torsdag 24/6
v.30	Nybörjare	Måndag 26/7	-	Fredag 30/7
v.31	Fortsättare	Måndag 2/8	-	Fredag 6/8

Tid: 10.00 - 16.00

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

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.

Avanmälan 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!

Varma sommarhälsningar från Fred Olsson



Tisdagen 23/6 klockan 13:00 började min semester. Den årliga ensamseglingen för att komma ner i varv började med en fin segling ut till Nabben. Lite grillat och en kall öl samt den fina miljön vid Nabben sänkte varvtalet betydligt och jag kröp ner i kojen och somnade tidigt. Klockan 00:00 kastade jag loss och seglade ner mot Vithall, vinden var svag till måttlig från väst så jag fick en fin segling neröver. När jag passerade Tärnan dog vinden ut helt och jag fick slita på gjutjärnet. Kastade ankar strax utanför Vithall på tre meters djup vid 08:00. Upp med ankarseglet och sittbrunnskapellet innan jag trött och hungrig intog en lätt frukost och kröp ner i kojen och somnade. När jag vaknade var det helt stilla, det enda jag hörde var en mås och några Tärnor. Tog ett dopp och simmade ett par varv runt båten innan jag pumpade upp gummijollen inför aftonens äventyr. Vithall är nog den fridfullaste plats jag besökt. Kvällen bjöd på stillhet, Storlommen och Drillsnäppans underbara musik samt sommarens alla härliga dofter. Kan väl förstå varför vackra Anna kallade ön för lycksalighetens ö. Efter tre dygn för ankar utanför Vithall drog jag norrut igen. Bleke hela vägen upp mot Härön. Ankrade sista natten på västsidan om Härön och Vänern låg spegelblank. Tog jollen och rodde runt ön medan solen gick ner. En god frukost dagen efter innan jag fortsatte upp mot Karlstad och Kss.



Parasegling



Denna artikel kommer att handla om KSSs parasegling, som är en del av Seglingssektionen. Jag har, i egenskap av min roll som en av två samordnare för paraseglingen, åtagit mig att berätta här om vår verksamhet. Dessvärre är jag själv nästan "historielös" men dessbättre är jag omgiven om folk som varit med ett tag och har tagit hjälp av Mats Andersson, Kerstin Eklom och Brita Bolin.

Paraseglingen har bedrivits som en renodlad KSS-aktivitet sedan 2007, men har en mångårig historia i blandad regi.

Historik

Jag har fått följande berättat för mig av sjukgymnast Brita Bolin som var med och startade upp parasegling i slutet av 1980-talet, i samarbete med Kiwani och KKF. Brita var då ensam sjukgymnast på Vuxenhabiliteringen i Värmland, och det var

svårt att som enda sjukgymnast hinna med traditionellt behandlingsarbete i tillräcklig omfattning och därmed viktigt att hitta andra vägar för aktivering/träning. Brita kom i kontakt med idrottskonsulent Annelie Jernstedt på Värmlands Handikappförbund, och denna duo startade upp ett samarbete kring olika sporter riktade till personer med rörelsehinder. Brita hade kontakter med utövare genom sitt arbete och Annelie/ Handikappförbundet hade ekonomiska och administrativa resurser. De ansökte om fondmedel som låg till grund för uppstart av flera olika anpassade idrotter- ex diverse alpina grenar, goalball och segling. Principen var att Brita och Annelie skulle verka som en "osynlig kraft" och vara kittet inom de olika verksamheterna, medan ansvaret för genomförandet inom varje idrott låg på kunniga ledare. Kiwanis ägde 4 st Mini-tolvor och

seglarinstruktörer fanns hos KKF (och KSS), men det fanns ingen uppstyrd verksamhet. Här kom Britas och Annelies verksamhet väl till pass, genom deras arbetssätt startades parasegling upp ute på Kanikenäset, med KKF som samordnande kunskapare och ledare. Ca 10 seglare i ålder 16-40 år var aktiva, vissa kom regelbundet och andra mer sporadiskt. De första säsongerna genomfördes utan någon personlyft, seglare som inte själva kunde ta sig ner i båtarna lyftes på plats av mankraft. Efter några säsonger införskaffades personlyft, monterad på KKF:s brygga. Mats berättar att KSS var med redan från början men att Per-Olof Jörnmark på KKF var samordnare för funktionärsgruppen. Under hela 90-talet rådde full aktivitet, med liknande upplägg som idag med seglingar på för- och sensäsong. Det faktum att båtarna ägdes av Kiwani, som hade ekonomiska muskler men inte så mycket båtkunskap, ledde till att underhåll av båtarna förvärades. Översvämningen vintern 00-01 gick hårt åt båtarna- de stod i vaggor på nordöstra planen och blev vattenfyllda med svåra skador som följd. Visst frös sönder, annat skadades på annat sätt. Såvitt Mats minns pausades seglingen säsongen 01 pga obrukbara båtar, men sedan kom man igång igen. Ledarskapet har under denna period glidit över alltmer från KKF till KSS, men båtarna är alltjämt i Kiwanis ägo.



KSS tar över

Efter tilltagande svårigheter att engagera såväl seglare som funktionärer låg verksamheten nästan nere när Göran Hellborg och Lage Backman bestämde sig för att försöka få en förändring till stånd. 2007 köpte KSS Kiwanis båtar- som efter upprustning av frivilliga krafter inom KSS blev funktionsdugliga, och kommunen bekostade 2008 brygga + personlyft- det är samma brygga som fortfarande används idag. I år har Karlstads kommun bekostat en ny personlyft, men pga rådande pandemi har den tyvärr inte använts ännu.

Göran var engagerad som samordnare för verksamheten till 2012 och lämnade då över till Håkan Wickström. Han stannade två år på posten (men är kvar i funktionärsgruppen) innan han lämnade över till Stefan och Kerstin Ekblom. Under Kerstins "styre" lyftes verksamheten upp en nivå till samverkan med Svenska Seglarförbundet, Parasport Värmland och RF-SISU Värmland (Riksidrottsförbundets och SISU Idrottsutbildarna). Genom detta samarbete kunde flertalet av funktionärerna gå en specialinstruktörsutbildning i samarbete med Svenska Seglarförbundet. Samarbetet möjliggjorde också att vi kunde starta upp ett 3-årigt projekt, "Segling – tillgänglig för alla" och därigenom införskaffa två C55:or till verksamheten som ett komplement till 2.4:orna. Syftet med projektet var att göra seglingen tillgänglig för alla oavsett bakgrund, tidigare erfarenhet, ursprung eller



funktionsnedsättning. Genom att erbjuda segling i C55:or öppnades möjligheten att erbjuda segling för fler skadegrupper ex synskadade och för personer med intellektuella och neuropsykiatriska funktionsnedsättningar.

