

2017



# REGATTA



KARLSTADS SEGELSÄLLSKAPS MEDLEMSTIDNING

Information från



# KALLELSE

Medlemmarna i Karlstads Segelsällskap kallas till  
ordinarie vårmöte 2017  
onsdag den 12 april kl. 19.00 i klubbhuset på Kanikenäset

Välkomna!  
Styrelsen

## Innehåll

Introduktion och välkommen

*Information från:*

Styrelsen och sektionerna

Övriga frågor

När mötet avslutats vill vi att ni som medlemmar stannar kvar för att bidra med era tankar kring hur ni vill att vi som förening utvecklar segling. KSS har en lång tradition av att arrangera segling men deltagandet från våra medlemmar har minskat successivt.

Vi behöver er hjälp att utveckla hur segling ska arrangeras för att ni som medlemmar, gamla som nya, vill delta och träffas. Vi avslutar därför kvällen där ni som medlemmar tycker till och hjälper oss i styrelsen med era tankar och tips. Hör gärna av er om ni har frågor.

# Ordföranden har ordet

---

---

*Hej, Stefan Hagelin heter jag som har fått förtroendet att verka som ny ordförande i KSS styrelse.*



Jag tycker att det är en ära att få vara en del av vår anrika förening och ser fram emot att nu fortsätta arbetet med att driva frågor i medlemmarnas intresse.

Jag har varit medlem i KSS sedan 1981 då jag köpte min första segelbåt, en Albin Express. Föreningen och föreningslivet såg lite annorlunda ut i början på 80-talet, då var det kappsegling som gällde i första hand för många av klubbens

medlemmar. Idag ser det lite annorlunda ut, det är inte så många medlemmar som idag deltar i våra regattor av olika anledningar. Vi är inte unika i detta, i stora delar av seglarsverige ser det likadant ut. Vi har en fantastisk förening med en god ekonomi och välskötta sektioner som utför sina åtaganden med stort engagemang. Allt kan utvecklas och vi kan också bli bättre på allt. Styrelsen tar gärna emot förslag på förbättringar och förändringar men vi vill då ha ett konkret förslag hur förändringen ska ske till det bättre.

Snart får vi börja med att putsa och vårrusta våra båtar och så får vi hoppas på en riktigt bra vårfloed så vi kan sjösätta våra båtar!

/Stefan

## Välkomna alla nya medlemmar 2016!

|  |                                      |   |
|--|--------------------------------------|---|
| Per Karlsson, Stina Alavaara, Nils Karlsson, Axel Karlsson                       | Gro Westgård<br>Per Hjalmarsson      | Traaholt, Kristian Traaholt<br>Thore Bergsten             |
| Kristoffer Appelquist  | Mikael Klausner, Cecilia Kadin       | Whilma Lundgren, Carl Lundgren                            |
| Marcus Busch   | Klausner, Caisa Kadin Klausner,      | Philip Rattfält   |
| Lisa Lindgren  | Max Kadin Klausner                   | Lina Bryske   |
| Mikael Nielsen, Åsa Linder Nielsen, Tilda Nielsen, Oscar Nielsen, Victor Nielsen | Sören Lindberg, Ingela Andersson     | Jill Wahlqvist, Sara Wendel-Örtqvist, Fanny Wahlqvist     |
| Dan Sultan, Hanna Sultan   | Maud Einarsson                       | Emilia Länsberg   |
| Marcus Kindemyr  | Ewa Persson Badé, Jonathan Badé,     | Maria Edman, Saga Würtz                                   |
| Arto Kuusinen, Lotta Ransjö  | Emma Badé                            | Kristina Kvist, Anton Kvist-Nyström, Samuel Kvist-Nyström |
| Ulrik Scchildt   | Gunnar Söderberg                     | Jan-Olov Martinsen  |
| Tommy Bang   | Birgitta Bäckström                   | Helena Bad, Julia Bad,                                    |
| Leif Gumaelius, Sonja Macho  | Birgitta Olsson                      | Thea Bad, Elsa Bad  |
| Daniel Persson, Marica Persson   | Catarina Lundblad                    | Michelle Tjus, Noelle Tjus                                |
| Lain Wain, Jenny Wain, Kasper Sundin, Tobias Sundin                              | Carin Larsson                        | Minka Simonen   |
| Pär Eklund   | Victor Hagelin                       | Maritha Holmgren  |
| Lennart Hellberg, Siv Götbrink-Hellberg, Johan Hellberg                          | Linda Evers, Julia Evers             | Hanna Hattara   |
| Michael Sundholm   | Johnny Larsson, Fredrik Westerdahl   | Tomas Johansson   |
| Simon Tetzlaff, Lisa Tetzlaff  | Erik Lindqvist, Anna Lindqvist       | Erik Bergström, Johan Bergström,                          |
| Svante Björklund   | Liisa Lennqvist-Pettersson           | Anna Bergström, Mikael Bergström                          |
| Mats Hagström  | Erik Lindskog, Carl Lindskog         | Emma Lindh  |
| Anders Magnusson   | Marianne Brändholm                   | Frida Ljungqvist Sköld,                                   |
| Pär Nordwall   | Fredrika Skrinning, Harald Skrinning | Wilma Ljungqvist Sköld                                    |
|  | Josefin Hagman                       | Vera Bäck Ericson   |
|  | Philip Sundberg, Emilia Sundberg     | Albert Ahlqvist, Edward Ahlqvist                          |
|  | Malin Traaholt, Kristoffer           |   |

## Kulinariska Vänern!

Som vanligt så vill vi på redaktionen få in material kring era färder till sjöss. Foton, kåserier och historier. Ingen historia är för liten för att berättas. Inför sommaren har vi på redaktionen faktiskt en liten specifik önskan.

Vi önskar att få in era tankar och kunskaper kring sjönära matställen i Vänern. Det vore fantastiskt att kunna sammanställa vilka sjönära krogar vi kan ta oss till med båt i Vänern. Vår önskan är att om ni besöker

någon restaurang/matställe/pub med närhet till Vänern så skriv gärna ner någon rad, ta en bild eller tva och meddela oss.

Som vanligt så mailar ni oss på [regatta@kdss.se](mailto:regatta@kdss.se) eller lämna in på kansliet.

Karlstads Segelsällskap  
Kanikenäset 31  
652 26 Karlstad

Telefon:  
054-21 96 60 (kansliet)

E-post: [kansli@kdss.se](mailto:kansli@kdss.se)  
Hemsida: [www.kdss.se](http://www.kdss.se)

Bankgiro: 122-0581

Öppettider kansliet  
Vecka 14-25 och 33-44  
varje tisdag 18.00 – 19.00  
Vecka 45-13 första tisdagen  
varje månad 18.00 – 19.00  
Vecka 26-32. Sommaruppehåll  
– hänvisning till [kansli@kdss.se](mailto:kansli@kdss.se)

Regattas redaktion  
John Johnsen, redaktör, ansvarig utgivare  
Mats Genell, redaktör  
Lars-Terje Olsen, redaktör  
Sigurd Wapelhorst, layout, redaktör

E-post till Regatta:  
[regatta@kdss.se](mailto:regatta@kdss.se)  
E-post till Web:  
[webben@kdss.se](mailto:webben@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  
[webben@kdss.se](mailto:webben@kdss.se)

Upplaga: 700 ex.  
Tryck: Citytryck i Karlstad AB

# Innehåll

|  |    |
|--|----|
| Kallelse                               | 2  |
| Ordföranden har ordet                  | 3  |
| Kulinariska Vätern!                    | 4  |
| KSS Styrelse 2017                      | 6  |
| Hamnsektionen                          | 8  |
| Sjösättning!                           | 9  |
| Seglingssektionen                      | 10 |
| KSS Eskadersegling                     | 12 |
| Parasegling                            | 14 |
| Kappseglingar vid Skutberget           | 15 |
| Medlemssektionen                       | 16 |
| Nabbensektionen                        | 18 |
| Ekonomi                                | 22 |
| Momsen                                 | 22 |
| Redaktionen tipsar                     | 24 |
| Om överraskningar i främmande vatten   | 25 |
| Qvinna Ombord                          | 26 |
| Seglarskola för vuxna - KKF            | 27 |
| Karlstads Sjöscoutkår                  | 28 |
| Till minne av Stig "Skåning" Andersson | 30 |
| Det vita havet del 2                   | 32 |
| Vänerdagen 2016                        | 33 |
| Medlemsprofilen                        | 34 |
| Reseberättelse                         | 36 |
| Om Ankring                             | 46 |
| Hirsholm                               | 48 |
| HLR-kunskap - KSS ett föredöme         | 57 |
| När det kärvar i relationen            | 59 |
| Dalslands kanal                        | 62 |
| KSS firar 100 år                       | 63 |

# KSS Styrelse 2017



**Stefan Hagelin**  
Ordförande  
Seglar en Grand Soleil 45  
Har varit medlem sedan 1981



**Jakob Engeby**  
Vice ordförande  
Seglar en Scanmar 33  
Har varit medlem sedan 1996



**Kent Larsson**  
Sekreterare  
Seglar en Scampi  
Har varit medlem sedan 2015



**Per Edberg**  
Kassör  
Seglar en Bavaria 38  
Har varit medlem en gång på  
80-talet och nu sedan 2004



**Göran Björevall**  
Ordförande hamnsektionen  
Seglar en Bavaria 40 Ocean  
Har varit medlem sedan 1972



**Rolf Nordengren**  
Vice ordf. hamnsektionen  
Seglar en Scanmar 31  
Har varit medlem sedan 1996



**Björn Hedén**  
Ordförande seglingssektionen  
Seglar en Beason 31  
Har varit medlem sedan 2015



**Jörgen Würtz**  
Vice ordf. seglingssektionen  
Seglar en Maxi 999  
Har varit medlem sedan 2007



**Torbjörn Stolpe**  
Ordförande medlemssektionen  
Seglar en Beason 31  
Har varit medlem sedan 2005



**Theo Arndt**  
Vice ordf. medlemssektionen  
Seglar en Bavaria 40  
Har varit medlem sedan 1995



**Ulf Jannerlöv**  
Ordförande Nabbensektion  
Seglar en Dixie 27  
Har varit medlem sedan 1989



**Bengt-Olov Lysell**  
Vice ordf. Nabbensektionen  
Seglar en Dixie 27  
Har varit medlem sedan 1979



**Torbjörn Sjöholm**  
Ledamot  
Seglar en Dixie 27  
Har varit medlem sedan 1975



# Hamnsektionen

---

## *Vad händer i hamnen under 2017?*

De senaste åren har KSS i runda tal investerat cirka 1 mnkr varje år för att förbättra hamnens infrastruktur, i enlighet med den långsiktiga investeringsplanen. Investeringarna har omfattat bryggor, y-bommar, spolplatta och mastskjul. Tack vare sällskaps goda ekonomi har investeringarna kunnat direktavskrivas. En förutsättning för båtlivet och seglandet är att båtlyftkranen fungerar. Förra året havererade kranen och sjösättning och uppbyggnad fick genomföras med assistans av en inhyrd mobilkran. Under vintern har kranen renoverats och försetts med ny svängkran. Efter målning, montering och provbelastning kommer den att klar för användning i april.

