



REGATTA



Innehåll

- 3 Ordföranden har ordet
- 6 KSS Styrelse 2018 - 2019
- 8 Parasegling
- 8 Nattvakt 2019
- 9 Sjösättning och upptagning
- 10 Seglingsaktiviteter 2019
- 11 Medlemssektionen
- 12 Nabbensektionen
- 15 Ekonomi
- 16 Avgifter för verksamhetsåret
2019-10-01 – 2020-09-30
- 18 Nya avgifter nästa verksamhetsår 2019/2020
- 19 KSS medlemsregister BAS
- 20 Miljöinfo från Hamnsektionen
- 22 Qyinna Ombord
- 23 Christinehamns Segelsällskap 140 år!
- 24 KKF - Lär dig segla!
- 26 Karlstads Sjöscoutkår
- 26 Hamnens dag
- 28 Vänerdagen
- 30 Stötta vår förening via Gräsroten. Välj KSS
- 31 Föreningsliv
- 32 Vem kan segla förutan vind och
köra förutan motor...?
- 34 Segelmakaren i Gräsmark
- 36 BOOT Düsseldorf 2019
- 40 Resebrev, del 2
- 48 Med s/y Sanuk i Karibien
- 55 KKF - Sommarsegelarskola
- 56 Äventyret kallar
- 59 Nybörjarövningar
- 60 Ett lågvattenmärke på sommarens seglingar
- 61 Är det svårt att segla till Tyskland?
- 66 Fototävling

Karlstads Segelsällskap
Kanikenäset 31
652 26 Karlstad

Telefon:
054-21 96 60 (kansliet)

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

Bankgiro: 122-0581

Öppettider kansliet
Vecka 14-25 och 33-44
varje tisdag 17.00 – 18.00
Vecka 26-32. Sommaruppehåll
– hänvisning till kansli@kdss.se
Vecka 45-13 första tisdagen
varje månad 17.00 – 18.00

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

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

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

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

Upplaga: 700 ex.
Tryck: Citytryck i Karlstad AB

Ordföranden har ordet

Hej!

Vem drog ur proppen????



Det undgick väl ingen vilken fantastisk sommar vi hade 2018, med påföljd av den uteblivna nederbörden blev det ett väldigt lågt vattenstånd i bland annat Väneren. Detta blev också kännbart i vår hemmahamn då många båtar frampå hösten fick byta bryggplats när det inte fanns tillräckligt med vatten under kölen. Vi får hoppas på ett rikt tillflöde av vatten och stor snösmältning så att det inte blir problem vid sjösättningen av våra båtar till våren.

Vi har som målsättning i styrelsen att försöka blicka

lite framåt i tiden med bland annat de investeringar som vi idag känner till och tror oss behöva göra vid våra anläggningar i framtiden. Vi har, som vi presenterade på vårt årsmöte, gjort en grov investeringsbudget för de närmaste 5 åren. Denna budget kommer att behöva revideras under tidsperioden.

Jag vill framhålla det fantastiska arbete som de olika sektionerna gör för vårt sällskap. Många ledamöter och funktionärer lägger ner ett ofantligt arbete för att vårt sällskap ska fungera. Det vore tacksamt om du som medlem funderar på vad just du kan bidra med för någon form av insats, ingen kan göra allt men alla kan göra något. Ta kontakt med någon av våra sektioner se vad du kan göra för vårt sällskap.

Ordförande
Stefan Ekblom

Ett varmt välkommen till dig som är ny medlem.

Du är nu medlem i ett av Sveriges äldsta segelsällskap.

Här nedan har vi listat lite av vad man får ta del av som medlem i KSS.



KSS i kortbet

567	huvudmedlemmar
1016	medlemmar inkl. familjemedlemmar

Vi äger, förvaltar och underhåller en anläggning med

- 1 Klubbhus
- 1 Vaktstuga
- 1 Uthamn "Nabben" med klubbstuga, sovstugor, bastu, grillplats m m
- 412 Bryggplatser med el och vatten, många med y-bommar
 - 1 Lyfttkran för båtar
 - 1 Mastkran
 - 1 Spolplatta med filteranläggning
- 24 Nätförråd
- 297 Platser för båtuppställning på plan med tillgång till el och vatten
 - 3 Mastskjul
 - 1 "Marina" med traktorgarage, verkstad, förråd, nätförråd, och uthyrningslokal
 - 2 Traktorer
 - 1 Släpvagn
 - 1 Arbetsbåt
 - 5 segelbåtar för parasegling
 - Gratis tillgång till Wifi, snart även anslutning till fibernätet.

164 Skjulfack i fasta båtskjullängor och 22 Presenningsskjul ägs av enskilda medlemmar.

Hur har vi råd med allt detta?

Sedan numera 134 år möjliggörs all vår verksamhet genom ideella arbetsinsatser. År efter år kan vi tacka långt över hundra medlemmar för all den tid och kunskap, som de ställer till förfogande. För många av dem är det fråga om ett antal dagar, för andra om några veckor och åter några ställer upp långt över 200 timmar per år. Detta gör de, för att det behövs och tycker dessutom att det är stimulerande och roligt att arbeta för oss alla.

Karlstads Segelsällskap, KSS, är en ideell idrottsförening som genom gemenskap och engagemang ska stimulera till segling och underlätta båtägande. KSS bildades 1884 och är därmed ett av de äldsta segelsällskapen i Sverige. Som medlem i Karlstads Segelsällskap har du i Kanikenäshamnen tillgång till gemensamma resurser som förenklar båtägandet och stödjer ett aktivt segelbåtliv. Här finns säkra bryggplatser med el och vatten för segelbåtar i olika storlekar. Inom hamnområdet finns gemensamma serviceanläggningar för medlemmarna t.ex. kran för båtlyft, mastkran, mastskjul, traktorer samt en servicelokal (marinan) med förråds- och verkstadsutrymmen. Vintertid finns platser för båtuppställning på grusplaner och i båthus eller presenningsskjul. En central plats i hamnen är KSS klubbhus, som ska vara en naturlig plats för möten, sammankomster, föredrag och fester. KSS arrenderar hamnområdet från Karlstads kommun. Utanför hamnområdet Kanikenäset har KSS också en uthamn - Nabben - en pärla i Vänern som genom donationer ägs och förvaltas av klubben. Dessa är en ovärderlig tillgång som vi bör vara mycket måna om.

KSS verksamhet baseras på medlemmars frivilliga arbetsinsatser. Det förväntas att varje medlem gör arbetsinsatser på det sätt som passar bäst utifrån intresse, kunskaper och färdigheter. Enligt föreningens stadgar kan en medlem åläggas att fullgöra passande arbetsinsats för föreningen. Det finns lämpliga arbetsuppgifter för alla. Kontakta KSS kansli för att få mer information hur du kan göra din arbetsinsats i någon av KSS sektioner. Vi hoppas att även du genom din kunskap och ditt engagemang vill bidra till att hålla traditionen med ideella arbetsinsatser levande.

Föreningens styrande dokument med stadgar, instruktioner m.m. finns förtecknade på KSS webbplats www.kdss.se

Hjärtstartare

Vid kranplan, i WC-rummet mitt emot brygga C, finns en hjärtstartare placerad. Den är självinstruerande och halvautomatisk med tydligt illustrerade anvisningar och en röst som talar om hur du ska göra. En hjärtstartare som användas inom de första tre minuterna efter ett hjärtstopp innebär att upp till 70 % överlever. Hjärtstartaren från Nabben finns förvarad i klubbhuset under vintersäsongen.



KSS Styrelse 2018 - 2019



Stefan Ekblom *Ordförande*



Jag har möjlighet att dra mitt strå till stacken då barnen är stora och utflugna vilket ger mig mer utrymme att bidra till sällskapet.

Just båtlivet tycker jag är en underbar frihetskänsla och att få vakna upp med sjöutsikt varje morgon.

Kenth Larsson *Sekreterare*



Det är roligt att vara med i en välskött förening och jobba med andra som gillar båtliv.

Roligast på sjön är att bara vara, att följa vinden. Tycker även om att träffa så många trevliga människor.

Jakob Ängeby *Vice ordförande*



KSS och sjöliv tycker jag är härligt! Trevliga människor i en härlig miljö. För mig är det viktigt att bidra, det blir bara så bra som vi gör det tillsammans. Jag tycker om att kunna bidra och tycker det är roligt att vara del av en bra verksamhet. Sjöliv för mig handlar om gemenskap, både på och utanför sjön. Då jag seglar så hämtar jag kraft, dock kan en sen kväll på Nabben ge en liten tillfällig dipp, men det är som oftast värt det.

Per Edberg *Kassör*



Att engagera sig i klubben gör att man vet vad som händer. Engagemanget gör även att man får många nya vänner och bekanta.

Björn Hedén *Ordförande seglingssektionen*



Jag tycker det är kul att kunna vara med och påverka. Att få en bra insikt i verksamheten men även för att lära känna klubben och medlemmarna.

Roligast inom båtlivet är att få hålla på med tävlingar, kamratskap och det gemensamma intresset.

Jörgen Würtz *Vice ordf. seglingssektionen*



Jag vill bidra för att få igång intresset för kappsegling. Roligast är bankappsegling.

Theo Arndt *Ordförande medlemssektionen*



Min drivkraft kommer ifrån att göra information och service lätt tillgänglig för medlemmar med öppenhet och respekt.

Vad är roligast i båtlivet? Att kasta loss, gunga på vågorna och njuta av att vinden är gratis.

Anders Olsson *Vice ordf. medlemssektionen*



Engagemang är självklart för mig när jag tar del av en förening. Tycker segling är den ultimata avkopplingen med ändå lite action.

Sari Jumell *Ledamot*



Gillar föreningsliv och möjligheten att påverka. Vill driva projekt för att få fler tjejer/kvinnor att känna sig välkomna.

Båtlivet är som roligast när jag får segla långt och stannar gärna ute så länge det går. Tycker om livet ombord.

Lennart Andersson *Ordförande Hamnsektion*



Engagemang för mig handlar om att förbättra hamnverksamheten för att ännu bättre möta medlemmarnas behov.

Båtliv för mig handlar främst om avkoppling och naturupplevelser.

Kenneth Jansson *Vice ordf. Hamnsektionen*



Hej det fina med föreningslivet är nog gemenskapen med likasinnade och nöjet att få arbeta åt sig själv och övriga medlemmar.

Båtlivet ger mig och familjen en frihet och avkoppling i en härlig miljö. Vi har många fina minnen, både i Väner och på västkusten. Jag tror att många är, eller borde vara, lite avundsjuka.

Ulf Jannerlöv *Ordförande Nabbensektion*



Mitt engagemang kommer utifrån glädjen att få jobba med mitt största fritidsintresse, segling tillsammans med andra trevliga seglare.

Bäst tycker jag om naturupplevelsen, att vara på sjön och segla.

Bengt Olov Lysell *Vice ordf. Nabbensektionen*



Mitt engagemang rör allt kring Nabben. Jag är även säkerhetsansvarig på KSS.

Trevligast i båtlivet är gemenskapen inom segling samt högtiderna på Nabben.

Nattvakt 2019

Säsongen närmar sig och nattvakt med den. Nytt för i år är att vaktlistan inte kommer att skickas ut i pappersform. Den kommer att finnas tillgänglig digitalt på KSS hemsida i inloggat läge. Information kommer i god tid före vaktssäsongen att skickas med mail tillsammans med länk för att lätt hitta dokumentet. De få som inte nyttjar internet och som påverkas av nattvakten kommer att få vaktlista skickat med post. Vaktlistan kommer att finnas i vaktstugan i pärmen som vanligt samt på kansliet.

Medlemmar med vaktplikt ska enligt reglementet gå nattvakt en till två gånger per år under perioden 1.a maj till 15:e oktober. Under de sista åren har inga behövt gå mer än en vakt under säsongen. Förra året gick antalet vaktpliktiga jämt upp med antalet vaktnätter. Beroende på utfallet kan i år ett fåtal medlemmar få gå mer än en vakt. Det beror på hur tillströmningen av nya medlemmar ser ut och hur många av medlemmarna som fyllt 75 år och som därmed är vaktbefriade. Vakterna fördelas i bokstavsordning i ett rullande schema.

Parasegling

Fem gånger under maj/juni och fem gånger i aug/sept seglar vi 2.4:a på tisdagkvällarna. 2.4mR är en liten kölbåt som inte kan välta och den går lätt att anpassa för personer med olika typer av funktionsnedsättningar. Vi har också en accessjolle som passar bra till barn. Som funktionär i paraseglingen så hjälper vi seglarna i och ur båtarna och ofta med hjälp av vår personlyft. Vi finns hela tiden till hands för att instruera och hjälpa till och vi har en följbåt som vi kan assistera seglarna med ute på vattnet. Varje seglingskväll avslutas med en gemensam fika.

Idag är vi 14 funktionärer som har väldigt roligt tillsammans och vi vill gärna bli fler! Som funktionär så kan du hjälpa till med allt från att koka kaffe, sätta segel eller följa



med i följbåten. Du behöver inte ha någon förkunskap, det finns alltid vana funktionärer på plats.

Välkommen till oss!

Hör gärna av dig så berättar jag mer.

Kerstin Ekblom, 072-565 80 08,
Kerstin.Ekblom1@gmail.com

Sjösättning och upptagning

Alla dagar innehåller två pass med start vid kranen.

Pass 1, start 09.00 Pass 2, start 13.00

Du anmäler Dig i pärmen som kommer att finnas i klubbhuset.

Vid varje pass hanteras 15 båtar

Båtvagn skall vara märkt med namn och telefonnr.

Inför sjösättning och upptagning är det som vanligt några saker att tänka på. Kom i tid.

Vi hjälper varandra tills sista båten är i eller uppe ur vattnet. Fendrar ska hänga på plats, en för- och aktertamp är naturligtvis förberett. Kranföraren är chefen vid kranen så lyssna på denne. Vid sjösättning så har man

även sett till att inte glykolen hamnar i sjön när man startar motorn. Kolla över genomföringarna och länsumpen. När vagnen är tillbaka på sin plats och båten tillagd vid bryggan så kommer man även ihåg att kolla över så att sin vinterplats är avstädad.

OBS Du som tagit upp båt med masten på skall hålla utkik på hemsidan och i pärmen. Särskilda sjösättningsstider kommer att gälla för båt med mast.