Genom försäljning av de gamla båtarna och bidrag från Svenska Båttunionsen möjliggjordes inköp av två "nya" 2.4:or.

Genom samarbeten och sponsring tillsammans har vi lyft verksamheten och möjliggjort att vi har de båtar vi idag har - utan att KSS har betalat en enda krona.

Vi har idag fyra 2.4:or och två C55:or i vår "flotta". 2.4:an bjuder på mycket seglingskänsla.

Man sitter på botten i båten och styr med händer eller fötter. Båten går lätt att anpassa för personer med olika typer av funktionsnedsättningar och har en rejäl köl.

I C55 finns möjlighet att segla tillsammans med en instruktör och här kan man segla flera personer samtidigt. Dessa två båttyper möjliggör att vi kan erbjuda segling för personer med stor variation av funktionsnedsättning.

Hösten 2019 lämnade Kerstin Eklom över samordnaransvaret till Thomas Länsberg och mig. Vårt första år som samordnare för denna suveräna verksamhet har tyvärr passerat utan våra seglare, men däremot har vår funktionärsgrupp varit aktiv- denna härliga

grupp bestående av 17 eldsjälar som är helhjärtat engagerade både vad gäller att fixa båtar och att assistera seglare. Vi träffas alltid i början av året för planering av verksamheten. I mars är det sedan dags för vårrustning och i maj sjösätts båtarna. Vi erbjuder 10 seglingar, alltid på en tisdag, under sommaren- vid 5 tillfällen under maj/juni och 5 under augusti/september. Seglargruppen består av ca 10 seglare, varav 5-6 personer deltar vid nästan varje tillfälle. Andra deltar mer sporadiskt. Vissa seglare tar sig själva i/ur båtarna medan andra får assistans att lyftas på plats. De flesta seglar helt självständigt men numera har ju även de seglare som behöver instruktör med sig i båten möjlighet att komma ut på sjön, tack vare våra C55:or.

Jag hoppas och tror på att vi kan återuppta vår "normala" verksamhet detta år- med båtfix, segling och fantastiska möten. Våra kontaktuppgifter finns på KSSs hemsida- hör gärna av dig om du vill veta mer om vår parasegling efter att ha tagit det av denna artikel!



I skrivande stund är det fortsatt svårt att sia om sommarens aktiviteter, men om vi kan genomföra parasegling på ett coronasäkert sätt kommer det att ske följande datum, alltid på en tisdag:

Försommar: 1/6, 8/6, 15/6

Sensommar: 10/8, 17/8, 24/8, 31/8 samt 7/9

Paraseglingsgruppen, genom Cecilia Göök

Tvåfyran

Tvåfyran – eller Internationell 2,4 Metre Class är en tävlingsklass i Paralympics. Den används också i de seglingar som arrangeras i KSS regi. Från början kallades båttypen minitolva, vilket berodde på att den kom till genom att man skalade ner en tolvå för att på så sätt få fram en riktigt bra tävlingsbåt, som kan hanteras av en ensam person. Den ”tolva” som äsyftas tillhörde den största av de båttyper som konstrueras efter den internationella R-regeln. Denna regel kom till i början av 1900-talet i avsikten att man efter den skulle kunna bygga båtar, som lämpade sig för kappsegling på alla vatten och under alla förhållanden.

R-regeln innebär att vissa av båtens mått sätts in i en matematisk formel. Måtten får varieras fritt men resultatet skall bli en bestämd siffra. Utifrån denna siffra delas båtarna in i olika klasser. De vanligaste är 6mR, 8mR och 12mR samt den senast tillkomna 2,4mR. Formeln ledde till att

båtarna blev långa, smala med v-formade skrov och djup, tung köl. Detta betyder i sin tur att de kan bära mycket segel i hård vind. Den största klassen 12mR var den som under många år tilläts i seglingarna om Americas Cup. Tvåfyran är alltså en tolvå i skalan 1:5 ($12:5=2,4$). Detta ledde till en båt där man stillasittande i en djup sittbrunn når alla de detaljer som man behöver för att manövrera båten. Det blev också en båt som är rolig att segla. Man har verkligen en känsla av att segla en BÅT. Rodret sköts antingen med en styrspak framför seglaren eller med hjälp av fotpedaler. Den mycket rejäla kölen gör att båten inte kan kantra. Dessutom är den försedd med flytelement i för och akter, vilket gör att den flyter i upprätt läge även om den skulle bli vattenfylld.

Tvåfyran blev snabbt populär och finns i dag i ett tjugotal länder. Det arrangeras SM, NM och VM. Dessutom är det, som nämnts en tävlingsklass i Paralympics.

Den intresserade kan med fördel läsa mer på Svenska 2,4mR Förbundets hemsida varifrån det mesta av ovanstående är hämtat.

M A

C55

C55an är en öppen båt med sänkköl som har jolleegenskaper ritad av Pelle Pettersson.

Genom sin öppna konstruktion som i stort är en öppen stor sittbrunn lämpar den sig bra för olika typer av aktiviteter. Det är en allroundbåt för kappsegling både för vuxna och juniorer, segelskola, familjesegling samt det som vi använder den till i paraseglingen. Här har vi många möjligheter att ge fina upplevelser och segelinstruktioner då vi kan vara flera funktionärer tillsammans med paraseglaren i båten.

Båten är lättsglad i lätta vindar men kräver

mer om vinden ökar då storseglet är den stora motorn på båten som gör att den reagerar snabbt på vinden likt en jolle.

Båtdata

Längd 5,51 m

Bredd 2,05 m

Mastlängd 7,1 m

Storsegel 10,8 m²

Fock 6,5 m²

Spinnaker 21 m²

Djupgående 0,4-1,1 m

Vikt 450 kg



Hälsning från Sailing Embla

Här kommer en hälsning från Lars-Terje Olsen som lämnade Karlstad för några år sedan för långsegling mot nordliga breddgrader.