Förra året gjordes en besiktning av kajens betongkonstruktion, pålar och stålbalkar. Kajen byggdes ursprungligen 1971 och förstärktes 1985 då den nuvarande kranen monterades. Resultatet av besiktningen innebär att vissa förstärkningsåtgärder måste genomföras på sikt. Under året kommer ett åtgärdsförslag att tas fram. Under tiden kommer sjösättning eller uppbyggnad

med mobilkran eller lastbil att endast att vara tillåtet om belastningen från stödben görs på anvisade punkter, kontakta Hamnsektionen vid behov. För bryggorna kommer det planerade arbetet med att byta ut förtöjningspålar mot y-bommar att fortsätta. I år är det brygga D, H del av A som får y-bommar. I utbytet ingår också kompletterande förankring med vikter och nya kättingar. Berörda båtägare kommer att kallas för att göra monteringsarbetet. För närvarande är Vänerns vattennivå mycket lågt, flera båtar har på vissa ställen fått problem med bottenkänning i hamnen. För att förbättra logistik och utnyttja de tillgängliga platserna på bästa sätt utifrån vattendjupet kommer det att ske en omfördelning av båtplatser i samband med utbytet till y-bommar. Vidare kommer ett förberedande arbete att ske för att möjliggöra ytterligare en framtida brygga mellan brygga D och E genom att flytta brygga D cirka 5 m mot brygga C. Marinan är byggnad där avsaknaden av underhåll under många år gjort att den är i

stort behov av renovering för att inte helt förfalla. Som en första åtgärd kommer fönstren i bottenplanet att bytas ut under året. En arbetsgrupp har utsetts, med uppgift att ta fram förslag hur Marinan på ett bättre och effektivare sätt kan användas, utifrån medlemmarnas behov och önskemål.

I det löpande arbetet kommer Hamnsektionens cirka 40 medarbetare att se till att era båtar blir sjösatta och att bryggplatser och annan service fungerar. Sektionen har som målsättning att underlätta båtägandet för dig som medlem, samtidigt som hänsyn ska tas till miljö- och säkerhetsfrågor. Som motprestation vill vi att du som medlem aktivt bidrar till gemenskapen för att få hamnanläggningen att fungera. Det innebär bl.a. att följa regler och rekommendationer och rapportera om risker eller fel som du uppmärksammat.

### *Vi ses i hamnen*

Göran Björevall  
Rolf Nordengren  
och medarbetare  
i Hamnsektionen



Äntligen bästa dagen på året!

# Sjösättning!

*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 från mitten av mars.  
Vid varje pass hanteras 15 båtar. Båtvagn ska vara märkt med namn och telefonnummer.

På KSS så är både sjösättning och upptagning ett arbete vi hjälper varandra med, och arbetet ser ganska likadant ut. Ofta vill traktorföraren ha hjälp med att flytta vagnar och båtar under hela förfarandet. När man pustat ut efter att båten dragits fram till kranen så har man ju såklart sett till att det hänger fendorar på rätt ställen. Att man har en för- och aktertamp fastgjorda i båten så kompisarna har något att hålla i båten med. Det underlättar om man har markeringar eller någorlunda koll på vart stropparna ska vara placerade för att det ska bli balans i båten vid lyftet. Kom ihåg att lyssna på kranföraren.

När båten kommer i sjön och fortfarande hänger i stropparna så är det dags att kolla dina genomföringar så inget läckage finns. När man har konstaterat att vattnet stannar på utsidan av båten så kan man släppa stropparna och starta motorn. Och visst har du sett till att samla upp glykolen innan du startar motorn i vattnet? Du kanske till och med har provstartat motorn på land så att du vet att den startar. Att ha laddat batterierna och testat länspumpen är heta tips till att fixa dagen innan sjösättningen. När båten är på sin båtplats så är det dags att gå tillbaka och hjälpa resten av gänget som vill få i sina båtar i sjön. Ha en riktigt skön båtsommar.

*Följande dagar gäller:*

april

LÖRDAG  
29 APRIL

LÖRDAG  
6 MAJ

ONSDAG  
10 MAJ

maj

maj

SÖNDAG  
14 MAJ

ONSDAG  
17 MAJ

LÖRDAG  
20 MAJ

maj

maj

SÖNDAG  
21 MAJ

SÖNDAG  
28 MAJ

LÖRDAG  
10 JUNI

juni



# Seglingssektionen

---

*Vi vill ta tillfället i akt och presentera oss som nyttillträdda styrelseledamöter i KSS.*

Mitt namn är Björn Hedén och jag är nyvald som ordförande i Seglingssektionen. Jag är 51 år och seglade för första gången som 15-åring. Jag är född och formad i Örebro, men har också bott i Stockholm, varför man ofta ser mig med Djurgårdsfärgerna runt halsen. Flyttade till Karlstad 2015. Kappsegling tillhör en favoritsyssla och 2016 var ett spännande år då jag bl.a. medverkade på Lidingö Runt, ÅF Offshore Race (Gotland Runt) och Åland Race. Jag är ägare av Petitesse, en Beason 31 som nyttjas både till semester- och kappsegling när tillfälle ges.

Jag heter Jörgen Würtz, 54 år och nybliven vice ordförande i Seglingssektionen. Min seglingsbana började i KKF i unga år och jag har kappseglat med ett antal olika jollar och kölbåtar sedan tidig tonår. En av mina favoritseglingar är Bohusracet, en shorthanded-tävling över 170 Nm längs den bohuslänska kusten. Är sedan förra sommaren ägare till en Maxi 999.

## SEKTIONSINFORMATION

Seglingssektionen har i skrivande stund inte spikat detaljplanen kring vårt arbete, men det finns en hel del idéer och förslag som vi ska försöka genomföra under året. Det som däremot är klart redan nu, är datum för anordnade kappseglingar. Separata inbjudningar kommer att skickas ut via våra ordinarie informationskanaler.

Vi ser dessvärre ett fallande intresse för kapp- och eskadersegling i stort, och för KSS råder inget undantag. Därför är en av Seglingssektionens viktigaste uppgifter att försöka vända den trenden.

Många som idag avstår deltagande tycker dels att det är svårt och tidskrävande att t.ex. hålla ihop en

besättning och dels att den egna båten inte är tillräckligt konkurrenskraftig, främst med avseende på segel.

Ett alternativ som vi vill uppmuntra till är shorthanded segling. Det är en seglingsform med endast två personer ombord som har ökat starkt i popularitet runt om i Sverige de senaste åren. De flesta av oss semesterseglar båten på två personer och att kappsegla shorthanded är inte svårare än så. Vill man starta enkelt, kan man segla utan flygande segel och med lite träning går det nästan lika enkelt som med full besättning.

Vid shorthanded segling är segelgarderober inte alls lika avgörande som vid full besättning. Manövrar

och segelbyten går långsammare och kräver därför mer planering. Lyckas man bra med det tjänar man betydligt mer än vad en tiondels knop med nya segel kan göra.

Seglingen blir mer konservativ och stämningen mellan deltagarna mer avslappnad. Utrustning såsom autopilot och spinnaker- eller gennakerstrumpa underlättar naturligtvis i vissa situationer men är absolut ingen förutsättning för att segla shorthanded.

Så varför inte börja 2017 med en ny seglingsutmaning? Ta med en kompis och börja segla shorthand. Det är väldigt roligt och okomplicerat. Vi ser fram emot en härlig seglar-sommar / Björn & Jörgen

### ***Planerade kappseglingar, 2017***

|                |  |
|----------------|--|
| <b>10/6</b>    | <b>Jäverön Runt (arr. KSS)</b>           |
| <b>26-29/7</b> | <b>Vänern Kors och Tvärs (arr. VVSF)</b> |
| <b>26/8</b>    | <b>One Man Race (arr. KSS)</b>           |

# KSS Eskadersegling



Hej. Vi heter Ann och Per och vi seglar eller åker (ibland) en Regina 38:a. Vi har varit verksamma i KSS styrelse och som många andra KSS:are är vi verksamma i KSS på flera sätt.

Sedan ganska många år har vi hand om KSS eskaderverksamhet som är en funktion inom Seglingssektionen. Vi tycker eskader är trevligt och vi försöker att variera eskaderseglingen med olika teman och hoppas att denna "gren" av segling skall komma att utvecklas ytterligare. Vad gäller utveckling av all verksamhet så hänger det väldigt mycket på hur vi tillsammans vill att det skall utvecklas. Vi hoppas och tror att så många

som möjligt inser att segling tillsammans ger ett mervärde för en själv och för andra.

Många av Er som läser detta har säkert seglat "eskader" tillsammans både på semester och på helger, men kanske oftast då inte officiellt annonserat, så häng med i årets eskadrar.

Eskader innebär definitionsmässigt "En eskader är i regel en tillfälligt sammansatt grupp för en viss uppgift" ([www.wikipedia.se](http://www.wikipedia.se)). Vår uppgift är att och i enlighet med KSS stadgar §1, "....att väcka, verka för och stärka intresset för segling samt främja medlemmarnas möjlighet till segling....".



## *Årets planering ser ut så här;*

### **Långhelgseskader den 2–6 juni.**

Den kommer sannolikt att bestå av 3 etapper. Första etappen lör-sön, andra sön-mån och tredje mån-tis. Vår ide är att segla västerut under lördagen, åter mot Karlstad under söndagen och ytterligare österut under måndagen, för att åter angöra Kanikenäset under tisdagen. Preliminärt tema är fyrhistoria och samkväm.

### **Liljedalseskader den 2–3 september.**

Segling till Liljedal TOR. med temat "dans". Vi fick goda vitsord förra gången vi genomförde

en grekisk afton och nu planerar vi för en uppföljning. I skrivande stund är tanken att det blir "dans för nybörjare" och en "fortsättningskurs" för de som var med förra gången.

### **Hösteskader den 1–2 oktober.**

En lite längre segling TOR. till Djurö av det lite "tuffare slaget" då höstvindarna kan vara lite kraftigare.

*Ytterligare information kommer via KSS hemsida och genom affischering.*

Vi skulle också vilja propagera för ett annat trevligt sätt att segla, nämligen i SXX (Svenska Kryssarklubben) 24 timmars. En trevlig form av segling som innebär att man skall segla så långt som möjligt på 24 timmar och att komma tillbaka till samma punkt som man startade, här gäller det också att navigera på ett smart sätt. Dessa seglingar genomförs på våren och hösten, se vidare [www.sxx.se](http://www.sxx.se).

Väl mött och håll utkik på [KSS hemsida](http://KSS.hemsida) för fortlöpande information.

Eskader är bra för själen och gemenskapen // Ann o Per

# Parasegling

Paraseglingen erbjuder personer med fysiska funktionsnedsättningar möjligheten att segla.

Vi har fem stycken 2.4:or och en personlift som vi kan använda för att lyfta seglare i och ur båtarna.

Ett härligt gäng funktionärer turas om att bemanna seglingskvällarna, fem tisdagkvällar i maj-juni och fem i augusti-september.

Förra våren hade vi en funktionärsdag där Åsa Norlin från Svenska Seglarförbundet föreläste om segling och funktionsnedsättningar. Senare i vår planerar vi för del två där vi kommer ha ett utbildningstillfälle på vattnet.

Första seglingskvällen går av stapeln tisdag 16 maj. Är du intresserad av att bli en del av vårt funktionärs gäng? Hör av dig så berättar jag mer!

Kerstin Alexandersson  
0725-65 80 08



 **BESÖK VÅR WEBSHOP**

**VOLVO PENTA**

**YANMAR**  **EVINRUDE**  
marine e-TEC

**HONDA**  **LOMBARDINI**  
MARINE Marine

**BÅTSERVICE**  
I KARLSTAD AB 

Vardagar 8-17, lunch 12-13  
Kanikenäshamnen  
054-10 11 22 • [batservice.se](http://batservice.se)

## Hjälp oss rädda liv till sjöss. Testamentera för framtiden.

Sjöräddningsällskapet är en ideell organisation som är beroende av gåvor, donationer och testamenter för att kunna rädda liv till sjöss. Testamenterar du till oss bidrar du till att våra frivilliga sjöräddare kan fortsätta rädda liv i framtiden.