KSS Hamnsektionen

Sjösättningsdagar våren 2019

1	Maj	Onsdag
4	Maj	Lördag
8	Maj	Onsdag
12	Maj	Söndag
18	Maj	Lördag
19	Maj	Söndag
<i>Båtar med mast pass 2</i>		
25	Maj	Lördag
1	Juni	Lördag

Upptagningsdagar hösten 2019

22	september	Söndag
29	september	Söndag
2	oktober	Onsdag
6	oktober	Söndag
12	oktober	Lördag
13	oktober	Söndag
19	oktober	Lördag
20	oktober	Söndag

ONSDAGSSEGLINGAR

Vår: 29/5, 5/6, 12/6, 19/6, 26/6

Höst: 31/7, 7/8, 14/8, 21/8, 28/8

17:30-18:00 Anmälan i klubbhuset
 18:30 Startskott utanför Marinan KSS
 19:45 ca Målgång. Prisutdelning och enklare förtäring i klubbhuset

JÄVERÖN RUNT + Grillkväll – Lördag 8/6

En familjefest där vi hoppas att alla som gillar segling är med. Start och målgång utanför Tynäs udde. Ca 15 Nm. Efter avslutad segling återsamlas vi vid klubbhuset för prisutdelning. Grillarna är sedan tända vid paradbryggan från kl 18:00 då alla, även de som inte deltog i tävlingen, såklart är välkomna.

VÄNERN SHORTHAND RACE – Lördag 15/6

Shorthandsegling mellan Kristinehamn och Karlstad, Ca 50 Nm. Mer info kommer via våra vanliga informationskanaler i anslutning till tävlingen.

ONE MAN RACE – Lördag 24/8

Ensamsegling, men ändå gemenskap i glada vänners lag. Ca 15 Nm.

ÄRTKÖRET – Onsdag 28/8

Årets sista regatta, tillika årets sista Onsdagssegling. Efter seglingen återsamlas vi i klubbhuset för prisutdelning, ärtsoppa och punch.

PARASEGLING – Tisdagar

Vår: 21/5, 28/5, 4/6, 11/6, 18/6

Höst: 6/8, 13/8, 20/8, 27/8, 3/9

Välkomna önskar Seglingssektionen!

Medlemssektionen

Medlemssektionen ansvarar bl a för kanslibemanning, administration av medlemskap & medlemsregistret, uppföljning av KSS integritetspolicy, utbildningar för våra medlemmar, utveckling av KSS hemsida, klubbmästeri, cafékvällar, föreläsningar & evenemang, uthyrning av klubbhuset, fadderverksamhet och introduktion för nya medlemmar, klubbtidningen Regatta, klubbbutiken Sjösäcken, teknikutrustning samt skyltar & tryck. Som i alla andra sektioner utförs dessa uppgifter som frivilliga arbetsinsatser av ca 30 medarbetare.

Har du förslag på föredragshållare till cafékvällar, önskemål om utbildningar eller andra evenemang, är du välkommen att ta kontakt med kansliet under kansli@kdss.se eller med någon av nedanstående personer.

Det finns flera arbetsuppgifter där vi behöver förstärkning och där du kan göra en välkommen arbetsinsats som medlem och bli del av en positiv gemenskap!

Vilka av följande områden möter dina intressen eller färdigheter?

Evenemang

(föredrag / information inom segling och båtliv, stöd till evenemangsansvarig)

Utbildning

(undersöka behovet, arrangera kurser, vara stöd till utbildningsansvarig)

Klubbmästeri

(hjälpa till vid större evenemang)

Klubbhusansvar

(inköp av förnödenheter, uthyrning av klubbhuslokaler)

Hjärtstartare

(återkommande funktionskontroll, allmän skötsel)

Hör gärna av dig till någon av oss.

Theo Arndt, ordf. medlemssektionen,
 tel. 070-521 18 25,
 theo.arndt43@gmail.com

Anders Olsson, viceordf. medlemssektionen,
 tel. 072-200 33 80,
 anders.olsson@arcelormittal.com

Kansliets öppettider:

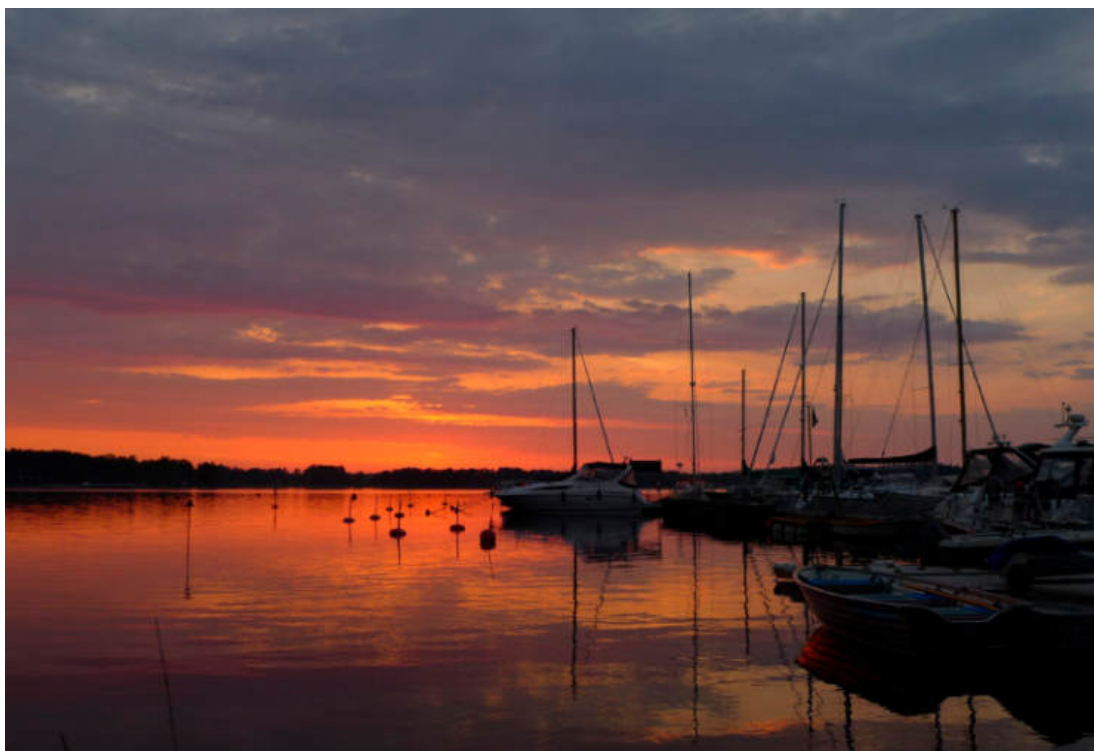
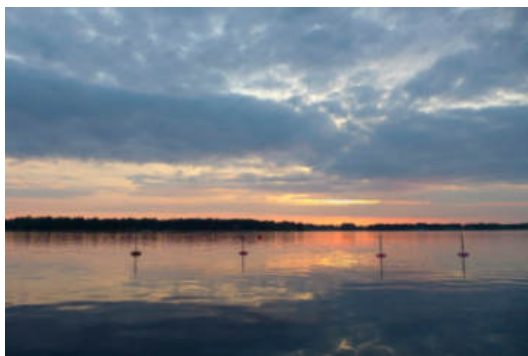
Vecka 14-25 (april-juni)
 varje tisdag kl. 17-18

Vecka 26-32 Sommaruppehåll
 hänvisning till kansli@kdss.se

Vecka 33-44 (aug.-okt.)
 varje tisdag kl. 17-18

Vecka 45-13 (nov.-febr.)
 första tisdagen i månaden kl. 17-18

Nabbensektionen



Program på Nabben 2019

Vårstädning/arbetshelg 1	Alla KSS-medlemmar välkomna	4-5 maj	10.00*
Vårstädning/arbetshelg 2	Alla KSS-medlemmar välkomna	11-12 maj	10.00*
Midsommarfirande		21 juni	
Kräftskiva		17 augusti	
Höststädning		21-22 sept	10.00*

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

Fakta på hemsidan och i Nabbenfoldern

Fakta om bland annat sovstugan (fem rum med totalt fjorton bäddar), gymmet och företagsrepresentation samt Nabbenfoldern finns på hemsidan, www.kdss.se. Nabbenfoldern uppdateras varje vår och finns även på anslagstavlan i klubbhuset på Kanikenäset och på Nabben.

Trivsel på Nabben

Våra trivselregler, som finns att läsa på anslagstavlan på Nabben, har tillkommit för att vi alla skall trivas när vi besöker vår ö. Respektera dessa och visa hänsyn till varandra! Om någon behöver påminnas så är det vår övertygelse att det görs på ett snyggt sätt. Vi strävar efter att undvika pekpinnar men för brandfarans, den fina miljöns och trev-

nadens skull påminner vi om att inte fimpa på marken och att ta hand om allt ditt skräp. Speciellt vid grillen och i bastun är det lätt att glömma kvar något!

Vårstädning 4-5 maj och 11-12 maj

Alla KSS-medlemmar är välkomna på vårstädning 4-5 och 11-12 maj. Välkomna att jobba efter egen förmåga (det finns många olika slags arbetsuppgifter – tyngre och lättare), drick kaffe (saft till barnen), ät korb och bröd och umgås! Vi drar igång kl 10 båda dagarna. Om du vill ha mer information eller om du vill bli hämtad i Skansviken (Rud) kl 9.40 så hör av dig till Ulf! Du kan också få en vägbeskrivning skickad till dig. Återtransport på eftermiddagen/vid behov.

Prioriterade områden för 2019 (förutom allmänt underhåll och städning)

- Byta ut gamla och dåliga flytkroppar på förtöjningsbojar.
- Fortsätta att måla klubbhuset invändigt, pingisrummet och ev köket.
- Förbättra möjligheterna till jollesegling vid Nabben:
 - Inköp av tåligare begagnad segeljolle.
 - Uppgradering av optimistjollarna.



Före säsonsöppningen

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

Ta med klubbnyckeln

Kom ihåg att ta med klubbnyckeln när du besöker Nabben – oavsett säsong – eftersom den går till klubbstugan, sovstugan, segeljollen och gymmet!

Om du inte har någon nyckel kan du mot en depositionsavgift kvittera ut en när kansliet är öppet.

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



Ekonomi

Ekonomi i föreningen är fortsatt mycket god. Detta verksamhetsår är det budgeterat ett litet överskott drygt 30-tusen. Vi har en stor investering, klubben ska byta ut den gamla traktorn (Ferguson) mot en kraftigare, budgeterad kostnad 400-tusen kr. Sista delen av klubbhusrenovering inklusive en del nya möbler är budgeterat till 80-tusen kr. Seglingssektionen har budgeterat för utbyte av två st. 2.4-or, de gamla är uttjänta, budgeterad kostnad 60-tusen kr. Nabbensektionen kommer att investera i en ny segeljolle, uppgradering av optimister, invändig målning, ny matta i klubbhuset, duschvattenuppvärmning och invändig renovering av sovstugan totalt beräknat till 80-tusen kr.

Klubbens intäkter är i huvudsak medlemsavgifter, i år beräknar vi medlemsintäkterna till knappt 2 miljoner. Övriga intäkter är beräknade till drygt 100-tusen.

Klubbens löpande kostnader är budgeterat till knappt 1,3 miljoner, där hamnsektionen står för mer än hälften.

Fakturering:

Klubbens fakturering görs via BAS (Båtunionens Administrativa System). Distributionen av fakturorna sker av företaget Billecta. Årets fakturering av bl.a. medlemsavgifter gick mycket smidigt och fort för oss som sköter detta. Från BAS skickas samtliga fakturor elektroniskt till Billecta som distribuerar fakturorna som E-faktura, med e-post eller med frimärksposten. Tyvärr fanns det en del brister i överföringen från BAS till Billecta och i distributionen av fakturorna från Billecta. Dessa brister ska nu vara åtgärdade, maillets layout har rättats till och att alla med e-postadress, även de som vill ha pappersfaktura, fick faktura via e-post är också det tillrättat.

En vecka efter förfalldatum skickade jag ut 132 st. påminnelser via e-post och brev. När jag skriver detta mer än fyra veckor efter förfalldatum (9/1-18) är det fortfarande ett sextiotal medlemmar som inte har betalat och är skyldig klubben drygt 100-tusen. Detta medför ett

betydande merarbete för oss som administrerar klubbens ekonomi.

Anmäla förändringar:

Vid fakturering hämtas uppgifter från medlemsregistret avseende uppställningsplats, båtens storlek, medlemskap, adress, e-postadress och mycket annat. Tyvärr får jag många samtal om att uppgifterna som ligger till grund för faktureringen inte stämmer med verkligheten. Detta innebär också detta ett betydande merarbete. Postadressen uppdateras från postens adressregister men inte e-postadressen, denna måste du som medlem anmäla när du byter. Klubbens information sker till stor del med e-post. Har du bytt båt eller sålt/köpt skjul måste detta anmälas så fort som möjligt och inte komma på förändringen när fakturan kommer.

Per Edberg
kassör
070-5220277

Avgifter för verksamhetsåret

2019-10-01 – 2020-09-30

Senior, enskild medlem	500 kr
Familjemedlemskap, hela familjen ¹	700 kr
Junior (under 19 år) enskild medlem, paraseglare och heltidsstuderande	100 kr
Bryggavgifter ²	

Grupp	Från	Till	Medel	Kr/m ²	Grundavgift	Avgift
<i>Båtarea (m²)</i>						
1	0	19	16	45	1000	1720
2	19	25	22	45	1000	1990
3	25	32	28	45	1000	2282
4	32	38	35	45	1000	2575
5	38	50	44	45	1000	2980
6	50	66	58	45	1000	3610
<i>Serviceavgift</i>						
<i>Båtlängd</i>		<i>Avgift</i>				
0 - 7,5m		1300				
7,5m - 10,5m		1600				
från 10,5m		1900				

Tillfällig bryggplats

(del av sommaren, minimum två månader, då ordinarie innehavare inte utnyttjar sin plats): 1 000 kr
Ordinarie bryggplatsinnehavare får tillbaka 500 kr.