För nya läsare så finns fler resebrev av Lars-Terje i tidigare nummer av Regatta. Lars-Terjes resa finns även att följa på Youtube under namnet Sailing Embla.

Hej allihop där nere i Karlstad, Hoppas ni har det bra och att våren börjat värma upp er så smått.

John kontaktade mig här och undrade om jag ville bidra lite till tidningen och kanske berätta lite om hur det har gått så här långt. Det har ju varit ett tag sedan jag skrev något och mycket har hänt sedan förra gången kan man helt säkert säga.

I förra inlägget berättade jag om mina vidare planer från Stavanger i Rogaland. Som sagt som gjort så lämnade jag Stavanger och seglade norr men först en tur ner till Odda som ligger längst ner i Hardangerfjorden. Resan in var om inget annat magisk med spegelblankt vatten och fjäll på båda sidorna. Fjorden är rätt lång men även så rak att man nästan se helt ner till Odda även om du är många timmar ut. En ting jag fick lära mig



här i fjorden var den farliga turbulensen som kan förekomma när vinden kyls ner på fjälltopparna och glider eller faller ner fjällsidorna. Jag seglade i början på fjorden med storseglet och full genua ute, vinden var då på lugna 10 m/s och Embla gled fram i behagliga 6 knop. Helt plötsligt och utan någon förvarning kom det et vindkast på 25m/s. Båten krängde kraftigt men det gav sig nästan lika snabbt som den kom, det gick från 10 till 25 på sekunder så man hade ingen som helst chans att göra något i stunden. Jag revade illa kvickt då jag blev orolig för riggen. Senare fick man höra om detta fenomen som många har haft problem med när man seglar med för mycket duk ute. Så nu tar jag det lugnare och är mera varlig för väder som kan ge sådana vindkast.

På väg ut av fjorden, som jag kan nämna tog 2 dagar att segla till botten av, stannande jag på et ställe som heter Nordheimsund, trevligt lite ställe men det låg precis nedanför en glaciär med namn Folgefonna. Folgefonna ligger på toppen av fjället på andra sidan av fjorden för Nordheimsund. Den dagen jag lämnade Nordheimsund blev jag mött av kraftiga vindar direkt utanför den skyddade

hamnen och den var ökande och direkt mot där jag kom, sundet ut var smalt men jag försökte kryssa mig ut men gav upp när vindmätaren visade på 38m/s. Så är det ibland man får vända och vänta ut vädret även inne i en skyddad fjord.

Efter detta hade turen kommit till Bergen by som var trevlig och sällsynt regnlös de två dagarna jag tillbringade där. En bekant från Oslo mönstrade på och vi seglade glada ut.

Turen gick upp till Norges längsta fjord, Sognefjorden, som är över 20 mil lång. Det var kallt den här våren och vi fick uppleva både regn och snö på väg in. Om man kan ska man nog ta turen in men att segla enda till änden ville ta för lång tid. Fjorden är så stor och lång så i början får man en känsla att man inte rör på sig alls. Att komma sig runt hörnet tar 8 timmar bara det. Vi åkte endast till Balestrand som ligger lite mitt i. Här hade jag tur och fick skjuts med bil för att se mera av fjorden då det finns mycket att se som trånga fjordar, stavkyrkor och pittoreska små samhällen samt Flåmsbana, en vacker tågresa längs med fjällsidorna.

Nu var vi i början på maj månad och jag började inse hur fruktansvärd långt kvar det var så från och med nu fick det vara nog med fjordar, nu var det segling som gällde.

Det är två ställen man får invänta vädret på väg upp och det är Stadt och Hustadvika, Båda dessa ställen är okända och kan vara farliga om man har otur. Det är speciella bottenförhållanden där och med öppna platser kan vinden eller gammal sjö komma rätt in. Stadt är nog den svåraste även om jag måtte vänta vid Hustadvika med. Svåra förhållanden och tunga vågor var det när jag passerade Stadt och jag var bra nöjd när det var färdigt. Jag kan förstå att man önskar ha en skeppstunnel där.

I Brönnösund mönstrade min dåvarande flickvän på och vi hade några riktigt trevliga veckor med segling. Vi besökte Vegaöarna som tyvärr var dold i dimma och efter det kom regnet. Sedan tog vi turen till Sandnessjön och de sju systrarna som er sju fjäll som ligger sida vid sida eller om man ska tro sägnen om de sju trollsystarna som gömde sig för trollkungen tills solen gick upp och gjorde de alla till sten. Om ni undrar på denna historien kan ni kolla min video om Torghatten på Youtube eller bara gå på Wikipedia och söka på Torghatten, (ett fjäll som påminner om en hatt med ett stort hål rakt igenom). Efter Sandnessjön började vädret att vända som tur var, fram tills då hade det vart mycket grått, regn och kallt samt att nästan alla dagar var det motvind. Vi fick för första gången se midnattssolen som var en verkligen upplevelse. Vi seglade ut till en liten men mysig ö som heter Trärna, där de har en festival varje år som drar ungefär 5000 människor, inte dåligt för en gäng öar ute i havs gapet med knappa 500 i hela kommunen. Här ute finns även Kirkehelleren



som er en grotta på en liten ö som heter Sanna men tillhör Trärna kommun. I Grottan har det bott människor under sten- och järnåldern men idag användes den under festivalen för att hålla konserter i.

Vi seglade över till Myken som är den ön som ligger allra längs ut av alla öar vi besökte, på denna ö bor det 9 stycken människor året om och hela ön är inte större än att man kan gå från ena sidan till den andra på 15 minuter. Det ligger en hel del hus här och det var tidigare ett aktivt fiskesamhälle med över hundra människor, egen skola och butik. Efter en storm där en fiskebåt från samhället sjönk och alla ombord dog försvann dom flesta in till fastlandet då dom flesta i samhället var berörda av den olyckan. Efterkommande av dessa använder idag husen som sommarstugor så på somrarna är det liv i den enda gatan på ön. En unik sak finns på ön och det är ett Whiskydestilleri som producerar en fantastisk go whiskey, (tyvärr även väldigt dyr). Även om det endast är 9 stycken som bor där ute har dom många besökare under sommaren. Det finns flera caféer och ett mycket unikt BB i den gamla skolan. En restaurant med fantastisk god mat

från havet finns även här. Tyvärr måste man beställa i förväg, ibland flera veckor. En liten butik har de med som är öppen någon timme ett par gånger i veckan har de med, men skulle man behöva något så finns det ett telefonnummer på dörren man kan ringa så kommer de och öppnar bara för dig. Detta är en ö jag gärna åker tillbaka till en dag.