Läs mer på [sjoraddning.se/testamente](http://sjoraddning.se/testamente) eller ring 031-761 62 00.



Dina pengar kommer fram! Vi har 90-konto och kontrolleras av Svensk Insamlingskontroll.





# Kappseglingar vid Skutberget

I september (19-20) genomfördes nationella jolle-kappseglingar med E-jollar och Laser, där Skutberget och motionscentralen utgjorde bas. Det var ett samarbete mellan våra närliggande klubbar, SBS (Skoghalls Båtsällskap) och KKF (Karlstads Kappseglingsförening) och vi själva, KSS.

Tävlingarna, vilket var Elitserie för E-jollarna och GP för Laser-jollarna, samlade totalt 146 båtar där fördelningen mellan klasserna var lika 73 för båda. Deltagarna kom från hela landet och vi hade lokala representanter från SBS och KKF i båda båttyperna.

Förhållandena under den aktuella helgen var inte de gynnsammaste eftersom det saknades vind under båda dagarna, vilket medförde att vi inte hade möjlighet att genomföra så många race som vi planerat. Dock genomfördes tillräckligt många race i samtliga klasser för att seglingarna skulle gälla som kval i de respektive klasserna.

Resultaten från kappseglingarna hittar ni på KSS hemsida:

<http://www.kdss.se/Segling/Kappsegling/HistoriskaResultatArtiklarBilder/Kappsegling2016/GP5ochElitserie2/>

Ett stort antal entusiastiska funktionärer från de tre klubbarna ställde upp både för planering av evenemanget och för ett exemplariskt genomförande. Utan detta engagemang hade det inte varit möjligt att genomföra ett arrangemang av denna storlek. Samtliga funktionärer skall ha ett stort tack för de ovärderliga insatser som gjordes i samband med regattan.

Samarbetet mellan klubbarna fungerade mycket bra och visade att tillsammans kan vi ta på oss större evenemang och genomföra dessa på ett mycket bra sätt.

Seglingssektionen





# Medlemssektionen

Medlemssektionen består av ca 35 medlemmar med olika ansvarsområden. Vi ansvarar bl a för kanslibemanning, administration av medlemskap & medlemsregister, webb, klubbmästeri inkl. uthyrning av klubbhuset, cafékvällar, föreläsningar & evenemang, fadderverksamhet, klubbtidningen Regatta, Sjösäcken (klubbbutiken), teknikutrustning samt skyltar & tryck. Som i alla andra sektioner utförs dessa uppgifter som frivilliga arbetsinsatser.

Har du förslag på föredragshållare till cafékvällar eller önskemål om andra evenemang är du välkommen att ta kontakt med kansliet.

Det finns flera arbetsuppgifter där vi behöver förstärkning och där kan du göra din arbetsinsats som medlem. Välkommen att bli del av en positiv gemenskap. Hör gärna av dig till någon av oss.

Torbjörn Stolpe, ordf. medlemssektionen,  
tel. 070-560 22 77, [torbjornstolpe@hotmail.com](mailto:torbjornstolpe@hotmail.com)  
Theo Arndt, viceordf. medlemssektionen,  
tel. 070-521 18 25, [theo.arndt@telia.com](mailto:theo.arndt@telia.com)

## Kansliets öppettider:

Vecka 14-25 (apr-jun) och vecka 33-44 (aug-okt) varje tisdag kl. 18.00–19.00.

Vecka 45-13 (nov-feb) första tisdagen i månaden kl. 18.00–19.00.

Vecka 26-32 Sommaruppehåll – hänvisning till [kansli@kdss.se](mailto:kansli@kdss.se)

## KARLSTADS SMÅBÅTSVARV

Medl. [www.karlstadsmabatsvarv.se](http://www.karlstadsmabatsvarv.se)  
Sv. Varvs-  
föreningen



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

## Hjälp oss att rädda dig.

Vi är en ideell förening utan bidrag från staten.  
Ditt stöd behövs för att vi ska kunna rädda liv till sjöss.  
Ge ett bidrag eller bli medlem på [sjoraddning.se](http://sjoraddning.se).  
Du kan också ringa 077-579 00 90.



**SJÖRÄDDNINGSSÄLLSKAPET**

Dina pengar kommer fram! Vi har 90-konto och kontrolleras av Svensk Insamlingskontroll.

För beställning & frågor maila [sjosacken@kdss.se](mailto:sjosacken@kdss.se)

Storlekar

Dam: XS, S, M, L, XL, XXL

Herr: XS, S, M, L, XL, XXL, XXXL



*Skaljacka*

vind- och vattentätt.

Går att kombinera med västen som fästes som foder.

Färg: Röd, marin

Pris: 870:-

Storlekar

Dam: XS, S, M, L, XL, XXL

Herr: XS, S, M, L, XL, XXL, XXXL



*Väst*

Färg: Röd

Pris: 485:-

Storlekar

Dam: XS, S, M, L, XL, XXL

Herr: XS, S, M, L, XL, XXL, XXXL

Junior: 120, 140, 160



*Piké*

Färg: Röd, marin, vit

Pris: 295:- / junior: 191:-



*Mössa*

Färg: Röd, marin, vit

Pris: 98:-



*Keps*

Färg: Marin

Pris: 55:-



*Ryggsäck*

Färg: Vit, röd

Pris: 349:-



*Bag (53x37x28 cm)*

Färg: Vit, röd

Pris: 329:-

# Nabbensektionen





## Program på Nabben 2017

|                          |            |        |                             |
|--------------------------|------------|--------|-----------------------------|
| Vårstädning/arbetshelg 1 | 6-7 maj    | 10.00* | Alla KSS-medlemmar välkomna |
| Vårstädning/arbetshelg 2 | 13-14 maj  | 10.00* | Alla KSS-medlemmar välkomna |
| Midsommarfirande         | 23 juni    |        |                             |
| Kräftskiva               | 12 augusti |        |                             |
| Höstdstädning            | 23-24 sept | 10.00* |                             |

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

### Vårstädning 6-7 maj och 14-15 maj

Alla KSS-medlemmar är välkomna på vårstädning 6-7 och 14-15 maj. Välkomna att jobba efter egen förmåga (det finns många olika slags arbetsuppgifter – tyngre och lättare), drick kaffe (saft till barnen), ät korv 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 9.45 så hör av dig till Ulf! Du kan också få en vägbeskrivning skickad till dig. Återtransport på eftermiddagen/vid behov.

### Före säsongsöppningen

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







### Fakta på hemsidan och i Nabbenfoldern

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

### Ökad trivsel på Nabben

Förra året införde vi nya förtöjningsregler. Respektera dessa – och varandra! Vi strävar efter att undvika pekpinnar men för brandfarans, den fina miljös och trevnadens 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!

### 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.



## Prioriterade områden för 2017 (förutom allmänt underhåll och städning)

- Byta ut ett antal bojkättingar till kraftigare.
- Fälla träd, främst de som äventyrar liv och egendom, i samarbete med Länsstyrelsen och jurist på Svenska Båtunionen.
- Byta bastuaggregat och vattenbehållare/varmvattenberedare.
- Förbättra möjligheterna till jollesegling vid Nabben:
  - Inköp av segeljolle, som skall vara tåligare än Tvåkronan och RS Quest.
  - Uppgradering av optimistjollarna (fortsättning från 2016).
  - Fortsatt diskussion om optimistjolleramp på berget söder om båtbyggnan.
- Inventering/diskussion med barn och ungdomar på Nabben: Vad skulle du vilja göra när du är på Nabben?



*Välkomna önskar alla funktionärer i Nabbensektionen!*

Ulf Jannerlöv, ordförande  
Dixie 27  
Koala  
[nabben@kdss.se](mailto:nabben@kdss.se)  
070-395 67 40

Bengt-Olov Lysell, vice ordförande  
Dixie 27  
[nabben@kdss.se](mailto:nabben@kdss.se)  
070-611 31 75



# Ekonomi

Ekonomi i KSS är fortsatt mycket god. Förra verksamhetsåret blev resultatet +74 000 kr. Många investeringar har av olika anledningar skjutits fram ett år. Innevarande verksamhetsår står vi inför stora investeringar.

Klubben har ett stort kapital och det kommer att täcka det stora budgeterade underskottet. Y-bommar på brygga D och H skall monteras och på brygga A ska det kompletteras. Detta är en kostnad på ca 1 miljon.

Kranen är under reparation och kommer att vara klar till sjösättningen. Detta är en kostnad på ca 350 000 kr. Hittills har de löpande utgifterna följt budget.

# Momsen

En mycket het fråga för båtklubbar är momsfrågan. Idag är KSS skattebefriad, det innebär att vi inte är momspliktig, betalar inte fastighetsskatt (Marinan och Nabben) eller skatt på verksamhetens vinster. Anledningen till detta är att KSS inte bedriver näringsverksamhet, klubben äger t.ex. bryggor och hyr ut till medlemmar samtidigt som vi är medlem i Seglarförbundet (ideell idrottsförening). Båtklubbar där medlemmar äger sina bryggplatser (t.ex. Heden och Lillängen) anses av Skatteverket bedriva näringsverksamhet och är därmed momspliktiga för delar av sin verksamhet.

Bakgrunden till den debatt som nu är igång är direktiv från EU. Skatteverket tolkar dessa direktiv och vill ha samma regler för alla typer av fordon, båtar och bilar. Bilparkering är idag momsbelagd och Skatteverket anser att även båtsparkering för marinor som bedriver näringsverksamhet skall momsbeläggas. KSS bedriver idag inte, enligt Skatteverket, näringsverksamhet

och är således inte momspliktig. Stockholms stad har lagt på moms på klubbarnas arrenden men detta beslut är överklagat av Fritidsförvaltningen i samma stad

Momsfrågan har hamnat i domstol där Skatteverkets syn att alla båtklubbar skall betala moms på båtplatsparkering skall prövas. Innan målet är avgjort och dom har fallit kan man bara spekulera i vilka konsekvenser detta får för KSS.

Jag har haft kontakt med Carin Månsson (revisor i KSS) och enligt henne, om vi ska lägga moms på t.ex. bryggavgifter så måste vi få dra av moms på investeringar/inköp till bryggorna. I slutändan tror både jag och Carin att detta inte kommer att påverka KSS ekonomi mer än möjligen marginellt.

Idag är KSS skattebefriad och förhoppningsvis även i fortsättningen.

Per Edberg, kassör



# Välkomna till DM-helgen

23-24/9 2017

i Vänersborg



E-jolle



Zoom 8



Optimist



CB66 alt. C55

Lördag: Jollar  
Träning: Kölbåtarna  
Grillkväll

Söndag: Kölbåtar  
Båtar tillhandahålls av arrangören

Bästa klubb vinner 5000kr för att användas  
för kval till Allsvenskan i segling.

Kontakt: Per Gustafsson  
0521-612 47  
[per\\_gustafsson62@hotmail.com](mailto:per_gustafsson62@hotmail.com)



Vänersborgs kommun



# Redaktionen tipsar

Att följa videobloggar på youtube har verkligen blommat ut och det finns några som vi vill tipsa om. Det är inspirerande att se hur man genom att göra sitt liv tillgängligt för andra kunna tjäna sitt dagsuppehälle och fortsätta sin resa. De flesta

använder en tjänst som heter Patreon där man kan ingå avtal att skänka en slant till upphovsmakaren för varje filmklipp som presenteras. Dessa videobloggar är att likställa med vilken serie som helst och många har över hundra avsnitt.