Tillägsbestämmelser:

Båtar med till KSS icke rapporterade mått debiteras enligt grupp 6
Båtar med längd över 15,00 m eller bredd över 4,40 m avgift enligt ök med KSS
Försenad betalning innebär att bryggplatsen går till annan medlem

Serviceavgift ³ (planhyra, sjösättning/upptagning, mastskjul, el och vatten)	se tabell ovan
Båtskjulsavgift (inkl. serviceavgift)	
• Enkelskjul	2 500 kr
• Dubbelskjul med två ägare	2 500 kr/ägare
• Dubbelskjul med en ägare	5 000 kr
Vinterliggare (16/12-31/3)	
enligt beslut på vårmötet 2008	En (extra) bryggplatsavgift
Elavgift för båthus utöver 200kWh	1,50 kr/kWh, minst 100 kr
Presenningsskjulsavgift (inkl. serviceavgift)	2 000 kr
Nätförrädsavgift	1 000 kr
Administrationsavgift när påminnelse måste skickas	500 kr
Utebliven nattvaktstjänstgöring	2 000 kr
Uthyrning tillfällig plats i Marinan 1/10-30/4 liten/stor plats	5000 kr/7000 kr exkl. el
övrig tid	200 kr/vecka exkl. el
Uthyrning klubblokal	1000 kr
Medlemsobligation	3 500 kr
Planhyra sommar	
år 1: 900 kr	år 2: 1 800 kr
år 3: 3 600 kr	år 4: 7 200 kr
år 5: 14 400 kr	

¹ Som familjemedlem räknas make/maka/sambo samt barn oavsett ålder tillhörande samma hushåll
² Betald avgift för bryggplats återbetalas med 80% om nyttjanderätten återlämnas till KSS före 1 maj och platsen blir uthyrd i andra hand. Övriga avgifter återbetalas ej.
³ Avgiften är personlig och kan inte överlåtas. Utnyttjas någon del av avgiften skall full avgift betalas

Nya avgifter nästa verksamhetsår 2019/2020

Våra avgifter har varit oförändrade under ett stort antal år. Styrelsen har en ambition att vårt hamnområde på Kanikenäset skall vara funktionellt och trevligt att vistas på. Marinans framtida användning diskuteras och förmodligen kommer en viss ombyggnation att behövas. Kajen vid kranen undersöks hur bärkraftig den är. Är kranen ordentligt förankrad? Styrelsen har kommit fram till att för att kunna underhålla vår hamn måste Sällskapet få större intäkter. Årsmötet godkände styrelsens förslag till avgifter för verksamhetsåret 2019/2020.

Bryggavgiften består av en fast avgift (1000 kr) och ett kvadratmeterpris. Priset/m² höjs från 40 kr till 45 kr. Detta innebär att de minsta båtarna kommer att betala 1 720 kr (höjning med 82 kr) och de största båtarna kommer att betala 3 610 kr (höjning med 355 kr). Differentieringen blir nu större än den varit.

Serviceavgiften kommer även den bli differentierad, båtar upp till och med 7,5 m betalar 1 300 kr och båtar över 10,5 m får betala 1 900 kr. I och med att serviceavgiften blir högre för de flesta så kommer även skjulavgiften att höjas med 500 kr och presennings-skjulsavgiften att höjas med 300 kr.

Ekonomisektionen får lägga mycket tid på att "driva in" de avgifter som vi fakturerar. Vid årets "vinterfakturering" (medlemsavgift och landplats) skickades det 570 fakturor, dagen efter förfalldatum skickade jag 82 SMS till medlemmar som inte betalat sin faktura. En dryg vecka efter förfalldatum skickades påminnelser ut till 35 medlemmar. Detta är bakgrunden till att det kommer att påföras en administrationsavgift på 500 kr om påminnelse behöver skickas.

Per Edberg
kassör

Miljöinfo från Hamnsektionen

Under det gångna året har hamnsektionen tagit fram en ny avfallshanteringsplan för Kanikenäshamnen. Det viktigaste av det vi diskuterat belyses nedan.



Hantering av hushållssopor

Det är tydligt att för medlemmar och gästande båtar behövs förbättrade möjligheter att bli av med hushållssopor. Idag slängs mycket hushållssopor och tyvärr även miljöfarligt avfall i den container som är avsedd för brännbart avfall från hamnverksamheten. Detta har medfört luktolägenheter, ökade kostnader och arbete med sopsortering för hamnsektionen.

För båtsäsongen 2019 planerar vi därför att teckna abonnemang hos Karlstads Energi för hämtning av blandade hushållssopor från båtlivet. Utsortering av komposterbart matavfall skulle ge lägre kostnad men bedöms realistiskt eftersom det är svårhanterat ombord.

Kärl för utsortering av glas och metall kommer dock att finnas. Samt Sjöräddningssällskapets kärl för pantburkar och petflaskor. På älvsidan av parkeringen vid klubbhuset planeras en bod eller inhägnad där kärlen placeras.

Miljöfarligt avfall

Här blir det inga förändringar. Se hamnregler. Varje medlem ansvarar själv för att miljöfarligt avfall tas omhand och lämnas till kommunens miljöstationer.

Hit räknas exempelvis:

- Batterier av alla typer
- Olja och oljehaltigt avfall som trasor oljefilter mm

- Färgrester och lösningsmedel
- Färgavskrap från båtbottnar.
- Elektronik, lysrör och glödlampor
- Övrigt farligt avfall

Hantering toalettavfall

Anläggningen för toatanktömning, vid Kanikenässets sydöstra hörn, ägs och sköts av Karlstads kommun. Detta är en stor tillgång för KSS som bara har att hänvisa till anläggningen i vår avfallshanteringsplan.

Förbudet mot tömning av toalettavfall från båtar har kommit till för att minska tillförseln av näringsämnen (kväve och fosfor) och smittämnen till våra vatten. Merparten av båtlivet sker i de känsligaste strandnära grunda vattnen under årets två varmaste månader. Lokalt kan mängden föroreningar bli hög. Mest näring innehåller urinen. En persons dygnsproduktion av urin ger näring åt ett kilo alger eller vass.

Enligt dumpningsförbudet och hänsynsreglerna i miljöbalken är det, tvärtemot vad många tror, inte heller tillåtet att pinka eller tömma pottan direkt i sjön. Ett mycket bättre alternativ ur miljösynpunkt är att tömma pottan i vegetationen en bit bort från stranden.

Båtbottnfärger

Det är båtens huvudsakliga förtöjningsplats som avgör vilken bottenfärg som är tillåten. För flertalet KSS medlemmar innebär det att endast biocidfria färger får användas.

Det är också viktigt att komma ihåg att även biocidfria färger kan innehålla ämnen som är skadliga för miljön. Ett exempel är teflon som alltmer ifrågasätts ur miljösynpunkt. En bra metod för att avlägsna gammal bottenfärg är hårdmetallskrapa. Flagorna kan lätt samlas upp på en presenning och ska sedan lämnas till miljöstation. Slipning och blästring ger svårhanterligt och hälsovådligt

damm och bör undvikas.

Vid högtryckstvätt av båtbottnar släpper alltid en viss mängd färg. Därför ska alltid spolplattan användas. Den har rening som tar hand om färgrester. Spolplattan kan idag bara användas under båtupptagningsperioden då reningsverket är inkopplat. Men hamnsektionen kan överväga att koppla in reningen andra perioder. T.ex. om ett antal båtar behöver skrapas och våtslipas inför bottenmålning.

Obs! Inga kemikalier, typ starka rengöringsmedel, lacknafta, avfettningsmedel etc får användas på spolplattan eftersom det slår ut reningsprocessen och sätter igen filtren i reningsverket.

Frostskydd av motorer

Etylenglykol är mycket giftigt för människor och många djur. Den har en söt smak och allvarliga njurskador hos hundar och katter, som slickat i sig spill, är väl dokumenterat. Propylenglykol är inte giftigt och är därför ett bättre alternativ ur miljösynpunkt. Spädning med vanligt kranvatten kan enligt vissa källor ge utfällning av klor och kalk som kan skada motorn. Ett sätt att undvika problem är att köpa färdigblandad och kolla att den är spädd med avjoniserat vatten.

”Miljöglykol” är oftast propylenglykol med mindre miljöskadliga korrosionshämmande tillsatser.

En enkel och spillfri lösning för att samla upp och kunna återanvända glykolblandningen visas på bild. Blandningen måste ”spetsas” lite varje gång för att kompensera för utspädningen från restvatten i systemet. Har ni frågor eller synpunkter hör av er till hamnsektionen tex via epost. hamnen@kdss.se

Hamnsektionen/Nisse Hansson



Qvinna Ombord

Våren 2019 med Qvinna Ombord

Dags att starta upp årets säsong med Qvinna Ombord.

Inbjudna är kvinnor inom SXX, KSS, Parasegling, Sjöscouter, KKF och ni andra som är intresserade av båtliv i kvinnligt sällskap.

Tisdag 2 april kl 18.30 Chokladprovning med Anna Carli
Vi får njuta av olika typer av choklad under proffsig ledning. Passande vin till för den som vill.
Kostnad: 150 kr inkl. vin. Billigare utan.
Anmälan: Senast 24 mars med önskan om vin eller ej.
Plats: KSS Klubbhus Kanikenäset, Karlstad

Onsdag 10 april 18.00 Täcker av Tant Trygg och förbereder för vårustning.

Onsdag 17, 24 april kl 18.00 Vårustning av Tant Trygg

Lördag 4 maj Sjösetting av Tant Trygg. Återkommer om tid.

Söndag 5 maj Mastning av Tant Trygg. Återkommer om tid.

Planer finns på att besöka Sjöräddningen (SSRS) under våren. Återkommer om datum. Isfritt läge och att båtarna är i sjön önskas.

Obligatorisk anmälan senast 2 dagar innan aktivitet!
OBS! anmälan till chokladprovning, 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



Christinehamns Segelsällskap 140 år!

I samband med CSS årliga vårfest uppmärksammades att klubben firade 140 år! Jubileet hade en Vänersjökänsla med båtar, vatten, flaggor och sol. Sjöräddningen kom och lade till vid nocken på brygga D. En utställning om CSS 140 år sattes upp och var väldigt intressant. DVD film från gamla super 8 filmer och de gamla fotoalbum som letats fram var väldigt uppskattat. Dragspelsklubben kom och spelade på den fina altanen med utsikt över skärgården, det blev en härlig dag i nostalgins tecken.

Jon Christian vår ordförande mottog en blomma och gratulationer från CMBK's representanter Göran Rang och Thomas Karlsson. Shorthandtävlingen som avgick från Karlstad med målgång vid brygga C blev en uppskattad nyhet av de tävlande som fick en härlig segling med mycket sol, alla båtar kom in tidigare än beräknat. Vi gratulera vinnarna Jonas Nyqvist och Gunnar Hellerström KSS i en CB66. Vårsfesten blev lyckad och det dansades fram till småtimmarna till trubadurmusik.



Karlstads Sjöscoutkår



Ordförande
Lars Jonasson
070-8625226
www.sjoscout.com

Karlstads sjöscoutkår vill tacka KSS styrelse som förmedlade den Maxi 68 som medlemmen Mats Höglund eventuellt skulle skrota. Nu blev den istället en gåva till sjöscoutkåren och den kommer säker glädja våra barn och ungdomar vid sommarens seglingar. Den kommer att ersätta en av våra Sea-cat´s som efter 50 år´s tjänst ni sjöscoutkåren nu kommer att lämna oss. Än en gång tack KSS styrelse och Mats Höglund.
Karlstad sjöscoutkår

Hamnens dag

Lördag 11 maj kl 11-16 på Kanikenäset

Välkomna önskar Karlstads Segelsällskap i samarbete med KKF.

Båtloppis
Öppen Brygga
Prova-på-segling - KKF
Info om seglarskola
Tant Trygg - Qvinna Ombord
Modellbåtar
Parasegling
Till-salu brygga
Servering

Vill du vara med? Vill du visa hur det ser ut ombord hos dig? Har du något till salu, tillbehör, utrustning eller kanske en hel båt?

Mer info kommer efterhand på hemsidan

Vänerdagen

2018

Vänerns vattenvårdsförbund, där KSS är stödjande medlem, ska verka för en vattenkvalitet som ger ekologiskt hållbara och variationsrika livsmiljöer i Vänern. Förbundet genomför undersökningar och sammanställer resultat från miljöövervakningen. Årligen arrangeras Vänerdagen och värd för årets möte var Åmåls kommun.

Mötet med Vänerns fåglar är en påtaglig del av båtlivet så jag var nyfiken på presentationen av **sjöfågelinventeringen** som pågått i Vänern de senaste 25 åren. Inventeringen är en del av miljöövervakningen där fåglarna indikerar tillståndet i miljön. Liknande inventeringar görs även i Vättern och Mälaren. Totalt ingår 820 lokaler runt hela Vänern. De räknas årligen i mitten av juni. Tidigare gick



man iland på öarna och räknade bon men det gav för stora störningar. Idag närmar man sig istället skären med båt, väsnas, härmar havsörnens tunga vingslag med armarna och räknar sedan antalet fåglar som flyger upp. Vanligast är fiskmåsen följd av fisktärna, gråtrut och skratmås.

Antalet måsfåglar varierar och var som högst år 2010 med 37000 individer. Det har sedan sjunkit till årets 26000. Igenväxning av fågelskär pga små vattenståndsväxningar och ökat antal havsörnar är bidragande orsaker. Men även ändrade rutiner i jordbruket. Ett varmare klimat ger mer plöjning och sådd på hösten. Detta påverkar fiskmåsen och skratmås som minskar till följd av färre tillfällen till födosök i plogfårorna under våren. Färre

öppna soptippar kan bidra till gråtrutens minskning.

Tärnorna ökar stadigt i antal. Slyröjning på häckningsskären och färre gråtrutar, som tar ungar, har gynnat dem.

Antalet storskarvkolonier är konstant men antalet häckande par har halverats sedan 2010. Havsörnen är en viktig predator. Det finns dock en tendens till att populationen stabiliseras på nuvarande nivå.

För att se **hur Vänerns vikar mår** har man sedan 2009 tittat på kvalitetsfaktorerna växtplankton, näringsämnen (fosfor), sikt djup och syrgas i 22 olika vikar. Resultaten vägs sedan samman till ekologisk status för varje vik.

För 9 av vikarna har den ekologiska statusen förbättrats något, men 16 är fortfarande övergödda.

Av vikarna i norra Vänern har Åsfjorden, Hammarösjön och Sätterholmsfjärden god ekologisk status. Medan grunda vikar med låg vattenomsättning som Kyrkebyviken, Arnöfjorden, Ölmeviken och Varnumsviken föga förvånande har måttlig status. De näringsrika vattnen är dock viktiga reproduktionslokaler för gädda och gös.

Främmande invasiva arter och deras påverkan på ekosystemen uppmärksammas alltmer. Förebyggande åtgärder som förhindrar spridning är långt mer kostnadseffektiva än kontroll och bekämpning sedan arten etablerat sig. Tre arter belystes under Vänerdagen.

Sjögull, en näckrosliknande växt, har etablerat sig i många vatten bla i Mälardalen. Den bildar tjocka ogenomträngliga mattor som bromsar vattenflödet och förkväver annan växtlighet.