Vi seglade vidare in till Svartisen som er en lågt liggande glaciär inne på fastlandssidan. Här kan man gå upp och bada i tusenårigt isvatten om man vill eller bara ta med sig en liten bit ner till kvällsdrinken. Vi hade nu passerat polarcirkeln och vi visste att Lofoten låg nära så det var bara att köra på. Vi seglade upp till Bodö där vi träffade några andra seglare som hade följt vår resa på Youtube. Dom bjöd ut oss på både mat och dricka och lånade även ut sin bil så vi kunde åka för att se på Saltstraumen som är världens kraftigaste tidvattenström.

Efter en liten segling upp till Nordskot så seglade vi över Västfjorden till Lofoten och Svolvär. På vägen över träffade vi även på en familj med valar som simmade in. De var endast Pilotvalar men för oss var det en stor upplevelse att se såna djur i det vilda.





I Lofoten har jag nu bott i båten sen jag kom hit och trivs väldigt bra här. Lofoten är ett ställe som inget annat, innan jag åkte googlade jag mycket och tittade på bilderna från här uppe och jag kunde inte riktigt fatta att sådana ställen fanns på riktigt. Nu när jag har sett stränderna, öarna, klättrat i fjällen och sett havsörnar dyka som på National geographic kan jag bara berätta att jo, bilderna ljuger inte. Det är en synnerligen vacker plats och alla årstider har något att erbjuda. Midnattssolen och allt yrande liv som sommaren har att erbjuda men även mörkertiden med norrsken så kraftigt som jag aldrig har sett innan samt metervis med snö.

Att ta mig till Lofoten var ju mitt egentliga mål men jag känner att jag har vuxit som seglare och med det lusten på mera äventyr. Tyvärr har vi Covid som stoppar mig från att segla vidare just nu men jag har inte bråttom heller för att ta mig vidare. En dag så fortsätter resan mot norr.

Hoppas ni får en fantastisk sommar utan Covid och om ni undrar på något kan ni bara skicka mig ett PM på facebook eller instagram under "Sailing Embla"

Med vänlig hälsning, Lars-Terje Olsen

Kom med förslag

För att en förening ska utvecklas i den riktning som medlemmarna önskar så behöver således föreningen få in förslag till förändringar och utvecklingsområden. Ett bra sätt att göra detta är genom motioner (förslag). Dessa förslag tas upp på årsmötet och årsmötet bestämmer huruvida förslaget ska genomföras eller inte.

Citat från Karlstad Segelsällskaps stadgar;

16 § Förslag till ärenden att behandlas av årsmötet. Såväl medlem som styrelse får avge förslag att behandlas av årsmötet. Förslag från medlem skall vara styrelsen tillhanda senast den 20 september. Styrelsen skall till årsmötet avge skriftligt yttrande över förslaget.

Så använd din rätt att ge förslag. Här nedan följer ett förslag på vilka rubriker en motion kan innehålla.

- Skriv en rubrik som kortfattat beskriver vad ärendet handlar om
- Skriv vad ärendet handlar om
- Avsluta motionen med att själv föreslå ett beslut som du tycker att årsmötet ska ta
- Skriv under dokumentet med ditt namn
- Skicka eller lämna personligen din motion till styrelsen

Motionen lämnas med fördel fysiskt i kansliets brevlåda eller per epost till styrelsen@kdss.se

Fler styrande dokument för Karlstads Segelsällskap finner du på hemsidan i inloggat läge på <https://www.kdss.se/foreningen/KSSstyrandedokument>

Qvinna Ombord

Våren/sommaren 2021 med Qvinna Ombord

Dags att starta upp Qvinna Ombord 2021. Inbjudna är kvinnor inom SXX, KSS, Parasegling, Sjöscouter, KKF och ni andra som är intresserade av båtliv med andra kvinnor.

Uppstart/knopkväll

Den årliga uppskattade uppstarten med alternativ aktivitet och knopkväll är inställd p g a pandemin.

ALLA AKTIVITETER MÅSTE SKE I LITEN GRUPP OCH MED FYSISK DISTANS!

Onsdag 7,14,21,28 april 18.00

Vårrustning av Tant Trygg.

Början av maj

Sjösättning av Tant Trygg. Återkommer om dag/tid.

Början av maj

Mastning av Tant Trygg. Återkommer om dag/tid.

QO-eskader till Nabben 2-3 juli

Om möjligt pga pandemin träffas vi 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 2021

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 sommandagar 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

SXK Vänerkretsen Qvinna Ombord bjuder in till QO-eskader till Nabben 2-3 juli 2021



Allt beror förstås på pandemiläget men om möjligt.....

Upprepar vi förra årets succé med eskader till Nabben. Inbjudna är kvinnor inom SXK, KSS, Parasegling, Sjöscouter, KKF och ni andra som är intresserade av eskader ihop med andra kvinnor. Ser gärna så många kvinnliga besättningar som möjligt oavsett vilken klubb/förening vi tillhör.

Vi träffas vid KSS på Kanikenäset fredag em 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. Mat ordnas efter överenskommelse per båt. Om vi blir många kan vi boka Nabbens sovstugor. Åter till Kanikenäset på lördag em.

Evenemanget kommer läggas upp på Facebook: SXK Qvinna Ombord Karlstad.

Mer info kommer!

Kostnad: Självkostnadspris plus avgift för bränsle till båtägare.