[\*Sailing Uma\*](#), en trevlig vlog om två ungdomar som köper en segelbåt i ett riktigt dåligt skick. Man får följa deras olika renoveringar som faktiskt är riktigt avancerade. De fixar allt ifrån svajande kölar och sviktande däck till att konvertera motorn och backslaget till el-drift

[\*Sailing la Vagabonde\*](#), segelvlog-garnas favorit. Ett ungt australiensiskt par som har seglat från Medelhavet till Nya Zeeland. De lockar många tittare till varje avsnitt. Paret har nu blivit sponsrade av ett fransk varv med en katamaran som de ska segla vidare med.

[\*Sailing SV Delos\*](#), mycket trevlig vlog som funnits ett tag nu där besättningen blivit havets superhjältar under epitetet ”buy us a beer”. Här har vi en svensk tjej med på båten tillsammans med ett amerikansk brödrapar. Just nu har de seglat från Seattle till Sydafrika men trivdes så bra att de vände tillbaka till Indiska oceanen.

[\*Captain John's skipper tips\*](#), en lite annorlunda vlog där man får ta del av små korta tips om hur man kan förenkla sitt seglande. Lite blandad kvalitet men generellt småfestligt.

[\*Sailing vessel Prism\*](#), också ett ungt par som seglar en Hans-Christian 33 ifrån San Francisco och söderut. Mycket fokus läggs på att skapa vackra bilder och även om Baja California verkar en aning torrt så lyckas de här två med sina vackra bilder att skapa magi.

[\*Chasing Bubbles\*](#), är egentligen ingen videoblogg utan en spel-film som man valt att publicera gratis på Youtube. Filmen handlar om en kille som arbetar som daytrader men väljer att göra något annat av livet. Utan att ha någon erfarenhet alls av båtar så köper han en segelbåt och ger sig av på sitt livs resa.

---

## Vi fortsätter med några knepiga sjötermer som gör dig till bryggnsnackets kung.

**Kri** den punkt där förstäven övergår i kölen

**Kapplake** så kallades i gamla tider belöningen till skepparen efter en väl genomförd resa

**Drill** kallades förr ett fartygs styrratt

**Skotvink** en knap med endast en arm

**Padda** en platta av trä eller metall insydd som förstärkning i seglets horn.

|                      |   |               |   |
|----------------------|---|---------------|---|
| <i>Korumpa</i>       | kallas en otaglad ända av tågvirke som slagit sig till en tofs                | <i>Farved</i> | kallades förr löstaggbara durkar i mindre öppna båtar   |
| <i>Gäck</i>          | äldre benämning på ett mindre segel som hissades längst akterut på gäckmasten | <i>Bulsan</i> | den långa och smala vimpel som på äldre skepp fördes på masttopparna, används faktiskt fortfarande inom marinen där längden i meter på Bulsan ska motsvara antalet månader som man varit borta. |
| <i>Fockedrevsudd</i> | den ofta vackert arbetade stropen i en skeppsklockas kläpp                    |               |   |
| <i>Dejsa</i>         | segla baklänges   |               |   |

## Om överraskningar i främmande vatten

Förra sommaren var jag med om en sällsam händelse. Det var i norra Stockholms skärgård, min far hade hyrt en båt och seglat ett par dagar med två svågrar. Alla i 80-års ålder, riktig gubbsegling alltså. Själv mönstrade jag på med min fru i Gräddö och vi fick fin och tidvis upplevelserik segling. Båten var en Albin 78 Cirrus, en lagom stor segelbåt synbarligen fullt utrustad med alla möjliga moderniteter och bekvämligheter som jag inte är van vid från min egen båt. Dels var det all den elektronik nytänkande och moderna seglare utrustar sina båtar med, dels rullgenua och en stabil inombordare som snällt startade närhelst man ville. En dag seglade vi in i Arholma

Österhamn som är en gammal skuthamn med anor. Vi la oss på svaj i den rymliga viken. Där låg redan ett dussin andra segelbåtar på samma vis och det var bara att leta upp en hyggligt bra plats och kasta ankar. Vinden skulle ligga så att vi fick lä av land. Vi rodde iland i jollen och gick en lång promenad på Arholma som är en stor och bebodd ö med liten handelsbod och café. Efter glass och trivsamt flanerande på ön gick vi tillbaka till Österhamn. Båten var borta! Vi stod som paralyserade i några sekunder innan vi fick syn på henne. Vi hade draggat och inte lite heller. Nu låg båten cirka 300 m ifrån ursprungsläget och bara två båtlängder ifrån en annan svajliggare. Hon låg liksom med

styrbordssidan mot vinden och rörde sig liksom onaturligt bland alla som låg fast för ankar. Jag slängde av mig kläderna och gav mig till att simma ut till båten medan frun och fadern rodde. När vi äntrat och fått överblick på situationen, inombordaren brummat igång och vi kunde dra upp ankaret fick vi förklaringen. Ankarlinan hade snott sig ett varv runt Bruce och han saknade också den kättingbit som alla fullt utrustade segelbåtar ska ha, mellan ankare och ankarlina.

Säga vad man vill om all sorts elektronik - utan en ordentlig bit kätting kan man dra åt fanders.

Mats Genell, Røde Marie



# Qvinna Ombord

---

*Våren 2017 med Qvinna Ombord*

*Dags att starta upp årets säsong med Qvinna Ombord*

- Onsdag 29 mars kl 18.30 Knopar, förtöjning, manövrering mm  
Teori och praktik inför årets båtsäsong samt planering av årets  
värrustning av Tant Trygg.  
Kostnad: 50 kr inkl smörgåsfika  
Plats: KSS Klubbhus Kanikenäset, Karlstad
- Onsdag 5 april kl 18.00 Täcker av Tant Trygg och förbereder för värrustning.
- Onsdag 19 och Værrustning av Tant Trygg  
Onsdag 26 april kl 18.00 (Datum för sjösättning och mastning meddelas senare)

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

Obligatorisk anmälan och senast 2 dagar innan aktivitet!

För information och anmälan

Maria Haggärde 073-931 01 92

[maria.haggarde@swipnet.se](mailto:maria.haggarde@swipnet.se) (OBS! NY mailadress!!)

[www.facebook.com Qvinna Ombord Karlstad](http://www.facebook.com/Qvinna_Ombord_Karlstad) [www.sxk.se](http://www.sxk.se) och [www.kdss.se](http://www.kdss.se)

Välkomna! Qvinna Ombord-kommittén Vänerkretsen

# LÄR DIG SEGLA!



## Seglarskola för vuxna 2017

KKF anordnar för tredje året i rad vuxensegling för nybörjare. Målsättningen är att förmedla båt- och seglingskunskaper motsvarande NFB seglarintyg. Segling sker med föreningens 3 C55 båtar. Förkunskapskrav är simkunnighet på 200 m. Antal elever är 3 st per båt vilket ger totalt 9 platser. Start tisdag 2:e maj klockan 17.30-19.30. Antal tillfällen är 10 st. Kostnad 3.300:- /person. Då ingår kursavgift, kursmaterial och medlemsavgift i KKF.

Anmälan sker till Gert Pluto, 0709-99 81 43.  
För mer information och uppdaterat schema:

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



# Karlstads Sjöscoutkår



Hej båtfolk!

Vi sjöscouter fick nöjet att skriva i år igen, för er som är nya i klubben, det är vi som hörs och låter en hel del nere i hamnen. Seniorscouterna har på egen hand i somras genomfört en vikingasegling till Kristinehamn, där "Massa" mötte upp och bjöd på glass. För er som inte vet vad vikingaseglingen är, så är det en tradition inom kåren som legat i träda i flera år, men återupptogs i somras. De lite äldre scouterna skall vara i hamnen kl 9,00

(bara det en bedrift för en ton-åring) där får dom en destination som dom skall segla till på egen hand. Vår ordförande möter upp när dom är framme, och dem seglar sen ut till Saxholmen för övernattnig, ett litet prov på att dom kan segla och navigera själva, både Kristinehamn och Akka klarade av detta.

Äventyrarna hade ett lite längre läger ute på Västra Långholmen med mycket segling och bad, även detta klarades av på ett bra

sätt. Denna sommar planeras det för att delta i Jamboree med ca 20 000 scouter en halv vecka, vi sjöscouter har säkert en massa att lära ut till alla dessa "pinnscoouter" eller kanske är det tvärtom. Vi har seglat tisdagar och onsdagar när det har funnits vind.

Vid pennan  
Björn Kindemyr, 0730-761959  
[b.kindemyr@telia.com](mailto:b.kindemyr@telia.com)

*Övriga kontakter*

Ordförande

Lars Jonasson 070-8625226

[www.sjoscout.com](http://www.sjoscout.com)









# Till minne av Stig "Skåning" Andersson

---

*En verklig profil gick ur tiden  
den 16:e december 2016.*



Stig Andersson, känd som "Skåning", grundare av Karlstads Sjöscoutkår och mångårig ledare inom densamma har gått ur tiden. Skåning blev 89 år. Under flera decennier var Sjöscouterna mer eller mindre allt för Skåning. Han bidrog till att "uppfostra" flera generationer sjöscouter och grundlade en fantastisk sammanhållning mellan oss. Många av oss har fortsatt att hålla ihop och träffas fast det är 40-50 år eller mera sedan vi lärde känna varandra genom Sjöscouterna.

Skånings ledarstil var enkel, rak och tydlig på många sätt. Det

rådde aldrig någon tvekan om vem som bestämde och uttrycket "hemma och i skolan men INTE här" hördes då och då eka över Kanikenäset och på Långholmen. När det var riktigt illa kunde rösten gå upp i falsett och då visste man att det var bäst att hålla sig undan en stund... Det förekom också mildare former av "besträffningar", den vanligaste var väl att få diska grötgrytan efter dagens frukost på läger eller långseglingar. Tror dock inte att någon enda av oss blev "förstörd" av detta straff, tvärtom så tror jag att vi lärde oss en hel del, både om hur man diskar en grötgryta för 20 personer och om livet i stort.

Skåning betonade ofta att syftet med scoutverksamheten var att lära ut hur man blir en bra människa, att det var viktigt att lära sig respektera sin omgivning och att samarbeta. Och han fick oss att växa. Det fanns väl de

av oss (undertecknad inräknad) som hade lite ängsliga föräldrar. Men Skåning uppmuntrade utmaningar, och om man visade att man klarade av dem så fick man allt större förtroende och mer ansvarsfulla uppgifter. Jag tror inte Skåning någonsin hade läst en enda bok om ledarskap, han hade det bara i sig på något vis.

Mycket roligt var det med Sjöscouterna under många år. Utöver att fixa läger och långseglingar (tänk bara att som ensam vuxen dra iväg på 4 veckors segling tur och retur Karlstad-Moss i Norge med 2 Seacat och 2 Stortrissar med ett gäng halvilda 12-13 åringar ombord... vem gör om det idag?) letade Skåning upp och erbjöd oss möjligheter inom den internationella scoutvärlden. Tex ordnade han sportlovsresa med tåg till Kandersteg i Schweiz där vi bodde på flickscouternas (bara en sån sak...) internationella center och hade en fantastiskt fin skidvecka i alpvärlden. Visst gick det vilt till på kvällarna och någon gång höjdes väl rösten men på det stora hela skötte vi oss och därmed fick vi hållas. 1975 upptäckte Skåning ett program för utbyte mellan USA's och Europas scoutförbund. Det innebar att man fick tillbringa en sommar som volontär på en "camp" någonstans i USA och vi var flera som utnyttjade det under några år. Själv var jag i New

Jersey nästan hela sommaren 1975, en oförglömlig upplevelse naturligtvis som inte blivit av utan Skånings engagemang.