Vandarmusslan har ett randigt skal och

kallas även zebarmussla. Den har etablerat sig i östgötadeln av Göta kanal och risken finns att larverna sprids till Vänern via båtar och redskap. Musslorna sätter igen vattenintag och bildar vassa kolonier på båtar, prickar och slussar.

Svartmunnad smörbult har sitt ursprung i Svarta havet och har spridits via barlastvatten till våra kuster. Den lever även i sötvatten och kan spridas till Vänern via båtar.

Hittar man någon av dessa främmande arter kan man rapportera på artportalen.se eller till länsstyrelsen.

Samförvaltning fiske i Vänern är en samverkan mellan olika projekt och intressenter för att förbättra bland annat bestånden av Vänerlaxen som är viktig för turism, friluftsliv och lokal sysselsättning.

Bestånden av både klarälvslox och gullspångslax är relativt små. År 1850 fångades 30000 laxar. Idag fångas mellan 500 och 1000. Mest lax fångas i Värmlandssjön och ca 20 % av fångsten är från vilda reproduktionen.

Vandringsvägarna förbi de många kraftverken fungerar dåligt och lekmiljöerna förstördes under flottningsepoken. Laxen får istället åka tankbil från fällan i Forshaga till strömvattnen söder om Höljes. Tyvärr blir det även stora förluster vid kraftstationerna av smolt och vuxen lax vid återvandringen mot Vänern.

Då Laxfonden har otillräckliga ekonomiska resurser har även utsättningen av odlad lax minskat.

Sammantaget var det en intressant dag och för den som vill läsa mer finns publikationer mm på vattenvårdsförbundets hemsida www.vanern.se

Nisse Hansson

Stötta vår förening via Gräsroten. Välj KSS

Med Gräsroten delar Svenska Spel varje år ut 50 miljoner kronor till ungdomsidrotten och föreningslivet i Sverige. Hur pengarna fördelas och hur mycket varje förening får bestäms av dig och alla andra som spelar hos oss. Välj vilken eller vilka föreningar du vill stötta så bidrar du automatiskt varje gång du spelar i butik och online. Det kostar ingenting extra att vara med.

Varje spel bidrar

Varje krona du spelar för hos Svenska Spel Tur och/eller Svenska Spel Sport & Casino ger 10 poäng till din favoritförening. Har du valt flera föreningar fördelas poängen lika mellan dem. Du kan bidra med upp till 40 000 poäng per kalendermånad och bolag, det vill säga upp till 80 000 poäng om du spelar både turspel och sportspel.

Utdelning en gång om året

I oktober varje år räknas alla poäng i Gräsroten ihop. Ju fler poäng din eller dina föreningar får desto större andel av de 50 miljonerna landar i deras föreningskassa. Ditt val betyder med andra ord mycket, både för din favoritförening och idrottens framtid.

Så här väljer du

Du kan välja en eller flera av alla de föreningar som är anslutna till Gräsroten. Spelar du både turspel och sportspel har du möjlighet att välja totalt sex olika föreningar om du vill. Tänk på att

varje val hanteras separat hos Svenska Spel Tur respektive Svenska Spel Sport & Casino. Gör du ett val hos ett av bolagen så följer det inte automatiskt med till det andra. Du kan när som helst ändra ditt val och lägga till föreningar, men poäng du redan "delat ut" går inte att flytta.

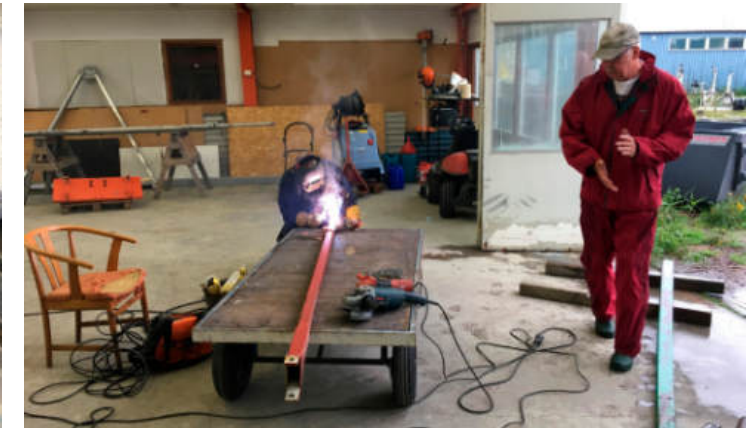
Gör ditt val snabbt och enkelt här.

Följande spel ger poäng

Alla registrerade spel hos Svenska Spel Sport & Casino är kopplade till Gräsroten förutom Poker, Bingo, Casino, livespel på Oddset samt lagspel via spela tillsammans (före detta Bolagsspel).

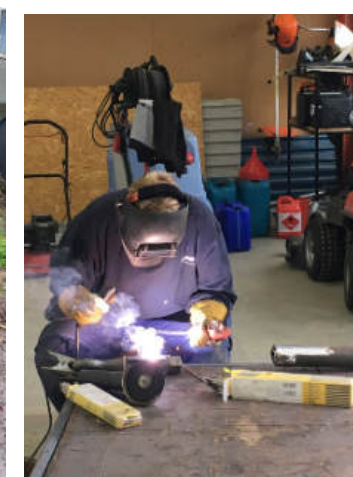
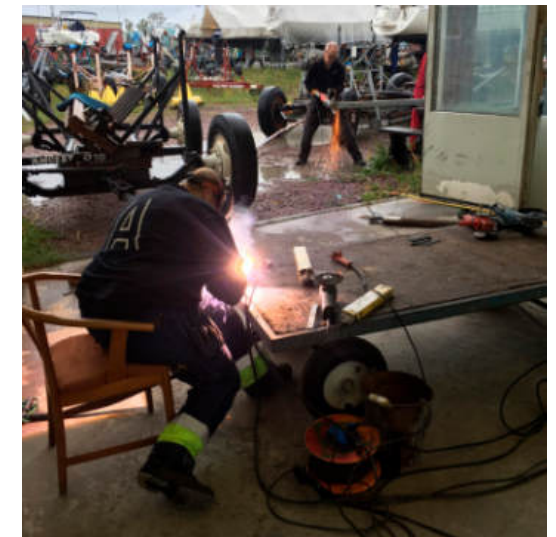


Föreningsliv



Fixarhelg

En helg i september så hade hamnsektionen fixat en svetsare samt köpt in dragögglor för de som önskade att få nya dragögglor på sina båtagnar. Detta i syfte för att öka säkerheten vid förflyttning av vagnar men även för att våra traktorer har fått nya draganordningar. Priset för både dragögglan och svetsningen hamnade totalt på 590 kronor. Det var flera medlemmar som passade på få sin vagn fixad under helgen. Man hjälpte varandra och arbetet flöt på riktigt bra även fast himlen på morgonen stod helt vidöppen.



Vem kan segla förutan vind och köra förutan motor...?



I Karlstads segelbåtshamn ligger en väldigt speciell tant. Jag hittade henne när jag gick längs bryggorna och drömde om att få följa med ut och segla på någon av de många härliga båtarna. Ett anslag om att det bara var att höra av sig och hänga på blev uppstarten till att komma ut på Vänern. IF-båten Tant Trygg seglas i SXX Qvinna ombords regi och det blev både båtvård och segling av tillsammans med andra glada tjejer under sommaren.

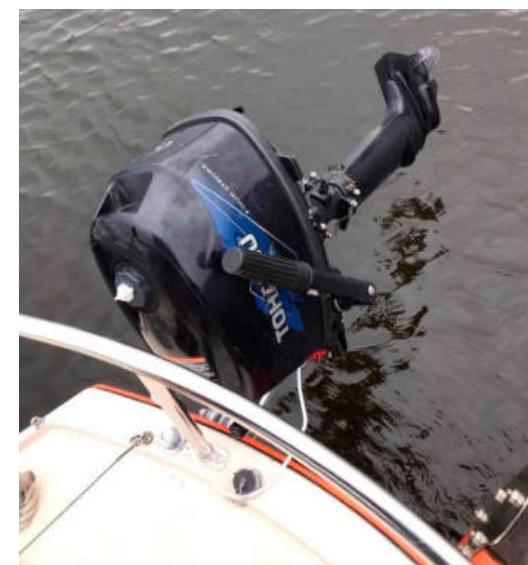
När säsongen närmade sig sitt slut så föreslog en i gänget att vi skulle kunna testa att delta i årets sista "onsdagsregatta". Sagt och gjort – i god tid var initiativtagaren Maria, hennes mor Kerstin och jag i hamnen för att ta reda på hur det funkade, vilken bana som gällde, kolla upp vad vi hade för lystal – nej visst ja, det skulle räknas om till SRS-tal. 1,02 blev till 0,814 och vi memorerade hur startsignalen skulle komma att ges. Jag hade varit med ute två gånger med "Tanten" och likaså hade Maria, men både hon och hennes mor hade tävlingsseglat en del vilket kändes betryggande, så laguppställningen var given; kapten Maria (i mitten) basade över gästarna Kerstin och Eva.

Sju båtar cirklade runt som hungriga hajar i den, enligt min uppfattning, väldigt trånga hamnbaljan vid Kanikenäs. Vi sneglade på våra konkurrenter och kom tidvis så nära att vi nästan kunde klappa på dem i iver att komma ut i bästa position. När vi precis vänt

och hade noll fart så ljöd sista signalen. Ut i farleden, skota in, passera startlinjen som sist av sju, men jisses så kul. En gul båt låg faktiskt inte alls särskilt långt före, den kanske vi skulle kunna matcha!?

Efter några stavgändor fick vi någorlunda ordning på samarbetet och än hade vi inte tappat kontakten med de andra så vi gnetade på, försökte slå så sent som möjligt och få fart igen så gott det gick i den allt mer mojnande vinden. I det lugna tempot hann vi med en hel del trevligt småprat och humöret var gott. Efter en halvtimme kom den första båten emot oss på väg tillbaks. – Jaha, då blir det dom som får första skålen i punsch till ärtsoppan, spara lite till oss!

När vi rundar den sista bojen har alla andra båtar redan kommit en bra bit på returen och det har börjat regna, himlen är ganska mörk och vi tänker att en liten stormby kunde sitta fint, en som bara ger oss lite vind i seglen – men icke! Här ska inte blåsas något i Tant Tryggs segel, nätt och jämnt styrfart får vi upp. När vi ser sista båten försvinna in



mot hamnen, rör vi oss knappt längre och mörkret faller på. Vi inser att vi nog måste kasta in handduken – krypa till korset – bita i det sura äpplet, vilket för oss är likställt med att starta motorn.

Vi skjuter fart och känner redan vittringen av ärtsoppan – när motorn säger suck och stannar. Kolla soppan, fyll på lite i intern-tanken, dra, dra, dra, vänta, kolla bränslet en gång till, dra, dra, dra. Till slut får vi in se att motorh-vetet inte går att få igång! Ner i kajutan och leta fram paddeln (finns bara en, men bättre än ingen), på med lanternorna (för nu är det rejält mörkt och vi är mitt i farleden på väg in mot Kanikenäs hamn) och så turas om att paddla. Det går faktiskt framåt – inte fort, och det är ganska långt kvar... men det går! Lite läskigt känns det när vi ser räkkryssaren Stella Polaris komma upp bakom oss, måtte de se oss! Men till slut, efter nästan en timmes paddlande, kunde vi lägga till. Och tänk – det fanns lite ärtsoppa kvar till oss när vi trötta och blöta travade in i klubbstugan!



Men skam den som ger sig – nästa år ska vi utmana igen, Tant Trygg (och vi) kan bättre än så här!

Segelmakaren i Gräsmark



Marullo

www.claudiomarullo.se
+46 (0)722 16 41 55

Västerrottna 113
68698 Gräsmark

Det var en svensk, en italienare och en tysk... och så Bellman. Ja, förutom Bellman så var vi fulltaliga på säsongsavslutningen av onsdagsseglingarna i fjol. 'Ärtköret' som det kallas. Svensken var jag, tysken var Sigurd Wapelhorst och italienaren var en ny bekantskap – Claudio Marullo.

Jag hade ringt på en annons i Sunne-nytt. Tyckte det lät lovande med en landsortsbo som jag själv, som ägnade sig åt kapell och segelreparationer. Småskalighet, det gillar

ju jag. Jag ville ha möjlighet att ta ett till rev i storen, med ungefär halva arean kvar, för hårt väder. Det var inga problem, men han ville gärna se seglet så jag föreslog att han skulle gasta åt mig på säsongens sista onsdagssegling. Vad gör man inte för att få ihop en besättning?

Vi gjorde en hyfsat bra start i lätt bris från sydväst, något växlande. Kryss ut från marinan således och många små övningar i halsregeln, som det lätt blir där precis efter

start. Banan var lagd till rundning av den röda pricken vid Tye och var väl lång för kvällens vind.

Det visade sig att Claudio hade vart på sjön förr. Han berättade att han varit segelmakare i ett team i America's Cup. Sigurd och jag fick en ordentlig lektion i segeltrimning under denna lilla kappsegling i mycket svag vind. Skotpunkter flyttades, akterlik justerades och när vinden nästan dog släckade vi på storfallet för att, som jag förstod, locka den lilla luften till seglet. Det var nytt för mig. Nytt var också att se skvallertamparna som delar av besättningen. Vi fick lära oss en hel del, tysken och jag.



En strålande januari-söndag tar jag med mig storseglet och far till Västerrottna, söder om Gräsmark. Först en kopp italienskt kaffe i köket. Vi pratar om båtar och segling förstås och om kaffe och om livet på landet. Det var inte oväntat kärleken som gjorde att han hamnade här i Värmland. Han har en Askeladden som han seglar med på sjöarna runt omkring. Till den har han givetvis alla tänkbara segel.

Claudio har verkstaden i garaget. Ett stort bord tar upp det mesta av ytan och två stycken Pfaff-symaskiner. Runt väggarna är hyllorna fulla med verktyg och olika små saker. Det är någon sorts ordning och reda, men det syns att här pågår flera projekt. Just nu reparerar han ett däcksnät till en katamaran. Han berättar att han inte gör stora jobb,

syrr inga stora segel, men justerar, reparerar och kompletterar. Han syr kapell och solskydd på beställning. Sen är han en uppfinnare och konstruerar och syr väskor, hållare och andra fiffiga ting som underlättar livet. Drömmen är att kunna leva på verkstaden men än så länge jobbar Claudio deltid på en tältmakare i Sunne.