För information och anmälan:

Facebookgrupp [www.facebook.com SXK Qvinna Ombord Karlstad](https://www.facebook.com/SXK-Qvinna-Ombord-Karlstad)

Maria Haggärde 073-931 01 92

maria.haggarde@icloud.com och via

www.sxk.se och www.kdss.se

Välkomna! Qvinna Ombord-kommittén SXK Vänerkretsen



Västliga öar i form av Ursholmen och Väderöarna



I förrgår lämnade vi Nordkoster för Ursholmen. En kort resa även i 2 knop. Vi seglade på försegel samtidigt som Carl och dörjen såg till att vi fick makrill till lunch. Under färden målades det ett antal teckningar, spelades kort, lästes bok och vinkades till båtar. På Ursholmen la vi till långsides med våra vänner och tog jollen ett stenkast till yttre ursholmen för utflykt och klättring. Vilka fantastiska vyer vi haft de senaste dagarna!

Igår var det avspark 07.00 till Väderöarna. Kapten tog oss ut på ett rätt dynigt hav. Barnen försökte sova vidare. Minstingen på 1,5 år lyckades men 4-åringen vaknade och blev ganska snabbt dålig. Det var till och med så att jag kände av en aning sjösjuka (med tanke på att det bara hänt någon enstaka gång går det kanske att föreställa sig vilka dyningar det var). Upp i sittbrunn och genast mädde besättningen bättre. Vi tog oss in i Strömsund (namngett av sin självklara



I natt sov vi inte värst bra. Vid den magiska tiden 04.00 var det dags att rätta till ankaret som draggade och när det på morgonen helt hade släppt drog vi upp det och åkte vidare. Upp med storseglet och pang! Så gick fästet till det sönder. Det kanske har rullat på lite för bra ett tag? Upp med förseglet och seglade cirka 2 timmar in till Hunnebostrand (i ösregn). Där fick springiga ben röra sig fritt och där träffade vi en annan familj för lunch, lek och krabbfiske! Dagen vände till något betydligt trivsammare!

Tredje sommaren på Västkusten. Det blir bara bättre och bättre! Nya vänner, nya äventyr, barn som träffar vänner och som både leker och lär under resans gång. Självklart är det ibland bråk och diskussion även under våra fantastiska somrar. Men det är det ju oavsett val av hem eller sätt att ta sig fram. Vad är väl häftigare än att få vara tillsammans och upptäcka spännande nya platser, bada när helst andan faller på, mysa med varm choklad i ösregn och fänga havets alla märkliga små djur.

Ameli Björling

anledning - strömt sund). Vi lyckades få en plats och tog jollen till världshuset för glass och promenad (klättring). Därefter stektes det pannkakor till nöjda barn. Tacksamt att pannkakor har så få ingredienser. Kvällen bjöd på iskallt men fantastiskt klarblått havsbad och sen en utflykt upp på klipporna för att se solnedgången. Inte att förglömma den numer dagliga fångsten av sjöstjärnor och krabbor. (Vi har också lärt oss att sjöstjärnor har ett öga längst ut på varje arm).

Elektrisk framdrivning av båten, funkar det?

En sammanställning av koncepten kring batterihybrider för båtar, möjligheter – begränsningar, säkerhetsaspekter och vad som är tillgängligt på marknaden idag och i framtiden.

De flesta strävar med att försöka vara schyssta mot miljön och detta inkluderar även vårt båtliv, andra drivkrafter för att använda ny teknologi är möjligheten att hålla nere investerings och driftskostnader på våra båtar. Det pågår en stor omställning idag inom främst bilindustrin och transportsektorn där ny teknologi gör jämna framsteg och genom storskalig produktutveckling och forskning, varvat med serieproduktion av stora volymer kommer sätta standarden också för framtidens fritidsbåtar och hur vi kommer färdas på vattnet när vi inte seglar förstås.

Segelbåtar är egentligen det perfekta segmentet för hybridisering eller ren eldrift. Det finns flertalet exempel i Sverige där man redan idag valt att investera i ett helelektriskt system i äldre båtar där den gamla inombordaren har gjort sitt och kostnaden för en motsvarande förbränningsmotor vida överstiger värdet på båten. Även för nya segelbåtar finns exempel där man väljer ett helelektriskt system för framdrift och strömbehov som bygger på en

eller flera större batteribankar som laddas med landström, solpaneler, vindgeneratorer, bränslecell, propellergeneratorer eller i undantagsfall och som "range extender" ett generator-set med förbränningsmotor. Segelbåtarna är lämpliga av flera orsaker, en är att segelbåtarna som regel endast framförs i displacementsfart och har långa skrovlinjer och lågt framdriftsmotstånd vilket ger begränsat effekt och energibehov för en dagsetapp, en annan är att seglarna accepterar att inte åka så fort och att resan egentligen är själva målet.

För snabbgående motorbåtar är utmaningarna större, här är hybridisering ett mer sannolikt alternativ där energin måste hämtas från bränslen som man lättare kan bära med sig, detta behöver dock i framtiden inte innebära att man måste använda fossila bränslen då det pågår många olika utvecklingar inom både biobränslen för konventionella förbränningsmotorer samt nya teknologier som tex. utvecklingen inom bränsleceller i

kombination med batterier och elektrisk propulsion.

Batteriteknologin har utvecklats kraftigt under de senaste åren och kostnader för produktion har minskat samt batteriernas effektdensitet har ökat. Det pågår ständigt ett förbättringsarbete inom existerande batterikemier och inom bara Li-Ion-gruppen finns sex olika underkategorier bla; NMC (Nickel Mangan Kobolt - LiNiMnCoO_2), LFP (Litium Järn Fosfat - LiFePO_4) och inom bara NMC kategorin finns det ett flertal varianter som på olika sätt påverkar prestanda, kostnad och säkerhet.

Prestandan och utnyttjandegraden för ett batteri är starkt länkat till säkerhet och livslängd. De olika varianterna har alla starka och svaga sidor och man behöver finna kompromisser som på olika sätt kan hjälpa till att betala tillbaka investeringen av ett dyrt batteri mot sänkta driftskostnader, reducerat klimatavtryck (givetvis balanserat mot produktionsavtrycket), ökad komfort, ökad driftssäkerhet. Dock bör detta göras utan att kompromissa på säkerheten eller okontrollerad degradering av livslängden på batteriet genom för kraftiga laddcykler. Att kunna ta hand om sina batterier blir givetvis viktigare eftersom de är värdefulla investeringar som ska hålla i många år.