Så småningom lämnade Skåning över ansvaret för den operativa verksamheten till andra, var kvar som styrelseordförande men drog sig efter ett antal år tillbaka även från det. Men han behöll kontakten, var ofta nere på Näset och "tittade till" och han missade ogärna en Onsdagssegling, det blev en social träffpunkt för honom. Sommaren 2015 då jag höll på med mitt renoveringsprojekt på KSS kom han förbi flera gånger i sin gamla, något rostangripna, SAAB. Han tog sig ur bilen, dubbelvikt som en märsla, och pratade en stund innan det bar vidare mot andra projekt. Det planerades för nya resor och på frågan "kör du fortfarande bil" blev svaret att "det är minsann inget fel på den här bilen...". Då hade han ändå fyllt 88...

En unik människa med en stark livsgnista och en stabil värdegrund. Inte konfliktfri, men med en stark vilja att göra gott i samhället. Sådan var han, Skåning, och vi är många gamla sjöscouter som har väldigt mycket att tacka honom för.

Var redo, se väl förut!

Gustaf Ekman

# Det vita havet del 2

Närmare ett sjuttioal medlemmar slöt upp onsdagskvällen den 8 februari för att lyssna till Toivo och Gunilla Olssons reseberättelse som de döpt till Det vita havet. En resa som de själva beskriver som ett varv runt Norden. Deras segelbåt, en Wasa Atlantic, Kvast-Hilda tar dem på en säker resa mellan fjordar och hav.

Toivo och Gunilla har vid ett tidigare tillfälle på KSS presenterat första delen av sin resa, Karlsborg-Archangelsk. Den här gången får vi ta del och se på bilder och filmer av sträckan Archangelsk-Ålesund.

Vita havet är egentligen en havsvik som sträcker sig söderut direkt öster om Kolahalvön. I vikens sydöstra hörn finner vi just Archangelsk. Faktiskt ett tag Rysslands främsta hamnstad innan St Petersburg tog över på 1700-talet. Gunilla sköter pratet och Toivo sköter bildspelet och vi får en grundlig presentation över staden och dess arkitektur. Eftersom Archangelsk är den sista stad i Ryssland som det är möjligt att checka ut ifrån så ligger deras nästa mål ändå borta i Norge, Vardö närmare bestämt, cirka 526 sjömil bort. Gunilla berättar att om man checkar ut så får man inte gå iland någonstans i Ryssland och man måste

hålla sig minst 12 sjömil ifrån kusten. Detta innebär således att ett bra väderfönster måste till för att de ska kasta loss för den långa sträckan.

Tillslut kommer de så iväg och de får en fin seglats på några dagar till Vardö. Eftersom midnattssolen lyser så är det god sikt även på natten. När de sedan lägger till in Vardö precis innan kulingen slår till ordentligt så har de seglat 1660 sjömil på 52 dagar sedan de kastade loss ifrån bryggan i hemmahamnen.

Ifrån Vardö till Ålesund så bjuds vi på ett fantastiskt bildspel med en underbar natur. Gunilla berättar att den vackraste sträckan på hela resan måste ha varit mellan den lilla viken Segelvik och Tromsö där sceneriet bara blev vackrare och vackrare. Snöklädda fjälltoppar möter ett glittrande hav. Vi får se bilder ifrån när de seglar igenom Trollfjorden som bjuder helt majestätiska vyer med bergstoppar på över 1000 meter som trängs kring den 100 meter breda fjorden. Magiska vattenfall som tar sitt slut i havet. Gunilla föreläser med humor och bjuder på skratt när hon beskriver sina dagar med jobb och jobb och jobb och att det ibland är så tråkigt där i sittbrunnen vilket lämnar



utrymme för grubblerier. Dags-etapperna är cirka 80 sjömil och det är en lång väg tillbaka, Toivo har dessutom bråttom tillbaka för att han ska hinna till Öppna varv.

Vi i publiken bjuds på en vacker resa längs hela den norska kusten men i Ålesund, Norges vackraste stad, så tar bildspelet slut. När de i alla fall lägger till vid hemmabryggan i Karlsborg så har resan tagit 109 dagar och cirka 4000 sjömil avverkat. Inga incidenter rapporteras och endast ett bränslefilter till motorn har behövts bytas. Vi tackar Gunilla och Toivo för en mycket trevlig föreläsning och önskar dem varmt välkomna tillbaka.

John Johnsen

# Vänerdagen 2016

---

## *Vänerns vattenvårdsförbund anordnade den årliga Vänerdagen 3 nov 2016 i Mariestad. Karstads Segelsällskap tillhör de stödjande medlemmarna.*

Årets Vänerdag anordnades i samarbete med Vänerns Laxfond och därmed ägnades mycket av dagen åt Vänerns fiskbestånd - i synnerhet lax och öring. I övrigt noterades att det uppstått en obalans i bestånden av sik och gös. Detta beror på att sikens höga dioxinvärden gör att den inte fiskas och säljs kommersiellt. Yrkesfisket har i stället riktats mot gös. Detta har lett till att gösen minskat och siken ökat på ett sätt som i längden inte är bra. Nu tycks man ha funnit en metod att mäta fetthalten på fångad sik och eftersom dioxinhalten verkar kunna fastställas i förhållande till fetthalten hoppas man kunna gallra fram säljbara exemplar bland den fångade siken. Därmed torde fisket kunna riktas så att det åter blir balans mellan gös och sik.

I övrigt noterade jag tre områden som jag tyckte berör oss som fritidsseglare på Vänern speciellt.

- Vänerns igenväxta stränder  
Här pågår projekt för att röja på såväl land (gräs, sly och träd) som i vattnet (vass).

- Vänerns vikar  
Vattenkvaliten i öppna sjön verkar god men inne i vikarna är övergödningen på många håll mycket besvärande. Olika åtgärder för att minska näringstillförselt planeras och många har såväl påbörjats som genomförts.

- Invasiva främmande arter  
Då och då kommer främmande djur eller växter in i vår natur. En del av dessa är oförargeliga men andra kan ställa till svåra problem. Exempel på den senare varianten är signalkräftan som förde med sig kräftpesten som den inhemska kräftan saknar

motståndskraft mot och därför nästan dött ut. En växt som kommit in i Mälaren och Göta kanal är Sjögull. Den trivs i lugna näringrika vatten och breder ut sig så att den täcker hela vattenytan. Därmed dör all annan växtlighet och det går inte att simma igenom ytan som täcks av Sjögull. Det blir även svårt att ta sig igenom med båt. Många av dessa inkräktare är lätta att stoppa i ett tidigt skede men i princip omöjliga att få bukt med om de etablerat sig. Ni som är intresserade och vill veta mer om de här frågorna och andra som berör Vänern kan gå in på Vänerns vattenvårdsförbunds hemsida [www.vanern.se](http://www.vanern.se). Där finns mycket att ta till sig.

Mats Andersson



# Medlems- profilen

Namn

Lars-Terje Olsen

Medlem i KSS

Sedan 2012

Arbetsplikt

Traktorchaufför och redaktör

## Båt

En Allegro 33 från 1986. Båten är ritad av Lars-Olov Norlin och byggd i Malmö. Båten byggdes extra stark och väger sju ton. Båten anpassades för långfärd och har gjort en resa till Karibien, då vid namn Kli. Efter Västindien så seglades båten några år i Stockholms skärgård innan den ställdes upp på land i några år tills Terje köpte båten där hon stod på Gålö i Stockholm.

## Drömseglat

Terje drömmer om att kunna göra en längre seglat någon gång. Han beskriver känslan av att kunna klippa banden och segla iväg. Ett begrepp som nämns är The polar bug. Att bli biten av att segla mot det öde. Terje nämner inspiratörer såsom Ola Skinnarmo och Skip Novak och deras sätt att se på båtliv. Den närmaste drömmen Terje vill förverkliga är att segla längs den norska kusten med gott om tid att utforska fjordar och öar längs Norges västkust. Passera Lofoten och övervintra båten i Tromsø.

## Föreningsliv

Terje vill att föreningen ska främja hela båtlivet och arbeta för att fler får uppleva den naturskatt vi har så nära ute i skärgården. Att man ska stimulera och förenkla varje individs egna äventyr.

## Citat

”För mig är närheten till naturen viktig och jag väljer gärna en naturhamn för att få uppleva fridfullhet i lugn och ro.”



# Reseberättelse

---

*om min resa i Sommar 2016  
från Henån, Orust till Marina Kremik, Kroatien.*



Jag, Stefan Eriksson, är 48 år och är uppväxt i Karlstad och Hammarö.

Har jobbat i princip hela mitt yrkesliv med Provia Vägmarkering på Skoghall.

Så länge jag minns har jag alltid haft ett stort intresse av sjöliv.

Det började med en liten motorjolle där jag och två kompisar från Lövnäs hade likadana.

Jag kommer inte från en seglarfamilj men pappa skaffade en fin Mahogany båt som vi gjorde min första båtsemester med, ”ända” till Arvika, jag var i tolvårsåldern och sedan dess tror jag nog det har grytt en dröm om längre resor till sjöss. Det tog lång tid och många motorbåtar innan jag vågade skaffa min första segelbåt, det så krångligt ut med alla vant och tampar ovanför däck

och all utrustning som man skulle hantera.

Efter en Myra 25 skaffade jag en Maxi 95 som jag med hjälp av två kompisar som var duktiga seglare hämtade i Säffle på sommaren 2010, det var en fantastisk känsla att slå av motorn och segla första gången med egen båt. Jag gick några seglarkurser på ABC seglarskola i Stockholms skärgård och tyckte väl att jag snappat detta något så när. Seglade mestadels på Vänern men var även till Västkusten någon sommar med denna båt.

Jag var också med Lars Hässler och S/Y Jennifer en vända och seglade mellan några av Hawaii öarna vilket var väldigt lärorikt för att planera egen långsegling. På våren 2014 sålde jag Maxin och började genast tittat efter ett lämpligt nästa steg. Efter att jag titta på några få båtar föll mitt

val på en Najad 361 tillverkad 1997 som fanns i Helsingborg. De som sålde båten hade själva beställt den från Najadvarvet och p.g.a. ålder slutat med sjölivet. Båten var pedantskött och jag kände mig helt trygg när vi satte av mot Vänern och hemmahamnen på Mörudden i juli. Efter en kort sommar på Vänern la jag båten i Lysekil nästkommande sommar och seglade på Västkusten. Redan här började planerna om en längre segling och jag planerade en längre ledighet till våren 2016. Jag började fråga kompisar som jag trodde skulle ha intresse av att följa med, i alla fall en bit, planerade en rutt via Skottland, Irland, Portugal och Spanien och in i Medelhavet till Gibraltar. Schemat gick från den 29/4 till att vi skulle vara i Gibraltar den 25/6 med fem olika besättningsbyten.



Detta var inte så lätt, alla har ju sitt, men bara någon vecka innan avfärd hade jag fått ihop detta pussel. Besättningen bestod av gamla kompisar ovana, vana och extremt vana seglare och ett par som jag inte kände alls utan fått med ändå. Det skulle visa sig att detta var en av höjdpunkterna med hela projektet, gemenskapen och vänskapen som uppstår ombord.

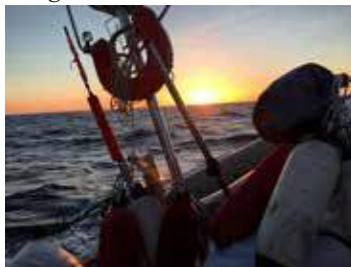


Bilden är tagen precis innan vi kastar loss i Henån på en kulen Valborgsmässafton. Besättningen är rutinerad och består av Jerry Göransson, ny bekantskap från Skåne, Sunkan Sundqvist, mycket rutinerad och framgångsrik tävlingsseglare och min gamla kompis från Skoltiden, även han rutinerad tävlingsseglare Thord Skystedt. Jag känner mig trygg som den minst rutinerade i sällskapet.