Vi tittar på mitt segel och mäter ut vart det nya revet ska hamna. Han visar att seglet behöver förstärkas där, hur krafterna drar i segelduken och vad han behöver göra. Jag tänker att det här blir kanske lite dyrt, men det får kosta. Man vill ju inte tumma på säkerheten. En ny akterliksspännare kommer att behövas. Jag vill också ha ett par revsejsningar för att få bukt med hängbuken på första revet. Helst vill jag också ta bort fönstret i pvc som inte gör någon nytta. Kan man lappa för det, utan att seglet blir svagare? Inget är omöjligt, men han vill titta på några olika lösningar. Claudio säger att han återkommer med pris. Det visar sig att det kostade knappt hälften av vad jag befarat.

Ärtköret gick som det gick, vi kom i hamn när det börjat skymma, näst sist. Den traditionella soppan som avslutning på säsongen smakade gott ändå. Och till nästa säsong har jag en ny gast!



Mats Genell, Røde Marie



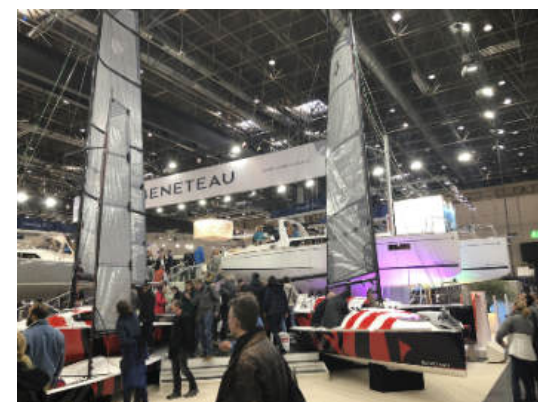
BOOT Düsseldorf 2019

Äntligen dags för avresa till årets båthappening, BOOT Düsseldorf 2019. I år firar detta evenemang 50 år, och mer utställare än någonsin är på plats. Förflyttningen från Karlstad till Düsseldorf går med buss från Örebro där proffsen på dylika temaresor, Buss & Trafik AB tar oss säkert ned genom Danmark och Tyskland, för att "landa" i Düsseldorf för två oförglömliga dagar på mässan. Med endast "Allt för sjön" att jämföra med så är förväntningarna skyhöga och ett pirr i magen infinner sig när vi står utanför entrén till detta gigantiska mässområde, som vi vet är sprängfyllt med båtar och allt som hör till sjöliv.

Dag ett

Vi får en översiktskarta över området i handen och planerandet tar vid. Vad skall vi se först? Jag ser reskamraten Jon i ögonen, och ord och tanke är desamma, SEGELBÅTARNA naturligtvis. 17 sprängfyllda mässhallar och segelbåtarna är i hall 16 och 17. Som förväntansfulla småpojkar som fått sitt första paket kinapuffar i handen småspringer vi mot hall 16. I denna hall kommer vi direkt in i Bavarias utställning, som har hela sitt modellprogram, från 34 till 55 fot på plats. Får nästan hyperventilera och nypa mig i armen, och med ett fänigt leende på läpparna börjar vi "äntra" båt efter båt. Vi smeker, klämmer, provligger, jämför, och drömmer. Vi går vidare till hall 17. Där möter vi Hallberg Rassys nya havskryssare, Rassker 57. Vacker så ögonen tåras, och efter ett besök i nämnda båt så förstår vi varför det står 16 miljoner på prislappen. Vilket hantverk, vilken finish, vilka material, puh. Sedan avverkade vi montrarna med Hanse, Beneteau (First, Oceanis), Dofour och Jeanneau. Mer smekande, klämande och jämförande. Mycket nya detaljer på salongs-layouter och material i skåp och luckor. Mycket ljusa inredningar, med betoning på ljus. Inte någon mörk murrig teak-känsla här inte.

I nästa hall fanns de mindre segelbåtarna, under 30 fot. En trend verkar vara "segel-daycruisers". Framflyttade rattar med platt upphöjd akter med plats för sol-dynor och en liten salong med begränsad utrustning för övernattnings och matlagning. Flera trailerbara båtar i storleken 25-29 fot. Dock behövs en rejäl dragbil för uppdraget att förflytta dessa båtar. I denna hall var också en "konstgjord sjö" uppsatt. Efter ena



längsidan var 10 enorma fläktar uppställda som skapade vindar så att 5 optimistjollar kunde kryssa runt i sjön..

För att smälta intrycken lite, gick vi vidare för att utforska vad som mer fanns att se. En hall med bara kanoter, verkar vara hur stort som helst i Tyskland. Allt från hopfällbara kanoter till kanoter tillverkade i material jag aldrig trodde det gick att paddla i. Till och med en konstgjord älv där man fick prova på att paddla i autentisk miljö.

En hall med kläder och skor på båt-tema. Säkerhet, flytvästar och andra produkter och innovationer som hör till säkerheten ombord.

Och naturligtvis en hall med bara tillbehör och "nödvändiga" prylar som hör båtlivet till ☺. Synd att mässan ligger veckan före det att januarilönen kommer in på kontot, eller inte.... Det fanns så mycket att utrymmet här inte finns, att beskriva ens delar av det. Men alla, alla var på plats och visade upp sina produkter, och försäljning till mässpriser.

Första dagen och 8 timmar går fort. Tillbaka till hotellet i Duisburg med en ryggsäck full av broschyrer.

Duisburg, en förstad till Düsseldorf med 500 000 innevånare och en del av det så kallade "Ruhrområdet". Mycket finkultur med Europas äldsta operahus ett stenkast från hotellet. Trevligt restaurangbesök på kvällen och John Blund fick strö sitt sömngrus tidigt i våra ögon. Bäst att ladda för dag två.



Dag två

Nytt för i år var en hall med bara surfing-tema. Vind och våg-surf. Och tro det eller ej, men de hade byggt upp en surfpool där en konstgjord våg framkallades. Två veckors jobb för att sätta upp denna otroliga konstruktion. Möjligheten att testa på våg-surf gavs och Jon var inte sen att ställa sig i kö. Ombyte till vätträkt och away we go...

Fyra försök hanns med och en lycklig Jon med "våg i håret" kunde göra en bock i sin "bucketlist".

Kl. 12.00 hade vi bokat tid för en visning av en Katamaran, Bali 4.1. Då vi aldrig varit inne i en Katamaran var vi nyfikna på hur de ser ut. Enorma utrymmen och inga problem för den större familjen eller sällskapet, men inget som upplevelsen i en enskrovs segelbåt. Detta är en båt endast för avkoppling, sol och bad, under motorgång. Huvuddelen av kunderna är båtcharter-bolag. Men kul att se.

Vi passade på att titta på de övriga segelbåtarna också, Arcona, X-yacht, etc. etc.... Mums..

Ett nytt besök i tillbehörshallen med fokus på att "något måste man ju ha handlat med hem" slutade med presenter till fruarna hemmavid, som får något som är "helt outhärligt" att ha med ute på båten...

Tiden rusar iväg och bara en timme innan bussen kör hemåt Svedala igen. Vi summerar intrycken och frågar oss, har vi missat något??..... Ja, motorbåtarna. Rush till hallarna 6 och 7 för att snabbt kika på motorbåtar, vilket inte var båtar. 60 till 120 fot är att jämföra med passagerarfärjor i extrem lyx-



förpackning. Visserligen imponerande men inte uppnåeligt för mer än få. Dock kul att se men det räckte med en timme..... En högst personlig reflektion.

BOOT Düsseldorf är så stort, så om man har intentionen att se allt, räcker inte två dagar. Då får man åtminstone avsätta 4 dagar, med bekväma skor. Vi hann således inte se allt, men det vi prioriterade hann vi med. Mässans otroliga storlek gjorde att det aldrig kändes trångt. Det var mycket besökare men utspridda på som sagt 17 hallar...

Sättet att resa på till Düsseldorf, med buss var helt perfekt. Vi valde en arrangör med erfarenhet från båtmässan och ångrar oss inte. Fin buss, mycket trevlig personal som genomförde resan och såg till att vi passagerare var nöjda på ett proffsigt sätt, hela resan. Hotellen var valda med omsorg och med hög standard. 2020 går BOOT Düsseldorf av stapeln 18-26 januari och resan är redan planerad. Se hemsidan, information när det närmar sig, och länk till bussbolaget Buss & Trafik i Örebro. Tack Björn, Heléne och Steve för en trevlig och väl genomförd resa.



Vid pennan Anders Olsson med resesällskapet Jon Åkefeldt.

Resebrev, del 2

Norge, februari 2019

Lars-Terje Olsen



Hej igen alla läsare utav Regatta.

Åter igen är det et nytt år och med det en ny tidning och igen har jag blivit ombedd att skriva några rader om min resa mot norr, som nu vid det här laget har tagit lite längre tid än det jag först hade räknat med.

Mycket har hänt sedan jag seglade ut i Väneren för snart två år sedan och förhoppningsvis kommer det att bli en spännande och innehållsrik fortsättning på resan den här sommaren.

Men först låt oss fortsätta där det förra resebrevet slutade, nämligen i Halden på gränsen mellan Norge och Sverige. Denna gamla stad med så mycket historia är verkligen värd ett besök om inget annat så finns där en fantastisk fästning från 16-talet mitt i byn.

Det var i denna stad jag först började förstå att man inte ska lita på allt vad båtfolk säger. Jag menar såklart inte att man ska sluta lyssna på goda råd från folk som känner farvatten men det finns så många historier och i början tror man ju att man kommer råka ut för precis allt som sägs, stormar och haveri, man över bord och att bli påkörd av en stor färja eller det som värre är. Allt kan hända men är man försiktig och planerar brukar det gå bra, åtminstone har det nu gjort det hittills.

I Halden träffade jag på en seglare från Tönsberg (andra sidan av Oslofjorden) som berättade om att man borde vara väldigt försiktig när man åker över fjorden, som jag skulle göra, då vädret kan vända snabbt där ute och att han inte hade kryssat över ensam. Jag med lite erfarenhet utav segling till havs samt även i okänd vatten valde att lyssna.



Jag inväntade bra väder och hoppades på det bästa när jag tuffade ut från Halden. Efter att seglat upp svenska kusten i ferietider, där man ibland åker nästan som i konvoj, såg jag fram till lite öppna vyer och lite vind i mina segel. Döm om min förvåning när man möts av så och si spegelblankt vatten och inte en sekundmeter vind på hela överfarten. I Tönsberg mötte jag nästa seglare som villigt berättade att man inte skulle segla ensam längsmed kusten, dels var det grunder över allt och sjökorten kunde man minsann inte lita på, samt det det fruktansvärd dåliga vädret igen som kunde ändra sig närsomhelst. Jag tuffade på men råkade inte utföra något annat än vackra vyer och den ena pittoreska kuststaden efter den andra.

Jag började nu att förstå att folk man träffar gärna berättar om de värsta tänkbara scenariot framför det normala som folk flest upplever och att folk som berättar dessa historier sällan själv har varit med om detta.

Jag själv upplevde inget dramatisk annat än vid två tillfällen, vid det första tillfället var det väldigt stora vågor, men vågorna bröt aldrig så det var mest upp och ner. Vågorna som jag kunde beräkna var ungefär halvvägs upp på masten och man fick bra utsikt på topparna och inget alls på botten. Vid det andra tillfället var jag faktiskt lite orolig. Jag hade lämnat Jomfruland, (en vacker ö i havet utanför Kragerö), med riktning sydväst. Seglingen var alldeles underbar de

första timmarna innan vinden började vända. Efter ytterligare några timmar hade vinden dels ökat till liten kuling men även ändrat riktning helt. Jag låg och stampade i kanske 1 knops fart och stod helt still när vågorna slog in över fören. Allt medans vågorna bara blev större och större. Jag hade nu vinden precis in från sydväst och det är tydligen det värsta man kan ha när man seglar neråt norska kusten. Store strömmar kommer in från Atlanten längsmed danska kusten och ut längsmed den norska så när vinden blåser mot strömmen blir havet upprörd och skapar kaotiska vågor.

När jag såg vågorna bryta började jag bli riktigt orolig. Det kan sägas att det är inte lätt att utföra, ja något som helst egentligen när båten kastas runt i vågorna. Tillslut efter nästan 8 timmar fick jag ge upp att komma mig vidare och istället försöka komma mig in någonstans.

Detta skulle visa sig omöjligt då varje gång jag gjorde et försök att segla in mot land blev båten kastad i sidled och med så många grund och skär nära land var det bara att ge upp. Jag bestämde mig för att segla tillbaka till Jomfruland istället och vände om i mellan två vågor. Det var som natt och dag, båten slutade stampa och sköt fart. Jag surfade fram i över 7 knop med revad stor och genua. Seglatsen tillbaka tog nog inte mer en ett par timmar.

Jag kommer ihåg att jag efteråt var lite stolt, att jag tog de rätta besluten och inte riskerade något i onödan för att jag var nervös och stressad i situationen jag befann mig i just där och då. Detta tillfälle var nog det mest skrämmande hittills på resan men samtidigt så otroligt lärorikt.

I Risör mötte jag på ett par riktiga seglare, den ena skulle segla upp ensam till Kristiansund nonstop i ett one off bygge i stål som såg ut som att det kunde tåla precis allt, den andra var en engelsman som seglat över för att se vart man hade bygd hans båt. Det var en vacker om än något sliten träskuta från Moen träbåtbyggeri i Risör. Båten var byggd på 50-talet och vart över allt i världen innan. Från dessa två båtar fick jag inga skräckhistorier om förlis och hur galet det kan gå utan värdefulla tips från folk med riktig kunskap om båtlivet.

Här kan det platsa att berätta att det är stor skillnad på märkning på sjön och i farleder från Sverige. Jag måste erkänna att Sverige är ett föregångsland jämfört med Norge och man får således vara varsam på vissa ställen. På sjökortet kan det se ut på som det ska men i verkligheten kan t.ex det den gröna prickerna vara en rostig metallstäng utan vare sig ljus eller reflex. Inte alltid lika lätt att få öga på i mörkret.