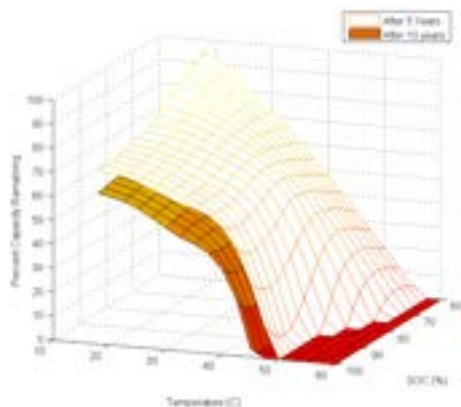


Figure 1, Simulering av ett batteris potentiella kapacitetsdegradering (Källa: DNV GL - Battery XT)

Det finns givetvis begränsningar med batterier som enda kraftkälla. Laddningstid, vikt/utrymme och säkerhetsriskerna är de främsta begränsningarna. Den höga investeringskostnaden och bristen på teknisk mognad, utbyggd laddinfrastruktur, kontroll på miljöeffekter vid produktionen samt lång återbetalningstid vid begränsat brukande är andra. Dock driver det stora intresset för elektrifiering av bilar på utvecklingen och nu utvecklas moderna batterier med kostnads-effektiva och mer miljövetliga produktionsmetoder.

Olika kopplingskoncept

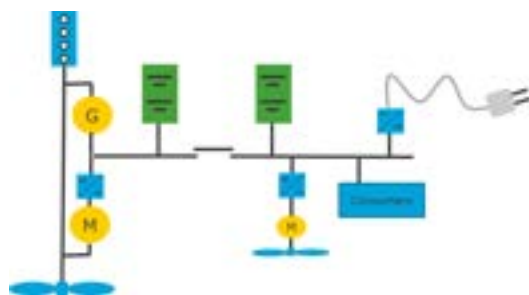


Figure 2, Parallell hybrid

Parallellhybrid innebär att både en förbränningsmotor och en elmotor direkt kan driva propellern. Alternativt kan elmotor eller förbränningsmotor var för sig driva systemet.

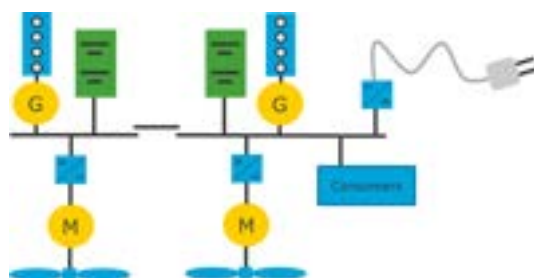


Figure 3, Serie hybrid

Seriehybrid innebär att propellern drivs direkt enbart av en elmotor men en förbränningsmotor med generator eller bränslecell genererar ström till batterierna eller direkt till elmotorn.

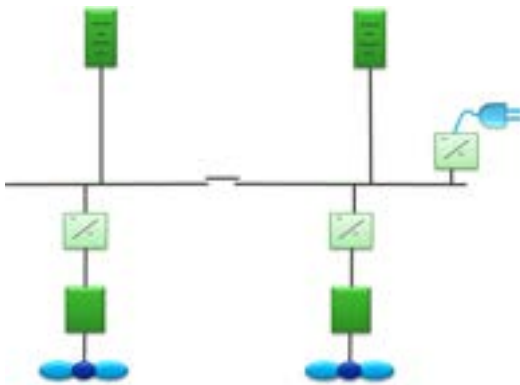


Figure 4, ren batteridrift (Pure)

Här används batterierna som enda kraftkälla och lagring, laddning sker lämpligtvis från landström, solpaneler och vindgenerator.

Säkerhet

Idag finns få specifika standarder tillgängliga som reglerar design, tillverkning och installation av batterisystem i fritidsbåtar och säkerställer bl.a. elektrisk säkerhet, brand och explosions säkerhet, tillgänglighet/räckvidd etc. Eftersom batterierna behöver innehålla stora energimängder så får tex. kortslutning eller överladdning av en cell i ett batteri stora konsekvenser om man inte preventivt undviker grundorsaken eller förbereder sig på att hantera en batteribrand.

De främsta/vanligaste säkerhetsriskerna med batterisystem är:

- Intern kortslutning mellan cellerna i en batterienhet som leder till termisk utveckling och som kan leda till termisk eskalation, brand, giftiga gaser/rök och explosionsrisk. Orsakas vanligtvis av intern obalans mellan batteriets celler
- Extern kortslutning, överspänning, överladdning, överurladdning eller överström
- Extern fysisk påverkan, kollision,

vibration, shock, överhettning, etc.

- Extern brand som påverkar batterierna med risk för termisk eskalation, brand, giftiga gaser/rök och explosionsrisk

För att kunna uppnå erforderlig prestanda seriekopplas många battericeller. En sådan kedja är inte starkare än sin svagaste länk och ett fel i en av cellerna leder till att den felande cellen, på grund av intern obalans i kedjan, utvecklar en intern termisk reaktion i cellen med kortslutning av cellen som följd.

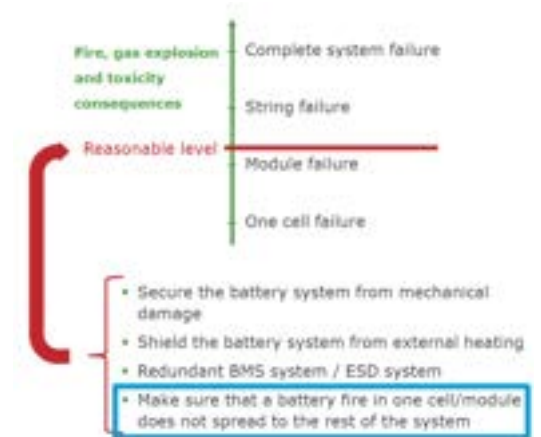


Figure 5, Säkerhetsstrategi på en "hanterbar nivå" (Källa: DNV GL)

För kommersiella fartyg utvecklade klassningsällskapet DNV GL 2012 regler för batteriinstallationer i fartyg (tilläggsnotationen "Battery Safety") samt om propulsionsfunktionen är beroende av dessa ("Battery Power"). Dessa regler har vidareutvecklats med teknologin och kan idag också användas för större fritidsfartyg eller yachter men blir väl omfattande och för strikt för vanliga mindre fritidsbåtar.