Vi satte kurs mot Norge och Kristiansand. Vi delade in oss i vakter om två och två och fyra timmar per pass. Vid min första vila den första natten snurrade tankarna ordentligt i skallen, vad har jag gett mig in på, det finns ingen återvändo nu?

Vinden var måttlig men rakt mot oss så vi motorseglar mesta tiden till Kristiansand där vi stannar för ett kort tankstopp,

efter en koll på väderrapporter konstaterar vi att det ser ok ut. Vi går vidare med Skottlands östra kust Peterhead, som mål. På kvällen sent den 1/5 ringer det i VHF:en och vi får en rapport om stormvarning på Nordsjön de kommande timmarna, denna varning hade inte kommit upp på väderrapparna ännu, vi går in i natthamn i södra Norge, Mandal, en fin skyddad hamn och vid midnatt syns ovädret även på YR och Windy som jag använde mest under hela resan. Efter lunchtid den 2/5 har vädret lugnat sig men i höga dyningar ger vi oss av igen. Vi har en fin tur över Nordsjön och vid nått tillfälle är vindarna uppe i 17 m/s men med rätt segelsättning känns det aldrig dramatiskt. Vi passerar oljeriggar och ett och annat last och fiskefartyg men det är ingen trängsel därute.



*Nordsjön*

Torsdag den 4:e maj, tidigt på morgonen nalkas Skottlands västkust, härlig känsla för en som gör detta för första gången. Vi tuffar vidare en bit in i landet

och gör ett kort stopp i Buckie, det fanns en fiskehamn med mycket hög kaj, det var ju lågvatten, gubbarna som undrade vad vi skulle göra där blev förskräckta när jag sa att detta var vår första hamn i Skottland. De erbjöd oss att låna toalett och dusch, bara vi gick vidare mot Inverness och lovade att inte säga något om att vi varit där, han var rädd för allt pappersarbete det skulle medföra.



*Buckie*

Vi fortsätter in i "sprickan" i Landskapet mot Inverness, det går bra till en början när vi har medströms men mot slutet har vi både stark motvind och motström så motorn och segel får jobba hårt för att ta oss fram. Belöningen är det vackra landskapet och vi får även se delfiner för första gången på resan. På sen eftermiddag den 5:e maj, efter 600 sjömil har vi förtöjt båten i Iverness Marina. Scotch Whisky har sällan smakat så bra.



Dessa grabbar hjälpte mig den första tuffa biten och nu kände jag mig mycket mer varm i kläderna och väntade med stor entusiasm på fortsättningen.



Nästa gång jag raggat upp och som ska med genom Skottland och Caledonien Canal är på plats den 7/5, f.v. Roger Karlsson, har egen snipa men ingen segelvana, Göran Bank, känd KSS profil och van seglare och min sväger Stephen Dogall som bott i Sverige i arton år men är en genuin Skotte, ingen sjövana men en lysande guide genom landet.

Caledonien går genom fantastiska landskap, små mysiga byar spektakulär natur omgiven av gröna berg men även med snötäckta toppar. Jag tror vi totalt gick igenom över femtio slussar men vädret var fantastiskt fint, soligt, varmt och behagligt nästan hela vägen, ovanligt Skottlandsväder.



Första natthamnen på Loch Ness, inget sjödjur än så länge.



Men här dök de upp, nära Puben så klart...



*Kanalen vimlar av små idyller*



*Världens bästa Skaldjurstallrik, Oban*



*Besök på The Oban Distillery, givetvis.*

Den 9/5 passerar vi den högsta punkten på kanalen och slussvakten talar om för oss att vi är den första svenska båten för i år av ca 400 som kommer varje år. Göran stannar kvar med mig i Oban och väntar in nästa gång, Steve och Roger lämnar den 14/5 efter en fantastisk vecka i vackra och gästvänliga Skottland.



Den 17/5 på kvällen har vi välkomstdrink för Andreas Zetterberg som jag träffat på Färjestads nätverksfrukostar på fredagarna och hans Polare Martin Marcusson. Andreas har egen båt i Karlstad och Martin har seglat med Ostindiefararen, så viss rutin finns. De visade sig även att det var utmärkta kokkar, de fixade strålande middagar i båten. Nu skulle vi besöka öarna Jura och Islay samt vidare till Belfast och Dublin. Vi lämnar med tidvattenströmmen på morgonen den 18/5 Oban på kurs mot Jura en sträcka på 40 sjömil. Seglingen till Jura fortlöper utan problem och på kvällen anländer vi viken

# Hjälp oss att rädda dig.

Vi är en ideell förening utan bidrag från staten. Ditt stöd behövs för att vi ska kunna rädda liv till sjöss. Ge ett bidrag eller bli medlem på [sjoraddning.se](http://sjoraddning.se). Du kan också ringa 077-579 00 90.



Dina pengar kommer fram! Vi har 90-konto och kontrolleras av Svensk Insamlingskontroll.

precis utanför Juras Whiskey destilleri. Där finns Hotell och pub som vi ärar med ett besök, förstås. Träffar även svenskar, en 65 fots tävlingsbåt med 14 pers ombord.



*Markus, Stefan, Göran och Andreas, på Jura*  
På morgonen efter den 19/5 går vi mot Islay och Port Ellen där de stora kända Whiskeysorterna har sina destillerier. Mycket fin segling hit på en lagom distans.



*Halvvind, perfekt för ExGratia.*

Vi besöker några destillerier av den finare sorten, Lagavulin, Ardbeg, Laphroaig och går på visning av produktionen på Bowmore.



*Port Ellen Marina*



*"The Whiskey trail"*

Den 20/5 på eftermiddagen lämnar vi Port Ellen och sätter kurs mot Nord Irland och Belfast. Ensträcka på 70 NM och på morgonen dagen efter angör vi Bangor Marina strax utanför Belfast. Värmaren har pajat under natten och vi fick utstå en mycket kall natt ombord, fuktigt

rätt och kallt. På morgonen lägger även vindinstrumenten av, får försöka fixa detta i Dublin där jag stannar en vecka.

Får tag på en servicetekniker som verkligen anstränger sig

långt in på fredagskvällen för att fixa detta vilket han också gör, vänlige Jim.

Vi äter god middag ombord som tillagas av grubbarna Andreas och Marcus, duktiga kockar visar det sig, värdefullt.

På lördagen åker vi in till centrala Belfast, vi åker sightseeingbuss och utforskar Belfast och besöker Titanicmuseét. Den byggdes i Belfast, den stora fina båten som sjönk på sin jungfrutur. Vi besökte givetvis de lokala pubarna som är mycket trevliga

med irländsk livemusik och god öl, Andreas köper en ovärderlig tavla med autograf av en för oss okänd MC förare av nya bekantskaper.



*Titanic museum*



*Andreas fyndar en "ovärderlig tavla"*



*Kallt och rätt på Irländska sjön. Fin segling ändå.*

Den 22/5 på morgonen lämnar vi Belfast för att fortsätta mot Dublin, 110 NM. Motvind och motström till en början men både strömmen och vinden vänder under natten och vi har en fin segling genom natten och på morgonkvisten angör vi Don Loghaire Marine, strax utanför Dublin. Vi har några dagar tillsammans i Dublin och vi "gör stan", besöker b.l.a. Guinness-



fabriken. Dublin är en fin stad med skön atmosfär, The Temple Barområdet vimlar av musikbarer men det är mest turister där, sådana som vi alltså. Jag stannar i Dublin till den sista maj och har fina dagar, Andreas och Marcus åker hem den 26:e Göran lämnar den 27:e, vi har haft det mycket trevligt tillsammans.



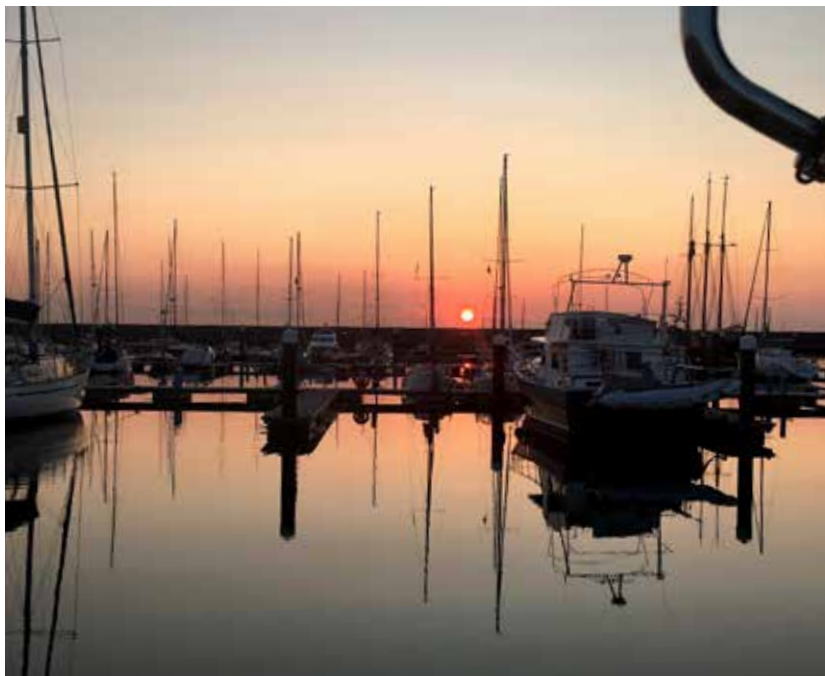
*Sista kvällen med dessa grabbar.*



I Dublin har jag den stora förmånen att se Bruce, min stora favoritartist sedan Ullevi 1985, två kvällar på Croke Arena med 70 000 pers, vilken känsla det var. Tror jag var den enda där som seglat till konserten...

Vädret under min vecka är fantastiskt, det säger irländarna själva, normalt regnar det mest hela tiden.

Den sista maj anländer nästa gäng som ska med över Biscaya bukten. Håkan Löof, van seglare som varit med och tagit hem båtar från Medelhavet, Stig Schildger, gammal kompis



*Don Loghaire Marina, Dublin*

som har sjövana men inte från segling, Benny Bäckström, sjövana och tjänstgjort mycket på Sjöräddningssällskapet. Jag känner mig trygg.



Innan vi ger oss iväg får jag instrumenten utbytta, känns bra med nya fräscha prylar inför denna långa etapp.