Senare på i Mandal fick jag ett meddelande från denna engelsman jag träffade i Risör några veckor tidigare, han låg i Spangereid precis innan Lindesnes och undrade på om jag ville stanna till och hälsa på han där. Detta tyckte jag var konstigt då han lämnade Risör samtidigt som jag men han skulle då åka hem till England. Från Mandal till Spangereid är det inte långt och seglatsen ner gick på 4-5 timmar om jag inte kommer ihåg fel. En fantastisk segling ner där vinden låg rätt hela turen och solen sken som bara den, jag behövde faktiskt justera eller ta ner seglen före precis utanför vågbrytarna vid hamnen i Spangereid

Här låg han, engelsmannen med sin båt som såg ut som hade gått igenom båda det ena och det andra. Han berättade att han hade haft bra vind ut från Risör men att vågorna började bygga sig upp när han kom längre ut och att han under kvällen hade fått in en våg på sidan av båten som fick bommen att flyga över och träffade då han i huvudet. Det nästa som han kommer ihåg är att han vaknar i sittbrunnen och att det är natt. Han vet inte riktigt vart han är då han inte har vara sig plotter eller några andra moderna navigerings system ombord. Han mår även illa samt att han är yr, han beslutar sig då för att kalla på SOS över VHF och Redningsselekskapet (den norska sjöräddningen) kommer ut. Tyvärr visar det sig att de inte riktigt får till detta med att gå upp bredvid hans båt, istället kör de in i sidan på skutan och river sönder delar av bordläggningen samt att flera av vanten rivs upp från sina röstjärn. Det skal sägas att det var riktigt grov sjö där ute och segelbåten låg bara och guppage i vågorna. Han var såklart tacksam för att bli räddad men som han själv sa det, han hade hoppats på en något mindre brutal räddning. De körde han in till Kristiansand och sjukhuset där innan de igen åkte ut för att bogsera in båten till närmste hamn.

När jag kom dit hade han redan varit i Spangereid i några veckor och visste inte hur han skulle göra med allt. Båten var inte var duglig för sjön och kunde därför inte seglas hem till England men han ville inte heller lämna båten där, så nu väntade han på besked från försäkringsbolaget. Då han inte kunde språket och nästan ingen i lilla Spangereid kunde engelska tror jag han var lite ensam och var således glad över att träffa någon han kände och kunde prata med.

Spangereid är ett intressant ställe med mycket historia även här, men kanske lite av den äldre sorten. Det var här Ragnar Ladebrok enligt sägen seglade in och träffade sin Åslaug Sigurdsdottir. Det finns flera gravhögar och rester av båthus från denna tiden men det mest intressanta var nog att när man grävde kanalen som finns där idag hittade man rester efter en mycket äldre kanal, troligen från 700-talet. Denna kanal, då som nu binder ihop Sörlandet med Västlandet och möjliggör segling bakom Lindesnes horn istället för runt förbi. Lindesnes kan vara synnerligen otrevligt i dåligt väder då som nu verkar det som. Kanalen idag är av outgrundliga orsaker byggd med flertalet broar som inte kan öppnas och med en maxhöjd på endast 4,5 meter gör det att även den minsta segelbåt får gå runt Lindesnes horn.

Jag stannade i Spangereid i en dryg vecka för att hålla min kompis, engelsmannen med sällskap samt agera tolk när det behövdes i kontakt med olika norska instanser. Jag kan berätta att allt löste sig för han, försäkringen betalade alla reparationer och som en bonus blev reparationerna utförd av samma varv som en gång hade byggd båten för över 60 år sedan. Tyvärr tar sådana reparationer lång tid och han får inte tillbaka sin båt för till sommaren i år men förmodligen så god som ny. Hösten hade för längst kommit men temperaturen var fortfarande över 20 grader på dagtid och seglingen runt Lindesnes som man hört så mycket illa om gick hur bra som helst. Tyvärr blev jag sedan inbläst i Farsund och fick ligga där i nästan två veckor innan jag kunde fortsätta, det blåste upp

till storm utanför Lista, faktiskt var det även kuling inne i hamnen som var väl skyddad. På vägen vidare var jag inom både Flekkefjord och Hidra och bara njöt av den sist rest av en fantastiskt vacker höst. Efter detta seglade jag upp till Egersund och sen över Jären till Tananger och därifrån till Sandnes där jag ligger idag.

Jag tänkte då att jag var tvungen att dels laga motorn men även fylla på reskassan lite innan jag kunde fortsätta.

Detta visade sig vara lite krångligt och det tog ett tag att få detta till, att hitta jobb var inte lätt och att hyra båtmekaniker i Norge är bara att glömma. På den officiella Volvo penta förhandlaren i Stavanger skulle de ha 1250,- nok i timmen för att jobba på motorn, så det skulle nog förmodligen bli billigare att köpa en ny motor. Motorn hade jag därför inte råd att laga men ibland har man tur.

Då jag blev liggandes här ett tag blev jag bekant med en annan seglare som det skulle visa sig hade haft precis den samma motorn som min i sin förra båt och tillsammans plockade vi isär motorn för andra gång på denna resan. Jag fick lämna in dysorna för tryckning och det visade sig att den ena var trasig och gjorde att motorn inte fungerat optimalt. Sen fick jag beställa en hel del saker från marin express i Sverige då motor delar i Norge är på tok för dyrt. Reparationen gick sin gång och så småningom fick vi ihop den igen. Nu för första gång verkar det som att allt är som det ska igen, ingen oljeläcka kan längre ses och motorn går bättre än den någonsin har gjort så länge jag har ägt båten.

Allt detta tog lite tid och jag beslutade att det inte egentligen var någon större idé att

åka vidare mot norr så sent i säsongen. Det skulle betyda att jag antingen fick hoppa över alla ställena jag planerat att besöka under färden eller att jag kommer fram till Lofoten sen höst. Hösten i norr börjar tidigt och jag skulle således komma fram i mörker-tiden och det var inget som frestade.

När jag började planera denna resa tänkte jag som så att även om Lofoten är det egentliga målet är det resan i sin helhet jag önskade uppleva. Allt det vackra undervägs man inte får se om man bara seglar förbi. Jag har ingen egentlig tid att passa och kan vara ute så länge jag önskar så det er ingen poäng att skynda på.

Jag är fortfarande på en resa även om det har tagit längre tid än jag räknat med från början.

Då jag stannade upp här fick jag istället uppleva massa saker här i Rogaland, två gånger har jag seglat in i Lysefjorden. Jag har vandrat upp till Prekestolen och varit på kjerragbolten samt gått upp världens längsta trätrapp som går från fjorden hela vägen upp till toppen av fjället, 4444 steg.

Nu i februari 2019 har jag igen sagt upp mitt arbete och kommer åka vidare i mitten av april. Jag planlegger då besöka samtliga av dessa vackra ställen jag tidigare tänkt och samtidigt hinna fram till Lofoten medans det fortfarande är midnattssol men jag har nog lärt mig nu att man aldrig ska vara säker före man är framme vid målet.

Den första etappen i år kommer gå in till Hardangerfjorden där jag ska vandra upp till ett annat av Norges stora sevärdheter nämligen Trolltunga. Sedan kommer turen gå till Bergen för det igen är dags för nästa fjord. Denna gång er det Norges längsta fjord,



Sognefjorden jag ska besöka och jag förväntar att det kommer gå åt minst två veckor att besöka alla de ställen jag vill se här.

Turen vidare därifrån kommer gå upp till Ålesund och Geirangerfjorden för vi landar i Trondheim. Efter Trondheim väntar de fantastiska Vegaöarna och Torghatten men hur nå allt detta ska gå får jag nog berätta om en annan gång när turen är avklarad. Jag ser fram till en sommar med mycket segling, spännande ställen, vandring i fjällen samt en massa nye trevliga människor att träffa.

Om du är intresserad att följa med på vad som har samt vad som kommer ske har jag en YouTube kanal där jag filmar hela resan och lägger ut episoder ca 1 gång i veckan under sommaren. Kanalens namn är "SailingEmbla" jag kan även nås via Facebook eller direkt på Messenger.

Med det önskar jag er alla en härlig kommande seglingsäsong 2019.

Med vänliga hälsningar,
Lars-Terje Olsen





Med s/y Sanuk i Karibien

Utdrag ur min loggbok.

Min fru Nina och jag tillfrågades om vi ville segla i Karibien av båtens ägare Gunnar Åberg. Vi i vår tur erbjöd Mats Boström och Marianne Rahm att följa med. Sanuk är en 47 fots Bavaria med 8 kojplatser ombord, så gott om plats hade vi.

6 febr.

Avresa skedde med Air France från Landvetter. Vi flög till Paris Charles de Gaulle, tog shuttlebussen till Orly och flög därifrån till Martinique.

På Landvetter snöade det lätt, i Paris var det full snöstorm men 9 timmar senare landade vi på ett soligt och varmt Martinique.

En lång taxiresa förde oss ner till Le Marin där Gunnar mötte oss med en nyinköpt ribb-jolle och tog oss ut till Sanuk där hon låg vid boj.

Gunnar bjöd på pasta med köttfärssås och vin varefter vi kröp till kojs och somnade gott, efter en lång dag, till vågornas kluckande.

7 febr.

Vaknade vid 07-tiden, satte mig i sittbrunnen och såg ut över det 100-talet båtar som låg på svaj i viken.

Våra planer var att nattsegla c:a 90 dist.m. ner till Grenadinerna med ön Bequia som första stopp.

Vi tog oss i land och storhandlade på Carrefour då tillgången på affärer nere på öarna var begränsade.

Nedtyngda av varukassar stapplade vi tillbaka ner till jollen och tog oss ut till Sanuk.

Kl. 17.00 lossade vi bojtamparna och gav oss iväg i en halvvind växlande mellan 12 och 15 sek.m.

Sjön blev med tiden ganska grov och gav oss en något slingrande gång. Vi stod till rors i 2-timmarspass.

Trolskt mänsken och en stjärnbeströdd himmel lyste över vår seglats.



Solnedgång



Nina till rors



Waleboner Bar på Bequia

8 febr.

Väl framme vid Bequia larmade motorn för varmgång. Remmen till vattenpumpen hade gått av! Gunnar hade just kontaktat en "bojman" som kom ut i sin jolle. Han åkte före mot bojen medan vi kryssade oss fram mot denna och, efter några försök, lyckades förtöja. Puhhh!

När tilläggningsen var klar firades det med en GT varpå besättningen slappade och badade i 25-gradigt vatten.

Gunnar letade igenom båten, hittade en reservrem som han genast monterade.

På kvällen tog vi oss in till baren Whaleboner Bar för en rom-punsch. Barens ingång inramades av två revben från en stor val, stolar och bord var gjorda av valben. Bequia är en ö där man fortfarande får jaga valar på gammalt sätt med småbåtar och harpun.

Fångsten brukar bli en val/år så även djurrättsorganisationer tycker att detta är helt OK. På kvällen åt vi en god middag, dock icke mammas köttbullar, på ett matställe ägt av en svensk.

9 febr.

Efter frukost tog Gunnar, Nina och jag jollen till stranden för att bl.a. köpa bensin till jollemotorn.

Därefter en promenad till ovannämnda bar för en "non-alcoholic drink" d v s ett glas juice.

Så till en båtbutik för att inhandla ett nytt skot i stället för det som hade slitits av inför boj-tilläggningsen.

Vid 14-tiden var vi klara att kasta loss.

Trodde vi! Gunnar startade motorn och gav klartecken till att kasta loss, vilket vi gjorde. Då stannade motorn, vi fällde snabbt ankarret, som dock inte ville ta.

Vi drev mot en stor motoryacht och missade aktern på denna med c:a 5 cm!!! innan vi äntligen fick ankarfäste. Vilken pärs!!!

Det visade sig att en del av skotet satt fast i propellern, därav motorstoppet.

En flink dykare tillkallades och fick snabbt bort linan.

Näväl, nytt försök. Då strejkade ankarspelet, reläet hade brunnit.

Jollen sjösattes och Gunnar for tillbaka till marinan och hade turen att hitta ett nytt relä som sedan snabbt inkopplades!

Nu hade tiden gått och det var för sent för att gå iväg.

Vi gick tillbaka in i viken och förtöjde vid en ny boj. När båten nu var OK igen tyckte vi att vi förtjänade en rom-punsch, varför vi tog en.

Kvällen avslutades med ris, stekta räkor och vitt vin.

10 febr.

Fortsatt vindstyrka c:a 10 sek.m.

Vid 10-tiden seglade vi ut med revad genua och med kurs mot Union Island även kallad "Little Tahiti" p.g.a. sina spektakulära spetsiga bergstoppar. Dit var det 30 dist.m.

Vindriktningen är i regel ostlig så det blir halv vind i karibiska övärlden som ju i stort sett ligger i nord-sydlig riktning.

Efter 4 timmar (7,5 knop i snitt!) gick vi in i en vacker vik med sandstrand och med enkla men mysiga matställen och barer. Vi ankrade på behörigt avstånd från andra båtar och catamaraner. Hyrbåtarna verkar att numera mestadels vara catamaraner.

Vinden tilltog och fallvindar från omgivande, höga berg gjorde att vi pendlade ganska rejält.

Vi sjösatte jollen och åkte in till stranden där vi tog en rom-punsch.

Därefter bars in grillade lobsterhalvor c:a 40 cm långa. Ojijjå!

En härlig kväll som avslutades runt kl 22.00.

11 febr.

Vi låg kvar i viken p.g.a. starka vindar. Gunnar körde oss, med jollen, in mot lästranden där det skulle finnas koraller. Tyvärr läckte mitt cyklop så för mig blev snorklingsstunden kort.

Nina hade tur att finna några koraller men upplevelsen är långt ifrån vad man får erfara i Thailand.

Korallerna vi såg var i regel grå och livlösa men det var gott om småfiskar i stora stim. Sedan gick vi en strandpromenad, simmade ut till Sanuk och därefter tog vi siesta!

Gunnar köpte en tonfisk av en gosse som kom ut till oss i sin lilla båt. Pris 450:-!!!

Denna stektes och blev vår middag den dagen.

Innevånarna ser ibland lite farliga ut med sina rastafarifrisyrer men faktum är att kri-

minaliteten på dessa öar är så gott som obefintlig. Tvärtom är de mycket hjälpsamma och ibland "närliga", vilket man kan förstå. De lever i en mycket dyr omvärld. Mycket är dyrare än i Sverige!



Grå koraller



Feskhandlar'n

12 febr.

Efter frukost drog vi upp ankaret för att gå ut och runda ön. Efter c:a 1,5 tim kom vi så till en korallomgiven vik vid den lilla staden Clifton där det finns affärer och barer.

På en grund del av viken kite-surfades det av ett flertal entusiaster.

Vi tog jollen in till staden och handlade lite medan Gunnar öppnade ett tillfälligt kontor på strandbaren.

Därefter tillbaka ut för bad och vila några timmar.

Ett kort stycke från oss fanns en ö med en

bar. Ön var konstgjord av barägaren och knappast större än själva baren. Namnet var Happy Island!



Happy Island



Flygande kitesurfar

Vi åkte dit för en rom-punsch.