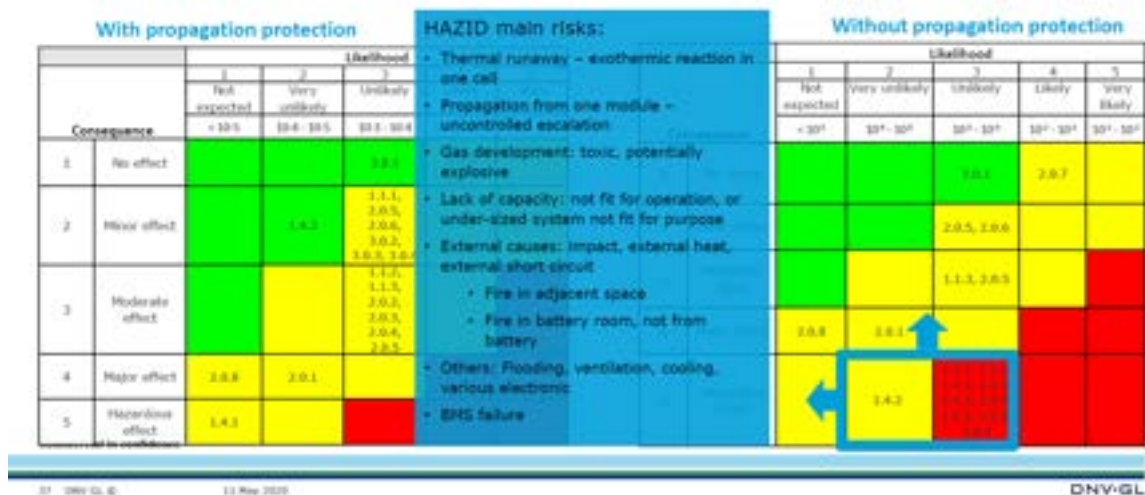


Figure 6, Riskanalys av batterisystem med eller utan skydd (Källa: DNV GL)

Den största skillnaden i säkerhetsarrangemang mellan kommersiella fartyg med batteriinstallationer och fritidsbåten är brandsäkerheten i batteriutrummet. Existerande regelverk kräver för ett kommersiellt fartyg idag att batteriutrummet är åtskilt från andra utrymmen, branddörr normalt stängd, är brandisolerat, har brandövervakningssystem (rök), en brandsäker ventilation (potentiellt för rökgaser vid brandscenario) och ett effektivt brandsläckningssystem. Det är omöjligt att uppnå en sådan segregation i en fritidsbåt och konsekvenserna för ett haveri skiljer sig åt. Dessutom skiljer sig strategierna vid haverier sig åt där det kommersiella fartyget alltid behöver vara säkrare och erbjuda ett mer långvarigt skydd vid haveri än fritidsbåten där man vid en brand utrymmer och lämnar flytetyget. I fritidsbåtsfallet behöver man därför lägga största insatsen på prevention av fel på batterisystemet och alarm vid eventuella fel så man hinner sätta sig i säkerhet. Dessutom bör instruktioner om båtens installationer tydligt framgå för räddningspersonal (SAR, KBV, andra

frivilliga) och säkerhetsutbildning av SAR tjänsterna kommer behöva utvecklas. Den fritidsbåtsstandard/ EU direktiv, Recreational Craft 2013/53/EU som idag är gällande för testning, certifiering och CE-märkning av fritidsbåtar med längd mellan 2.5 m och 24 m innehåller idag inga relevanta krav. Dock har den tekniska ISO/TC 188 kommittén för standarden "Small Craft" utvecklat både en standard för "Electric Propulsion System" ISO 16315:2016 samt arbetar med en teknisk specifikation för "lithiumjonbatterier" ISO/PRF TS 23625 som nu i början av 2021 är i en godkännande-process och sedan följer extern hearing och publikation. Note TS23625 är inte en standard utan en "Teknisk Specifikation" vilket innebär att den mer är att se som ett första hjälpmedel hur en säker installation av lithiumjonbatterier bör arrangeras och installeras. Det är troligt att den i ett senare skede kommer att utvecklas till en standard för fritidsbåtar (small craft) men problemet är att idag installeras många system som inte kan definieras som säkra.

Tillgängligt på marknaden för fritidsbåtar idag och i framtiden

Ett antal lösningar för elektrisk propulsion är idag tillgängliga på marknaden, några ”gör det själv” kit och en del med hämtad teknik från bilbranschen. Kvalitet och helhetsintrycken varierar men gemensamt för många lösningar är att nödvändiga batteriövervakningssystem BMS saknas och att batteriintegrationen designas och installeras utan någon särskild kontroll eller enligt standarder som säkerställer minimisäkerhet. Flertalet erkända leverantörer arbetar idag intensivt med nyckelfärdiga lösningar för elektrifiering av marina fritidsbåtar och marknaden fylls på med nya och mer kvalificerade produkter löpande.

För att kunna öka räckvidden på ett seriehybridssystem används ibland en liten förbränningsmotor med generator som med dagens teknik är en mindre diesel eller bensinmotor, detta kallas Range Extender. Range extenders med låga CO2 utsläpp kommer i framtiden troligen utvecklas och redan idag är i många fall fossilfria bränslen möjliga att använda. Man spår också en utveckling inom bränslecellstekniken som medgör drift på både biogas och vätgas, där en bränslecell direkt kan ladda batterierna, och det finns flera intressanta industrialiseringsprojekt pågående i industrin.

Vad är ett BMS?

Ett batteriövervakningssystem styr, mäter, kontrollerar laddning/urladdning och har möjlighet att skydda batterierna och bör väljas om man seriekopplar flera batterier för att uppnå spänningar över 24 V.

Vad ska jag köpa då?

Redan idag finns flertalet installationer och leverantörer av utrustning där man främst använder sig av traditionella bly-syra-batterier och relativt moderata spänningar, dessa verkar i många fall fungera bra för en segelbåt med litet kraftbehov. Dock börjar man även använda mer sofistikerade batterikemier och högre grad av seriekoppling/spänning och om man okritiskt bygger in dessa i fritidsbåten utan tanke på de risker detta kan medföra och utan preventiv batteriövervakning med alarmsystem så kan det leda till oönskade konsekvenser.