Lämnar Dublin på morgonen den 1/6 på kurs söderut mot Cork, vi motorseglar i fint väder och lite vind. Havet är fullt med fiskeredskap, svarta omärkta

dunkar i par med rep emellan sig. På eftermiddagen fastnar vi med rodet mellan just två sådana. Tidvatten strömmen är tre knop stark vattnet tolv grader och höga vågor, att hoppa i här är inte möjligt. Vi försöker komma loss och jag får tag i linan till den ena dunken men vi sitter fortfarande fast. Inget annat att göra än att ropa på hjälp. Irländska kustbevakningen svarar oss och kommer till oss på ett par timmar med ett stort krigsfartyg, de talar om för oss att de kallat på sjöräddningen och bara



*Militärfartyget som kom och tittade till oss i väntan på sjöräddningen.*



*Bogsering av sjöräddningen in till vår nödbamn i Arkow, Östra Irland*

är där och kollar läget. Sjøräddningen anländer någon timma senare och efter mycket möda får vi tag på linan som håller oss och kan skära av den. Vi är loss men en bit av linan sitter kvar, inkilad mellan rodret och kölen ska det visa sig så vi blir bogserade till närmsta hamn som heter Arkow. Stort tack till denna organisation som fungerar på samma sätt som i Sverige, helt ideellt. Hamnen dit vi blir bogserade är extremt förorenad av en flod som rinner förbi en nedlagd gruva, sjukna fiskebåtar och avlopp. När jag frågar om dykare säger de att det är ingen som

vill dyka här men dagen efter får jag tag på en hjälte som fixar jobbet, han var själv fiskare och har hjälpt sina kompisar i denna hamn förut. Något försenade, två dagar senare på morgonen ger vi oss av igen mot södra Irland och Cork. Vädret är strålande men helt vindstilla så det blir motorgång hela dagen och natten. Tidigt på morgonen den 4/6 anländer vi Crosshaven marina, Cork och har en fin "liggardag" och firar min födelsedag. Vi bunkrar för den längsta etappen på hela resan, över Engelska kanalen och den fruktade Biscaya bukten, en sträcka på 500 NM,



*Födelsedagsfirande på Crosshaven marina, Cork på Södra Irland. Ännu en strålande dag.*

beräknas ta fem dygn. Klockan 9.30 den 5/6 på morgonen lämnar vi Cork i stilla väder, mot La Corona, nordvästra Spanien. Väderprognosen är bra men lite nervös är jag, nu ska vi ut på de riktigt stora haven. Vinden är svag 4-5 m/s det första dygnet så vi stöttar med motor. Nästa dag är det ingen vind alls, helt bleke, endast motorgång. Delfiner kommer på besök nästan varje dag, det är riktiga höjdpunkter. Håkan Lööf är en utmärkt kock och vi får god vällagad mat varje dag, så vi har det bra, lugnt och fint men jag börjar bli orolig att det inte kommer att räcka till med bränsle om det inte börjar blåsa lite. De följande två dygnen kommer det lite lagom med vind så vi klarar oss med halv tank kvar när vi angör Spanien på eftermiddagen den 10/6. Det var en väldigt lindrig och behaglig översegling i fem dygn.



**Länsförsäkringar**  
**Värmland**

*Bank & Försäkring*





Delfinerna gillar att simma kring båten, när de kommer stannar de alltid en stund och leker och hoppar och simmar framför stäven, det är en fantastisk show vi bjuds på, nästan varje dag.



*Land i sikte, då blir man glad.*



Vi hade ett par fina dagar i La Coruna, marinan ligger centralt nära den fina gamla staden, Ser-

ranoskinka är en lokal specialitet som vi åt mycket av. Stig och Benny lämnar här men Håkan stannar ett tag till vilket jag är tacksam för. Vi ska fortsätta mot Porto där förstärkning väntar. Den 12/6 lämnar vi La Coruna för fortsatt färd söderut längs Spaniens och Portugals kust. Vi gör en dagsetapp i motvind och tar en sista övernattnings i Spanien, Muros. Vi lämnar innan soluppgången och seglar med stöttning av motorn hela dagen och natten och angör Porto i mörker, inte att rekommendera, det finns många osynliga faror nära kuststäderna, mycket fiskeutrustning. Vi sover några timmar och på förmiddagen den 14/6 anländer nästa gång.

Besättningen består nu av



Stefan Veddmark, kompis till kompis, van seglare och sjöman från Göteborg. Stefan Bäckström och Håkan Höglund, kompisar sedan många år och Håkan Löf är kvar. Detta gäng ska bli med till slutet på del ett, Gibraltar.

Vi ser på fotboll och äter en god middag på kvällen och ger oss av morgonen efter mot Lissabon en sträcka på 180 NM. Det blir en hamn på vägen, Figuera da Foz och fin segling med frisk vind då och då.

Fiskar försöker vi oss på också, det går väl sådär, två små Makrillar och en Näbbgädda och ett par mäsar!! Blir hela fångsten.



Vi angör Porto de Recreio i inloppet till Rio Tajo, utanför Lissabon i mörker, igen, tidigt på morgonen den 17/6. Fin marina med utmärkt service och bra priser. Vi ser Sverige Italien på uteserveringen och har en trevlig dag och kväll i den mysiga kuststaden.



*Marina de Oeiras, Portugal.*



# BÅTREPARATIONER

CHRISTER SIMONSSON AB

## FÖR ETT BÄTTRE BÅTLIV

0706 51 52 92

[www.batreparationer.se](http://www.batreparationer.se)

**ROYAL MARINE**

**Waernhoff Segel**

Lämna in segelarna i höst, så har du fräscha segel till våren!

Din lokala segelmakare med över 40 år i branschen

Bytillverkning, reanoveringar, reparationer.

Seglen designas hos Royal Marine i Västervik och sys i vårt segelbåt 45 kilometer öster om Karlstad

Aterförsäljare av de flesta rulllocksystemen, samt för segeltapell, rullmonstreringar mm.

**Waernhoff Segel** [www.waernhoffsegel.se](http://www.waernhoffsegel.se) 070 - 980 61 81, [bowaernhoff@gmail.com](mailto:bowaernhoff@gmail.com)

Dagen efter tar vi spårvagnen in till Lissabon och har en fantastisk dag och kväll. Det är fotbolls EM och Portugal är ett fotbollstokigt land, dessutom festival i de gamla delarna där lokalbefolkningen dukar upp lokala specialiteter med mat dryck och musik. Vi åker på Tuk Tuk sightseeing med en rolig och duktig guide.



Den 19/6 lämnar vi detta fina ställe för att runda Portugal vidare in sista biten mot Gibraltar och Medelhavet. Dret, börjar bra med fin med vind men ju längre in mot sundet vi kommer ju mer vrider vinden emot oss och tilltar i styrka, uppe i 20 m/s som värst får vi ge upp och söka skydd i en liten fiskehamn el Nautico de Conil ca 40 sjömil från Gibraltar. Här blir vi liggande i tre dygn bredvid



en skuta med far och son med hund från Israel. De har bott i Norge länge och pratar norska. De lämnade Oslo förra året och har tagit båten för att flytta till Tel Aviv. Det går ingen större nöd på oss här, även om det blåser friskt är vädret varmt och fint.



Den 23/6 innan gryningen har vinden mojnät så pass att vi kan ge oss iväg igen och ta den sista biten in mot delmålet, Gibraltar klippan. Det är ett väldigt stånkande i motvind och höga vågor till en början men det lättar så småningom och på eftermiddagen nalkas den kända Giblartarklippan, fantastisk känsla, jag har nått målet. ExGratia till Medelhavet är strax fullbordat. Vi firar midsommar i Gibraltar och lägger båten på spanska sidan, La Linea. Sightseeing med minibuss i Gibraltar var en höjdare.



Här skymtar Giblartarklippan, skön känsla efter en ganska tuff sista etapp. Nu ska jag hem en vända och tillbaka med sambo, barn och syskon i etapper.





*Ankring är något som alla seglare av ren självbevarelsedrift har koll på. Det råder förstås delade meningar om vad man bör tänka på när man ägnar sig åt denna konst. Här är några ord om saken.*

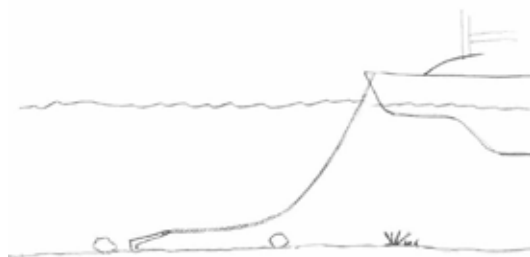
## Om Ankring

Mats Genell, Røde Marie

### Grundläggande

Eftersom ankring är en aning besvärligt, särskilt om man måste göra om den, kan man med fördel följa några enkla tumregler:

- Släpp i ankaret i den riktning du vill ha det, kasta inte ankaret överbord.
- Om du lägger till mot land, gör en uppskattning av avståndet och lägg i ankaret 2-3 båtlängder från land om det är grunt. En minnesregel kan vara 3 gånger djupet plus en båtlängd. Vinkeln på ankarlinan bör inte vara brantare än 30-35°.
- Vid svajliggning bör du ha ut ankarlina motvarande minst 5 gånger djupet.
- Dra i ankarlinan för att försäkra dig om att det sitter. En del använder motorn för att dra fast ankaret.
- När man ankrar i naturhamn gör man bäst i att inte kasta ankar för långt ut, särskilt om man lägger sig vid en plats där andra båtar kan få plats bredvid.
- Oftast vill man helst lägga till med fören mot vindriktningen, för att få en så bra förtöjning som möjligt samt lå i sittbrunnen.
- Om du använder rulle till ankarlinan, det vill säga ett platt band som ankarlina, var vaksam så att denna inte snor sig kring själva ankaret.



*Bild 1*

### Vad är ett bra ankare?

Eftersom det inte bara är ankaret som är viktigt för god ankring börjar vi i den andra änden. Ankarlinan bör vara av ej flytande tågvirke, dvs gärna nylon. Se till att ha en lång ankarlina. Det händer att man kastar ankar lite för långt ut, eller på djupare vatten än man tror, och det är förstås snopet att behöva ta upp och göra om. Lätt hänt om man tillfälligtvis vill ankra och lägga sig vid klipporna på NV Rävudden exempelvis. Mellan ankarlina och ankare sätts en bit kätting, 3-5 m lång. Den fyller flera funktioner. Dels är den till för att ankarets tågände ska tyngas ned och inte löpa snett uppåt, utan ankaret ska dras längs botten med kättingen parallellt med bottenens yta. Se bild 1. Detta är för att ankaret lättare ska finna fäste. Kättingen utgör också ett skydd mot slitage mot vassa stenar och kanter närmast botten. Dessutom ger kättingen en skydd mot

ryck i ankaret i form av svikt om båten av någon anledning skulle röra sig häftigt, i till exempel svall. Svikten är förstas dubbelverkande, rycken i båten minskar och rycken i ankaret likaså. Kättingen minskar också risken att ankaret trasslar in sig i ankarlinan.

Av alla ankare finns det fyra som är klart mest populära bland seglare och som liknar varandra. De är så kallade plogankare och heter Bruce, CQR, Delta och Spade. Alla dessa bygger på samma princip, nämligen att ankaret gräver sig ner i bottenmaterialet när ankarlinan belastas. Dessa ankare är alla utmärkta för tilläggning, och fungerar för de flesta bottenar. För mjuka dyiga bottenar kan de vara sämre.

En annan vanlig typ är Danforth-ankare. Det finns ett par varianter, en senare utvecklad betydligt lättare i aluminium, men de bygger på samma princip. Danforth är utmärkt för tilläggning mot en fast punkt, land eller brygga. För svajliggning är emellertid de dock inte särskilt bra. Vid frisk vind som vrider mer än 180 grader kan dessa ankare dras loss från sitt fäste och båten draggar. I mjuka bottenar gräver de sig ner bättre än plogankare

Plättar, enklare kloankare och draggar duger inte som ankare för förtöjning av segelbåtar. Inte ens för mindre båtar. De kan användas som så kallade lunchdraggar, dvs för kortare pauser i lä bakom en ö. Varje segelbåt bör ha allra minst ett riktigt ankare ombord.

Ett klassiskt stockankare kan vara nog så bra men är stort och svårstuvat i förhållande till de modernare plogankarna.

### För säkerhets skull

Kontrollera före säsongen de schackel som sitter mellan ankare och kätting samt mellan kätting och ankarlina, att de sitter ordentligt fast. Om du har förzinkade detaljer, att de inte är alltför rostangripna.