Strax efter kom en kite-surfare rakt in mot oss, lyfte och flög över våra huvuden och tillbaka ur på vattnet. Detta gjorde han upprepade gånger, ibland slog han dessutom volter över oss. Så skickligt!

Tillbaka till båten, pasta och korv till middag.

13 febr.

Jag tog morgondoppet vid 07.30-tiden. När jag skulle klättra upp slant jag och föll med vänsterbenet rakt ner på övre badstegsändan. Jag skar upp en 6-7 cm skinn-och köttremsa strax under vänster knä. Eftersom jag visste

att det fanns barracudor i vattnen här fick jag, må Ni tro, ganska bråttom upp. Tusan också!!!

Som tur är har jag en sjukvårdskunnig hustru. Hon drog ihop det hela och lade på en kompress.

Men.... inget mer bad i dag.

Vi förflyttade oss till Tobago Keys, en mycket populär ö med det stora korallrevet Horseshoe Reef. Gunnar har lärt känna pojkar som fungerar som lotsar och bojägare i vikarna.

Han ropade upp en av dem på VHF:en och strax blev vi hjälpta till en bra boj.

En av pojkarna sålde T-skirts och givetvis köpte Nina och jag var sin. Gunnar hade order hemifrån så även han gjorde affärer.

Båtar anlände i strid ström och snart var viken ganska full.

Vi bokade bord för lobsterkalas vid 18-tiden.

Gunnar trodde sig kunna ro oss in utan motor. Det visade sig bli en tuff kamp mot vågorna.

Lobstern var här något mindre än på Union Island men, å andra sidan fick vi var sin, kluven från huvudet och till längst bak i stjärten.



Lobsterparty på Tobago Keys

När vi, efter avslutat kalas, skulle tillbaka ut till båten var vinden för stark, vi fick ta en sjötaxi ut, medan Gunnar lyckades ta sig ut med jollen.



Regnvattenuppsamlare på Mayreau

14 febr.

Efter frukost gick vi över till en ö som heter Mayreau, en segling på c:a 45 min. Gunnar fixade lunchen i dag. På eftermiddagen tog vi en promenad upp till toppen av ön. Det var nog de brantaste vägar jag någonsin sett. Vätskekontroll var nödvändigt på halva vägen annars hade det inte gått.

Väl uppe fick vi en fantastisk vy över bl. a. Tobago Cays. Där fanns också stora betongtytor för att samla regnvatten och leda det till uppsamlingsdammar. Det kommer oregelbundna, korta regnskurar på dagar och nätter vilket förklarar den fantastiska grönskan även efter bergssidorna.

På kvällen bjöd Nina och jag på en kycklinggryta som uppskattades.?

En liten havssköldpadda stack upp huvudet, undrande: Va´ gör Ni?”

15 febr.

Dags att vända norrut.

Vi startade vid 09-tiden med kurs mot Bequia. Vindstyrkan var ung. 12 sek.m. men ökade långsamt.

Vi hade en härlig sträckbög med varma och behagliga vågstänk.

Vinden ökade till, som max, 21 sek.m. när vi kryssade upp mot viken där vi strax kom i lä.

Skönt!

Lite shopping varefter vi tog en rom-punsch i baren till tonerna av en banjo, en gitarr, en ukulele och en man som spelade tamburin och sjöng. Västindisk musik a la Belafonte. Mysigt!

Middagen för kvällen bestod av rester från kycklinggrytan.

16 febr.

Vi planerade av gång mot S:t Vincent kl 10.30 men... motorn ville inte starta!

Gunnar gjorde snabbt en omkoppling i batteribanken och vi kom i väg.

Vindstyrkan var ung. 10 sek.m. så det blev en behaglig segling upp till Wallilabou där vi lade till kl 13.30-tiden.

Platsen har använts för inspelning av de första filmerna i ”Pirates of the Caribbean”-serien och i museet fanns bl.a. en bild av



Pirates of Caribbean



Wallila Beach

Stellan Skarsgård. I övrigt stod det likkistor lutade mot väggarna och hela miljön var smått makaber. Viken var trång med branta, grönskande bergssidor.

Eftersom svajutrymmet var begränsat hade vi en lina från aktern och till en stolpe vid en raserad brygga.

Vädret var fortsatt underbart och vi badade och njöt av livet!

På kvällen rodde vi in till restaurangen för en rom-punsch. Kroppen måste få sitt!

En intressant iakttagelse är att kanonerna på fortet St Thomas uppe på S:t Vincents topp är vända inåt ön. Det var därifrån engelsmännens värsta fiender kom.

Carib-indianerna försvarade sin ö mer framgångsrikt än på någon annan ö i Västindien.

17 febr

Efter frukost satte vi kurs mot S:t Lucia och Marigot Bay. 10-12 sek.m., grov sjö så Gunnar styrde tills vi kom i landlä då vi tog över några timmar.

Efter bojförtojning tog vi jollen in till bryggan och kollade alla jättestora motoryachter som låg där.

Där låg också SXX-eskadern på väg mot de öar vi hade varit på. På kvällen åt vi på en strand-restaurang då vi också avtackade vår käre skeppare Gunnar.



Restaurang på S:t Lucia



Vår egen pirat

18 feb

Avgång med kurs mot Martinique. Dist. c:a 37 distM.

Till en början hade vi den svagaste vinden hittills, 7-8 sek.m som sedan ökade till 10-12. Vi förde revad stor och revad genua och gjorde som max. 10 knop. Vilken känsla!

Båten väger c:a 10 ton!

Vid 15.30-tiden lade vi till i marinan i Fort de France.

En lugn eftermiddag med lite båtvård.

19 febr.

Vi städade båten, Gunnar jobbade i tvättstugan och körde samtidigt den tvättmaskin i helformat som fanns ombord!

Därefter tog vi ett ömt farväl av skeppar´n och tog en taxi till hotel Basteliere där vi förbeställt

två dubbelrum. Rummen fick vi först vid 16-tiden men i avvaktan på detta gick Nina och jag till ett köpcentrum och besökte en lunchrestaurang som heter Mc Donalds! När vi väl fått rummet vidtogs kroppssanering och ansning av nyanlagt skägg (för min del).

Middagen intogs på strandbaren varefter det var skönt att krypa ner i en helt vanlig säng.

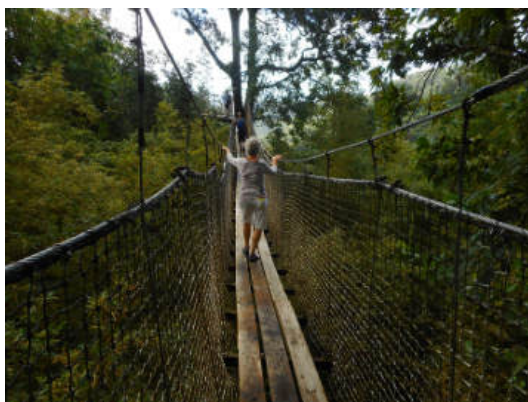
20 febr.

Nina och jag tog lokalbuss till en botanisk trädgård, Balata som vi hade läst om. En

fantastisk park som tack vare regnskurarna var mycket frodig. Där fanns också hängbroar uppe mellan trädskronorna som vi gick på.



Även stubbarna blommar!



Nina bland trädkronorna

21 febr.

Hemresa.

Air France hade flygstrejk varför vi blev ombokade till en jumbojet tillhörig Crossair.

Nattflygningen gick riktigt bra då vi kunnat sova korta stunder.

Vi landade på Orly kl. 10.15 och gick till bagagebandet. Där fick 541 passagerare stå till c:a kl. 13.00 innan väskorna kom!!!

”Tekniskt fel” sa de!

Härigenom missade vi anslutningsflyget från CDG och blev ombokade till kvällsflyget till Göteborg dit vi anlände vid 22-tiden.

Jag hade ringt från Paris och lyckats boka ett rum på First G hotel i Göteborg och det var underbart att krypa ner mellan lakanen i deras fina rum.

22 febr.

Vi hade bespetsat oss på en god frukost i matsalen som stängde kl 10.00. Två minuter i 10 vaknade vi! Snacka om snabbpåklädning. Vi rusade yrvakna ner, bekände att vi försovit oss och fick, genom en snäll, personal vår efterlängta frukost.

Sedan tog vi tåget till Karlstad och en upplevelserik resa var tillända.

Tack Gunnar för allt vi har fått uppleva!

Text och bild:
Göran Hellborg
SXX Vänerkretsen

Recept Rom-punsch

2 del mörk rom
2 del lime
1 del sockerlag
4 del passion- ananas eller annan exotisk juice
lite Grenadine (för färgsättning)
några stänk Angostura bitter

Servera väl kyld
och dekorera med riven muscot



Äventyret kallar

Jag sitter i hamnen med Johanna och pratar om segling, båtliv och livet. På måndag den andra juli om 6 dagar är det dags för Johanna och Pär att kasta loss. De sa till varandra att de skulle vara klara, helt klara, två veckor innan avfärd, men det har varit fullt kaos med förberedelser. Båten, en Phoenix 42 byggd i Sydafrika 1975, köpte de för två år sedan utanför Arvika. "Jag är ju inte särskilt båt-kunnig, har inte stenkoll på olika modeller, jag lär mig när jag är här i hamnen, det är väldigt bra. Folk visar sina båtar och berättar." säger Johanna.

Hennes mamma sa många gånger till henne när hon växte upp att inte tacka nej till det som hon var rädd för, bara för att hon var rädd, utan istället göra det. Du ångrar inte det du gör, utan allt du aldrig gjorde.

Johannas första seglingar utspelade sig på sambons Albin Viggan, det var läskigt och hon var bara med några gånger för ungefär tre år sedan. Deras långkölade, tyngre båt känns mycket tryggare. Samtidigt tycker inte Johanna att hon riktigt har börjat segla ännu. Både hon och Pär lär sig ännu. Hon tycker att det ska bli spännande att hitta sina fysiska och mentala gränser, och tror att de kommer bli starkare och skickligare på vägen. "Det får man se som en utveckling, man blir en seglare om man betar sig som en. Man får hitta på i början, sen så löser det sig". Johanna har tidigare både kört och

varit värd på båtbussarna, den erfarenheten värderar hon högt då det ger en trygghet för henne i nästa äventyr.

Det svåraste, resonerar Johanna, har nog inte kommit ännu. Hon tror det kommer bli tuffast att hålla humöret uppe när de har flera kompisar ombord under resan och alla är trötta och hungriga, att det kan bli svårt att komma överens på en liten yta. Och självklart har tankar kring hårt väder under resan kommit upp under förberedelserna, för det har hon inte varit med om till sjöss än. När jag frågar vad det bästa med båtlivet är kommer svaret snabbt; att sova ombord! Båtens rörelse är lugnande och vaggar en till sömns.

Allt de behöver får plats ombord, och det tycker Johanna är en härlig idé. Hon förklarar att de inte behöver mer. Livet blir enklare med färre saker att ta hand om, då varje pryl tynger ner en och tar både tid och pengar i



anspråk. Nu finns det mer tid till andra saker i livet som ger glädje. De är frihet! Johanna säger att ju mer saker hon har gjort sig av med under förberedelserna för långseglingen, desto bättre har hon mått.

Reaktionerna från människor de träffat har varit olika inför resan. Vissa trodde att de redan varit iväg, andra trodde att de aldrig skulle komma iväg medan många har varit väldigt stöttande. Hjälpsamma, oroliga och peppande vänner och familj som Johanna är väldigt tacksam över.

Tanken är att Johanna och Pär ska segla jorden runt men de drar sig lite för att säga det ibland. För att inte göra sig själva besvikna, eller att andras förväntningar ska bli för omfattande. Det viktigaste är att de får resa så länge de vill. Inte lova för mycket



till någon, inte ha en fast resrut. Johanna resonerar att med fler datum att hålla, desto fler datum kommer de missa och resan blir då mest till för att hålla tider. Just fasta tider och inrutade mönster är det de vill komma ifrån. De vill prova om de kan leva livet på ett lite annat sätt än att jobba 7-16 och lägga stor del av inkomsten på boende. Istället skulle Johanna vilja jobba tillfälligt på olika ställen och lägga pengarna på kvalitetstid med sådant hon gillar att göra och med sina nära och kära.

Tiden på sjön tror Johanna kommer lära henne att hitta ett lugn snabbare. Hon tror att hon kommer vara en säkrare, gladare och lugnare person efter resan. "Jag tror inte att jag är rädd och sårad och slagen. Jag tror jag vinner." säger Johanna skrattande.

Emma Billig

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



Nybörjarövningar

Praktiska seglingsövningar

Sommaren 2018 var vi några som engagerade oss som seglingsinstruktörer. Eftersom KSS inte äger någon segelbåt ställde varje instruktör upp med egen båt. Hela 15 personer anmälde sig som instruktörer, utan någon som helst påtryckning, när vi efterlyste intresserade. Stort tack! Det kändes verkligen positivt. Tack vare den goda tillgången på instruktörer så lyckades vi ta ut 21 av 23 anmälda "elever" på en tvåkvällars introduktion. Det gjordes i två omgångar om vardera två kvällar, med fyra båtar ena gången och tre den andra. Det behövs ett överskott på instruktörer om det skall gå att samla deltagarna till gemensamma kvällar, vilket alltså lyckades. Allt görs ju ideellt och det kan vara lite knepigt att få till lämpliga tillfällen. Kvällarna ägnades åt det riktigt elementära, dvs rent allmänt bekanta sig med båten, se var rorkult/ratt, fall, skot och annat som skulle användas, fanns. Därefter gjordes båten segelklar och togs ut från bryggan för motor. Ute på sjön sattes segel – ett i taget i godan ro. Sen byttes man av med att styra och skota så att båten seglade hyfsat bra dit man ville. Att slå och kryssa, för att ta sig till ett bestämt mål i motvind ingick också. Avslutningsvis tog man ner/rullade in seglen och tuffade in till bryggan och ställde i ordning efter seglingen. Två kvällar kan tyckas lite, men förhoppningsvis räcker det för att lära ut de ganska få och enkla moment som behövs för att få båten att segla. Finesser och fintrimning kommer så småningom.

För oss instruktörer kändes det så givande att vi tänker ha motsvarande övningar sommaren 2019.