Man bör hålla sig på relativt låga C-rater vid urladdning och laddning av sina batterier och tillse att installationen är elsäkerhetsmässigt utförd samt tillse ett effektivt batteriövervakningssystem. Tänk också på risken för vattenläckage in i batteriutrymmet och vilka konsekvenser tex. en brusten kylvattenslang kan få om denna kortsluter batterierna.

Att batterierna placeras på en plats i båten där temperaturen kan hållas relativt konstant är viktigt och att man har möjlighet att åtminstone ventilera bort eller på annat sätt kyla bort överskottsvärme som uppstår vid stort utnyttjande av batterierna (hög C-rate och stor ändring av SOC). Att dessutom tänka på scenarion kring en eventuell batteribrand, och hur man hanterar den, är för fritidsbåtarna ett plus i kanten men kan vara värt att begrunda om man rör sig långt från kusten inte bara på sommardag.

Johan Iseskär

Hälsning från Sawubona



Efter att ha lämnat Sawubona på land i Bocas del Toro några månader har Pär tagit sig tillbaka medan Johanna är kvar i Karlstad och driver Café Slusswakten. Här kommer lite bilder på vad vi hade för oss i Bocas innan vi tillslut tog oss till Sverige via repatrieringsflyg. Tiden på svaj i väntan på att få plats på ett flyg fylldes av mycket pyssel. Vi fick vackert vänja oss vid att dricka ölen varm då många dagar utan sol gjorde att vi fick ge upp användandet av kylan. Men ugnen drivs på gas, så brödbak blev det en hel del! Där vi tog upp båten när hemresedatum närmade sig gjorde vi bekantskap med en valp som anlände varvet samtidigt som oss, han hjälpte till att hålla humöret uppe när stressen inför att lämna båten kickade in. De som jobbade på varvet hävdade att rottweilervalpen skulle bli en vakthund, och döpte honom till "Killer". När Pär tog sig tillbaka till varvet visade det sig att "Killer" inte alls blev en rottweiler. Han är någon blandras, inte ens nästan lik rottweiler, och heter numera Vasco! Nu är Pär tillbaka på svaj i Bocas del Toro, och kan njuta av en kall öl då solen strålat på solcellerna!



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



FAKTA

- Hisingsbron är en så kallad lyftbro som förbinder Hisingen med fastlandet.
- Bron är byggd i stål och betong och består dels av brodelen "Arpeggio", dels av en anslutande kollektivtrafikbro samt Stadstjänarebron. Bron kallas i sin helhet för Hisingsbron.
- När Hisingsbron är stängd har den en segelfri höjd på 12 meter. När bron står i öppet läge har den en segelfri höjd på 28 meter.
- De fyra pylonerna på mitten av bron har en höjd på cirka 35 meter över vattenytan.
- Bredden på bron är cirka 40 meter.
- Hisingsbron har två vanliga körfält i vardera riktning, ett körfält för kollektivtrafik i vardera riktning samt dubbelriktade gång- och cykelbanor på båda sidor.
- Den totala brolängden för Hisingsbron är 1 380 meter, om man räknar med samtliga delar på land.

Hisingsbron

57-42,9N 11-58,1E

Sjökort 9312, 1352

Här kommer lite information till er som tänkt er en tur till Göteborg med omnejd i sommar.

Fasta öppningstider för fritidssjöfarten

Vardagar								
05.50		09.20	11.20		14.50		18.20	20.20
Lördagar, söndagar och övriga helgdagar								
05.50	07.20	09.20	11.20		14.50	16.20	18.20	20.20
Vardagar sommartid*								
05.50		09.20	11.20	13.20	14.50		18.20	20.20
Lördagar, söndagar och övriga helgdagar sommartid*								
05.50	07.20	09.20	11.20	13.20	14.50	16.20	18.20	20.20

Mellan klockan 22.00 och 05.00 öppnas Hisingsbron för fritidssjöfarten via anrop till broförare.

**Med sommartid avses den period då Västtrafik trafikerar enligt sommartidtabell, det vill säga ungefär från mitten av juni till mitten av augusti.*

Öppningstider för handelssjöfart

Vardagar: Kl. 00.00 – Kl. 06.00; Kl. 09.00 – Kl. 15.00; Kl. 18.00 – Kl. 24.00

Helgdagar: Kl. 00.00 – Kl. 24.00

Källa: <https://trafikgoteborg.se/oppningstider-broar-goteborg/>
Läs mer om öppettiderna på <https://trafikgoteborg.se/nyheter/oppningstider-broar-goteborg/>

Till havs kan allting hända – och snabbt går det. En dröm kan förvandlas till mardröm, en strålande dag kan fortsätta med en åskstorm och en perfektionist till golvläggare kan visa sig vara en flexibel sjöräddare. Man vet aldrig.

Just därför är det så viktigt att Sjöräddningssällskapet och våra frivilliga sjöräddare finns. Vi är delaktiga i 80 % av all sjöräddning i Sverige, och du kan alltid lita på att vi är redo att rycka ut om det händer något.

Till vardags har sjöräddarna helt andra yrken, men när larmet går släpper de allt de håller på med och ger sig ut för att rädda liv. Inom femton minuter ska de vara på väg ut med räddningsbåten.

För att klara det behövs snabba båtar, bra utrustning

och en organisation med stationer längs hela kusten.

Sjöräddningssällskapet är en ideell förening och så har det varit ända sedan starten 1907. Vår verksamhet bygger helt på människors vilja att hjälpa varandra.

Så tack alla medlemmar och givare! Det är er förtjänst att vi har 2 200 välutbildade frivilliga sjöräddare (med alla möjliga yrken), över 70 räddningsstationer och 260 räddningsenheter som alltid är redo att rycka ut. Ett stöd räddar liv till sjöss. Och som medlem får du själv kostnadsfri hjälp, även om det bara handlar om motorstopp en strålande sommardag. Det är vårt tack för att du stödjer oss.

Välkommen som medlem på sjoraddning.se.
Eller swisha en gåva till 9005000.

Gudskelov! En golvläggare när man som bäst behöver.



FRIVILLIGA SJÖRÄDDARE SEDAN 1907.



SJÖRÄDDNINGSSÄLLSKAPET