Annat

Under vintermånaderna tänker vi oss att ha övningar/information av annat slag. Vi har tänkt oss att ha en teorikväll då någon av oss går igenom vad som gör en båt till segelbåt, varför den inte kantror och hur man får den att segla (inte bara blåser i väg i medvind). En knopkväll då vi lär ut några få knopar som man reder sig bra med. Kanske det i sammanhanget passar med lite om förtöjning och ankring allmänt. En sjökortskväll – OBS inte navigation – där någon förklarar vad ett sjökort är (det finns i pappersutförande och digitalt) och hur man skall tolka och använda det. Det som skrivits ovan om 2019 är inget i detalj fastställt program utan mera antydningar om vad vi tänkt oss skall komma. Vi tänker inte driva det hela som en sammanhängande kurs utan man kan delta vid de tillfällen man tycker är intressanta. Varje moment drivs som en medlemsaktivitet, dvs de är inte avgiftsbelagda.

Vi hoppas se många nya på våra kvällar!

Mats Andersson
S/Y Safiri

BESÖK VÅR WEBSHOP

VOLVO PENTA

YANMAR marine **EVINRUDE E-TEC**

HONDA MARINE **LOMBARDINI Marine**

BÅTSERVICE
I KARLSTAD AB

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

AAA

KARLSTADS SMÅBÅTSVARV

Medl. www.karlstadsmabatsvarv.se
Sv. Varvsföreningen

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

Ett lågvattenmärke på sommarens seglingar



På sommarens äventyr med min far gjorde vi oss en tur till Liljedal. Från Nabben hade vi fin vind och siktet inställt mot Grums båtklubbs uthamn på Åsundaön.

Efter att ha rundat Hammarö Syd via den inre leden, och kommit in till Skoghalls Svartskär, dog vinden och vattnet la sig helt platt. Knappt en krusning syntes. Vi dejsade en stund i eftermiddagshettan och rörde oss med en tredjedels knop mot vårt mål, innan vi till slut satte motor och kurs mot natthamnen. Från Åsundaön, i höjd med Västra Bockholmens sydspets finns en undervattenssten. Den är inte markerad men finns i korten. Vi höll ut ordentligt, sänkte farten och puttrade i en vid båg förbi den. Gav lite mer gas och gick in i mitten av det breda sundet norr om Bärön. Middagen hägrade och jag var lättad över att ha klarat mig förbi

Mats Genell, Røde Marie

far till rors

stenen. Farsan var nere i kajutan och förberedde förtöjningstampar. Pang! Så smällde vi på sten. Det var som att vi körde upp på den och sen gled av den under en lång sekund. Vad i helvete?!? Utbrast vi båda. Pang! Igen!?! Upp på en ny sten och så av den och vidare. En liten stund av förvirring medan motorn puttrade på och färden fortsatte. Senare skulle det visa sig att stenarna som vi varit uppe på fanns med i specialen i skriften Seglarhamnar i Vänern. Men inte i vare sig kortet, den nyare hamnboken eller på det elektroniska sjökort jag ibland använder. Av detta kan man lära sig att det är oklokt att pusta innan man är i hamn, särskilt om det är lågt vatten.

Är det svårt att segla till Tyskland?

Vårt svar på rubriken är, NEJ. I den här artikeln vill vi dela med oss av våra bra tips och försöka förmedla vår syn på lite längre seglatser.

Av Ann o Per Stenberg

En annan rubrik skulle kunna vara "Hur svårt är det att segla till Tyskland?", sannolikt för att väcka ännu större intresse för fortsatt läsning. Gemensamt syfte med rubriker är ju att locka till läsning, väcka nyfikenhet, påverka och förmedla något.

Vi har de senaste åren seglat söderut dels för att det är lite varmare och för att vi tycker att Danmark, Tyskland och Polen är välordnat samt att man känner sig välkommen. År 2018 var vår segling planerad till Polen, 2016 och 2017 seglade vi till Tyskland. Vid alla dessa seglingar passerade vi Danmark. Den andra möjliga seglatsen söderut till Tyskland är via Göta Kanal och sedan vidare söderut. Många av de hamnar vi har angjort har vi återkommit till, oftast för att de har varit bra i vårt tycke. Vi planerar våra resor så väl som möjligt, inte i detalj med väl tidsmässigt dvs. vilken snittdistans vi vill göra per dag och vilka huvudplatser vill vi besöka eller fördjupa oss i. Ibland seglar vi tillsammans med andra bekanta, detta är en väldigt trevlig form av segling. Årets segling, 2018, var till Polen. Vi hade

planerat att segla i cirka 2 månader. Vi hade också diskuterat om det skulle bli långvarigt dåligt väder så skulle vi ta en färja, tåg eller buss hem och låta båten vara kvar i lämplig hamn. Som säkert alla vet, så var ju vädret riktigt bra hela sommaren så någon resa hem blev inte av. Vi kastade loss från Kanikenäset fredagen den 15:e juni, första natthamn blev Nabben. Färden gick vidare till Spiken, Sikhall och Trollhättan övre. Sikhall är en fin hamn, en hamn som kanske är lite bortglömd, den är väl skyddad mot de flesta vindar och den ligger på ett lämpligt avstånd från både Luröskärgården och Vänersborg. Vi hade planerat för att angöra Göteborg City Marina, en relativt billig hamn för att vara på västkusten. Nästa anhalt blev Hästholmen, en av våra favoriter, som ligger syd om Onsalahalvön. En mycket skyddad svajhamn med SXX bojar och är bojarna upptagna så är det ganska lätt att hitta en lämplig svajvik i närheten. Från denna hamn har man ett bra utgångsläge till Läsö, Säby, Anholt eller Falkenberg som alla ligger på en lagom dagsetapp. Vi tog kurs mot Anholt. Det blev en varierad segling med en ganska

hård sydlig vind på förmiddagen som övergick till svag vind från ost, dagsetappen blev 48 sjömil efter lite sicksackande. Vår erfarenhet vid så kallade "översjöseglingar" är att vinden kan variera ganska mycket och oftast är det mindre hård vind ute på öppet hav. På Anholt rekommenderar vi att göra ett besök på "Anholt Kro" som ligger cirka 1km in på ön, där har dom mycket goa smörrebröd. Vi stannade 2 nätter delvis på grund av fotbolls VM. Sverige spelade mot Tyskland och det blev en trevlig kväll på puben med storbildsteve. När man är på Anholt och ska vidare söderut finns det i princip 3 olika möjligheter. De är att segla sydväst mot Grenå, att segla söderut mot Själlands norra del eller att segla sydost mot Kullens fyr. Distanserna varierar från 25–45 sjömil, alltså fullt rimligt för de flesta seglare. Vi valde att segla SSW mot Jylland och Begtrup Vig. En vik som vi tidigare inte hade besökt. Det är en stor vik eller snarare en bukt med många ankarplatser och som ligger utanför Århus. Vädret var fint och vi hade bra vindförhållanden så det blev 66 sjömil denna dag. När vi seglar lite längre, som denna dag, så får motorn ibland hjälpa till för att hålla snitthastighet uppe. Det är en erfarenhet som vi vill förmedla, låt motorn hjälpa till. Humöret på besättningen blir oftast bättre om man vet när man skall komma fram på dagen. Undvik också att ligga och kryssa alltför mycket på en lång/länge-segling. När man väl har kommit en



Arcona, välkänd fyr på Rügen.

bit ner genom Danmark så måste man välja mellan att segla genom Lilla Bält eller Stora Bält. Avståndsmässigt så skiljer det inte så mycket, men motströmmen och vinden kan variera en del i dessa sund. Vi valde att segla Stora bält den här gången och att angöra Samsö, Musholmen, Femö och Stubbeköping, vilket innebar 3 svajhamnar och en gästhamn och en total seglats på cirka 130 sjömil på 4 dagar. Stubbeköping som ligger på ön Falster var en trevlig bekantskap, vi hade inte varit där förut.

När man har kommit ner till ön Falster eller ön Mön är det inte så långt kvar till Tyskland, bara en översjösegling. Lämplig angöring i Tyskland är Rostock eller Rügen vilket innebär cirka 40-55 sjömil. Rostock ligger "mitt emellan" Tysklands landsgränser mot Danmark och Polen. Tysklands kustrens mot Östersjön är inte så jättelång, kanske bara 300 sjömil. Översjöseglingen från Danmark till Tyskland är oftast ganska



Kielkanalen, lite kaos.

odramatisk, det enda man måste ha koll på är alla handelsfartyg. De allra flesta fartygen tuffar fram i cirka 12 knop och ska till eller kommer från Kielkanalen. Vår segling fortsatte efter en liggedag i Stubbeköping, mot Rügen, och vår distans slutade på 55 sjömil. Rügen, där vi varit många gånger, är en stor ö som tidigare tillhörde gamla Östtyskland. Rügen omges av vackra omgivningar och det finns mycket att se och göra, bland annat finns långa sandstränder, ånglok, många gamla "svenskbygder" med intressant historia, god matjessill, bara för att nämna några. De mest kända platserna är Stralsund och Sassnitz.

Vi skörade vårt storsegel under en mycket bläsigt dag 2017 och reparationen gjordes av en segelmakare i Stralsund, det blev både bra och billigt. Vi hade därför planerat att detta år stanna i Stralsund några extra dagar, för att ge våra försegel en översyn. "Vår" segelmakare gjorde även denna gång ett bra arbete till ett hyfsat pris. Stralsund firade "Wallensteindagarna" under vår vistelse, denna begivenhet sker varje år. Stralsundsborna uppmärksammar slaget mot Sverige 1630 som Wallensteintrupperna vann. Man klär sig i tidstypiska kläder, det finns massor av öltält och marknader. Det var en riktigt trevlig upplevelse. Efter några "liggedagar" var det dags att lämna Tyskland och segla vidare mot Polen. De flesta väljer nog sjövägen via Achtenwasser och Peenestrom för att nå Polen och staden Swinojoutsie som ligger på lämpligt avstånd. Vi valde istället att segla längs kusten österut. Den polska kusten är ganska enformig, det är en enda lång sandstrand med förvisso ganska många orter. Vid varje vattendrag som mynnar ut i Östersjön finns det en ort och nästan alla orter har en gästhamn. Gillar man kustsegling så är Polen rätta platsen, det är enkelt att segla här och att angöra hamnarna. De flesta av

de polska Östersjö-orterna är gamla kurorter och många av orterna har fina och billiga SPA-hotell. Att svajankra utefter den Polska Östersjökusten är mindre lämplig såvida det inte är svaga vindar. Alla hamnar som vi besökte var bra och trevliga. Vi hann med att se cirka 70 sjömil av den polska östersjökusten. Totalt är den polska kuststräckan är cirka 220–250 sjömil, grovt räknat. Det blev 10-talet olika hamnar i Polen som vi besökte. Efter en knapp en månads segling så var det dags att vända tillbaka mot Tyskland, återresan gick genom "Achtenwasser". Till dags dato hade vi nu seglat cirka 600 sjömil med ett dagssnitt på ungefär 20 sjömil per dag. Vår hemresa från Polen mot KSS får vi berätta om vid ett annat tillfälle.

Tips och hur är hamnarna i Danmark, Tyskland och Polen?

De danska hamnarna är gemytliga och det finns bra service. Danskarna är hjälpsamma och talar om vart man kan ankra eller få plats. Vanligast är att man ligger i en gästhamn, men det finns också goda möjligheter till att svajankra. Vi tycker att de danska hamnarna har en hyfsat bra standard. Man behöver inte vara i hamn särskilt tidigt på dagen, man får oftast plats och alla hamnarna har en hamnfogde som oftast är lite äldre och som bestämmer resolut. Det finns liknande segelklubbar såsom KSS i Danmark, dock inga gratishamnar typ Nabben, som vi känner till.



Hamnkaptan värdig egen båt.

De tyska östersjöhamnarna håller generellt en mycket hög standard, snyggt och rent. Vi gillar den tyska segelkulturen med strikta regler men ändå enkla att följa. Hafenmeister bestämmer. Det kan vara värt att notera att i Kielkanalen får man betala i gästhamnarna men å andra sidan är det ganska billigt att gå kanalen. Det finns på några ställen goda möjligheter att ligga på svaj i Tyskland. Några klubbholmar, typ Nabben finns inte. I Polen håller hamnarna en hög standard. Hamnarna som vi besökte var nyrenoverade eller nybyggda med EU-investeringar. Det kan vara bra att veta att i de mindre orterna finns oftast inte så bra möjligheter att införskaffa mat eller diesel, dessutom så pratas det bara polska. Ibland adderas moms på hamnavgiften om du betalar med kort, använd kontanter istället. Vi blev mycket imponerade av hamnarna och dess standard. Det bästa i Danmark, Tyskland och Polen?



Folkbåtar väl skyddade i Glücksburg.

Vi vill framförallt nämna att Wardemünde, Rostock, Wismar, Glücksburg är trevliga och vackra ställen med mycket att se och uppleva, men det finns många andra pärlor också. Det finns inga eller nästan inga vatten-skotrar alls i dessa länder (viket vi uppskattar väldigt mycket). Orsaken till att det är få skotrar att det krävs körkort och en åldersgräns för att köra dessa farkoster i dessa länder. Bra och billigt att gå ut och äta och dricka både i Tyskland och Polen, dock inte



Wismar, "Alter Schwede" huset

Danmark som har liknade prisnivå som i Sverige. Varmt eller åtminstone lite varmare än Svedala som främst beror på att vindarna sällan är nordliga och att djupet under kölen är relativt litet. Händet det något speciellt eller minnesvärt? Ja, men det får vi berätta någon annan gång.

Faktaruta

år 2016 / 2017 / 2018

Seglad distans

1000 / 1050 / 1400 sjömil

Medeldistans/dygn

Ca. 22 / 27 / 24 sjömil

Medelfart

Knappt 5 knop

Antal dygn

38 / 44 / 58 st.

Motorgång

ca. 230 / 220 / 350 sjömil

Antal gästhamnsnätter

27 / 32 / 36 st.

Gästhamnsavgift (ca.)

Sverige: 290Kr, Danmark: 200kr,

Tyskland: 170kr, Polen: 120kr



Inlopp Greifswald. Luckor som skyddar mot högsvatten.



An aerial photograph of a harbor filled with sailboats at sunset. The boats are moored in a line, and the water reflects the golden light of the setting sun. The surrounding area is densely forested with trees that have turned a warm, golden-brown color. In the background, a large island or headland is visible, also covered in forest and surrounded by water. The sky is filled with soft, wispy clouds, and the overall atmosphere is peaceful and scenic.

Fototävling

I förra Regattanumret så utlystes en fototävling. Med den här vackra bilden så vann Carl Utbult tävlingen inför en enad jury. Stort grattis!

Vi fortsätter tävlingen även under 2019 med tillagt tema "Båt under gång". Maila era bidrag (gärna högupplöst) på regatta@kdss.se.

Fotot togs på midsommardagskvällen med solnedgången i ryggen.