Kontrollera även ankarlinan i hela sin längd, att den inte har något slitage eller någon skavning någonstans som kan innebära en säkerhetsrisk. Varje gång du tar upp ankaret bör du rengöra det så att det inte fastnat lera på det som påverka

ankarets egenskaper. Du bör också kransa upp ankarlinan så att den är redo att använda nästa gång du ska kasta ankar. En liten klyka till att hänga kättingen på akterpulpit kan vara en bra idé att skaffa.

Det är alltid befogat att ha ett reservankare ombord, redo att användas och komplett med ankarlina, kätting och fräscha schackel. Skulle du drabbas av motorhaveri eller tvingas 'nödlanda' av någon annan anledning kan ankring i lä vara vettigt för felsökning i lugn och ro, innan du ringer till Sjöräddningen.

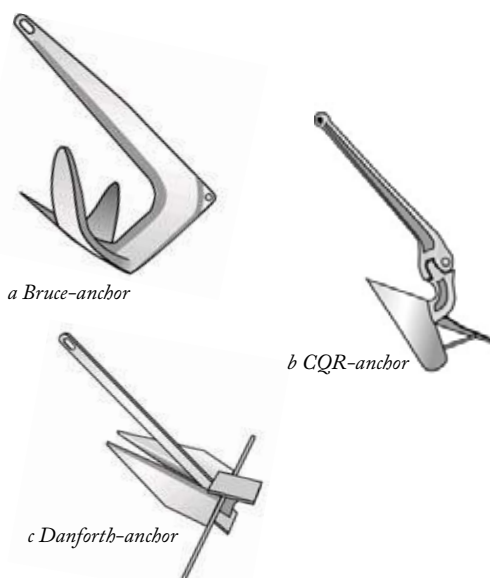
Vid hård vind kan kättingen komma att vara sträckt hela tiden, och får då inte den svikt som skyddar mot ryck i båten. Man kan hjälpa svikten genom en extra tyngd som fästs på ankarlina eller ankarkätting. För att ha någon nytta av den bör den vara skapligt tung 5 kg för en 2,5 tons segelbåt och det dubbla för en 5 tons. Man kan också skarva i en elastisk lina på ankarlinan.

Mer att läsa:

Lars Anders Westlins artikel på <http://www.sxk.se/ankare-och-ankring>

Lars-Olof Norlins artikel på <http://www.sxk.se/mera-om-ankring>

Boken Illustrerat Sjömanskap av Ivar Dedekam





# Hirsholm

---

*Återtagandet av släktens ägor.*





*Tistlarna*

Det kommer sig så att i min familj på min mors sida så har vi ett släktnamn som följt med sedan tidigt 1600-tal. Släktnamnet Holmboe.

Förra sommaren så berättade min morbror för mig att slakten Holmboe har sitt ursprung från en liten ö i Danmark vid namn Hirsholm. – Aha svarade jag snabbt, Hirsholmen visste jag precis vart den låg eftersom vi sommaren innan hade seglat ifrån Strandby till Sæby på den Jylländska nordostkusten och passerat just en liten ö som hette Hirsholmen. Vad jag mindes av hamnbeskrivningen var att det var en liten och grund hamn med en hög fyr mitt på ön. Enligt den tjocka släktbok som finns i tre exemplar (Holmboeboken) så kan man enkelt följa Holmboes släktled ända ner till en viss Jens Olsøn som levde på ön Hirsholm. Jens flyttade in till fastlandet och fick sedan en son som sedermera fick heta Ole Jensen Holmboe. Enligt boken så ville Jens visa på sin sons ursprung och därför gjorde ett tillägg med Holmboe i sitt efternamn för att visa på sina band till ön. Tydligt så kallades de som bodde på Hirsholmen för just holmboere.

Med ny kunskap om att mina förfäders vingar vilade på ön så bestämdes givetvis att ett återerövringsförsök av ön skulle göras. En sommar som bestod av blåst och mera blåst gjorde att vi uppehöll oss en vecka i skärgården både norr och söder om Göteborg för att vänta in högtrycket och det obligatoriska besöket på Läsö. I vanlig ordning var vår trebåtarseskader väl sammanhållen. En Comfort 34, Gambler 35 och en Beneteau First 31,7 som i sitt vanliga tillstånd samlar elva personer runt våra skeppsmöten, många gånger är vi fler än så, och det är alltid full fart och lek i hamnarna även om solen lyser med sin frånvaro.

Faktiskt så fick vi möjlighet att besöka Tistlarna där Martin i sin franska racerbåt gjorde ett litet avtryck på den västra bränningen i inloppet.

Inseglingen till naturhamnen är lite komplicerad så fler än Martin har nog genom åren satt lite bottenfärg på stenarna där.

Tistlarna är väldigt vackert, man får verkligen en känsla av att det är den sista utposten innan havet och vi hade en magisk kväll med sjungande barn och en blodröd solnedgång. En promenad över ön till fyren kan verkligen rekommenderas. En väntad vindkantring på tidig morgon med vind och sjö ifrån havet fick oss att kasta loss och faktiskt hinna in till Vrångös nya hamn innan butiken öppnade. Mera kuling och vi stannade i två dagar innan vi seglade norrut till Hyppeln.



*Flämt med Kjällö-Knippla i bakgrunden*

Vi hann faktiskt med både Skärhamn, naturhamnen vid Stigebergsholmen och några nätter i viken på västsidan Mollön innan sommarens enda högtryck behagade att göra sig presenterat. Så en Comfort och en Gambler begav sig klockan 0400 mot Österby hamn på Läsö och en Beneteau begav sig mot Strömstad där det tydligen skulle vara mer livat.



*Stigebergsholmen*



*Martin och Tuva seglar norrut*

Efter närmare 50 sjömil i lätta vindar så kunde vi lägga till i en som vanligt sprängfylld Österby hamn. Läsö är en fantastisk ö och man hittar alltid något nytt att utforska. Givetvis inleddes vistelsen med det obligatoriska besöket på Havnekrogen där ett "Set" inköptes. Ett set består av en fatöl och valfri snaps för en femtiolapp oavsett valuta. Så ett tips är ju att samla på sig en hel del femtiolappar inför sitt Läsöbesök. I Österby så såg vi även några andra KSS-båtar och det är alltid kul att känna igen sin egen klubbflagga när man är långt ifrån sin hemmahamn.



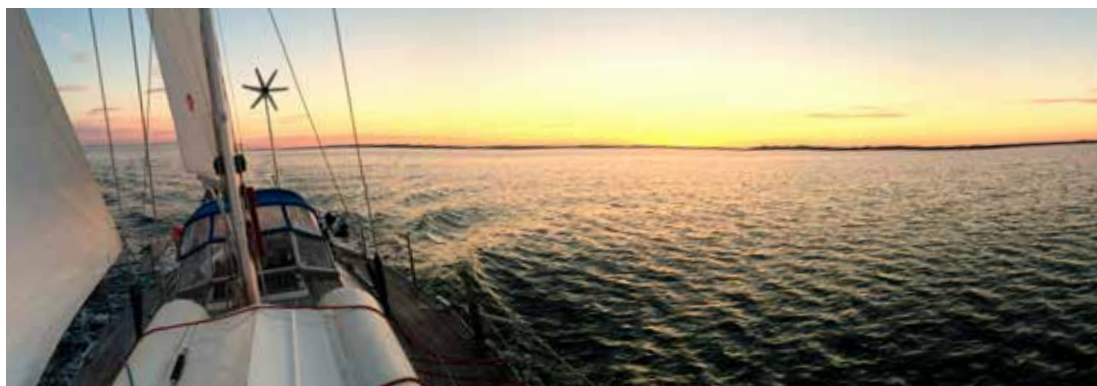
*Vy från toppen av Mollön åt väster*



*I lagunen bakom Mollön*



*Österby hamn i solnedgång*



*I morgonbrisen seglar vi åt sydväst*

Årsransonen av Läsösaltet köptes in på Saltsyderiet och efter några soliga dagar på stranden med fest på havskräftor så var det dags att äntligen sätta kursen på Hirsholmen. Nu skulle återtagandet av släktens mark påbörjas.

Mellan Österby hamn och Hirsholm är det nästan 20 sjömil som givetvis inleddes med vind rakt i nosen. Dock fanns det ordentligt med sjöutrymme i norr så slagen kunde tas ut ordentligt. Efter två timmar avtog vinden och vi fick köra motorn, det var dock bara bra eftersom det gjorde att vi lättare kunde hålla oss ur vägen för färjetrafiken utanför Fredrikshamn. Fyren på Hirsholm som sträcker sig 33 meter över havet hade vi sett ganska länge så det var lätt att hålla kursen.



*Hirsholm i sikte*

Hirsholmarna, som är Danmarks nordligaste öar, är egentligen en liten arkipelag som består av fem öar där Gråsholmen är störst och Hirsholm näst störst. Hirsholm är dock den av öarna som varit mest bebodd. Hirsholmen har faktiskt varit bebodd i över femhundra år så hittills var släkt-sagan sann. Som mest bodde det 200 personer på ön någon gång på 1800-talet när fiskerieringen blomstrade. Nu på ön kan man finna några sommarhus och en kyrka ifrån år 1640. Fyren på ön (som man får besöka) är ifrån år 1886 och är ett imponerande bygge av granit från just

Hirsholmarna. Hela arkipelagen är idag ett fredat fågelreservat som inhyser flera viktiga fågelarter. Bland annat så finner man en population av Splitterne (Kentsk tärna på svenska), eftersom den återfinns på 2010 års rödlista över starkt hotade arter så fick vi väl hylla dess närvaro med ett leende. Man får alltså av respekt för fåglarna inte ta med sig varken hund eller katt till den här ön.



*Fyren på Hirsholm*



*Utsikt ifrån fyren med hamnen*

Ön som är knappt någon kilometer tvärs är lummig och grön och innehåller både ängar och en liten skog. På ön mellan husen finns anlagda stigar, några till och med stenbelagda och måste på något sätt ses som huvudgator.





*En av huvudgatorna på Hirsholm*



*Hirsholmisk stadskarta*

På ängarna har man klippt stigar som leder en ut till de båda uddarna i norr och söder där resterna av andra världskriget finns i form av kanontorn och bunker. I anslutning till den norra udden finns ett informationshus med Hirsholmarnas historia väl dokumenterad med tillhörande fotografier och invånarlistor. Mitt på ön nedanför fyren finns ett trevligt fågelhus man kan besöka med utsikt över ett buskage där man kan titta på fåglar. Nu vill jag poängtera att det här seglarygget ej ännu funnit något djupt intresse för ornitologi men fågelhuset är väl värt ett besök för dess skönhet i sig. Man kan dra sina slutsatser utav väggmålningarna i huset att de som sköter ön har ett stort konstintresse.



*Den nordliga vågbrytaren*

Hamnen på Hirsholm är skyddad av två kraftiga pirar, man lägger till antingen direkt på den norra pirarmen eller rakt in till kajen i mitten. Själva hamnen grundar upp ganska hastigt och man ska se till att ha lite svängutrymme. Eftersom det blåste upp, och rakt in i hamnen dessutom, så la vi oss längs den norra pirarmen tillsammans med två danska och en svensk båt. På Hirsholm erbjuds inget färskvatten eller

landström till gästande båtar. Man får gärna ta med sig sina sopor tillbaka till båten och en liten offentlig toalett finns om nöden kryper sig på. Hamnavgiften på de faktiskt överkomliga 120 kronorna gavs till hamnkaptenen som kom och slog sig ner i sittbrunnen. Hamnkaptenen tog gärna emot en liten Kaptan Morgan och berättade om sin dröm att segla till, tro det eller ej, Väneren. Ett gott skratt ljud över hela hamnen när han insåg vart våra båtar kom ifrån.

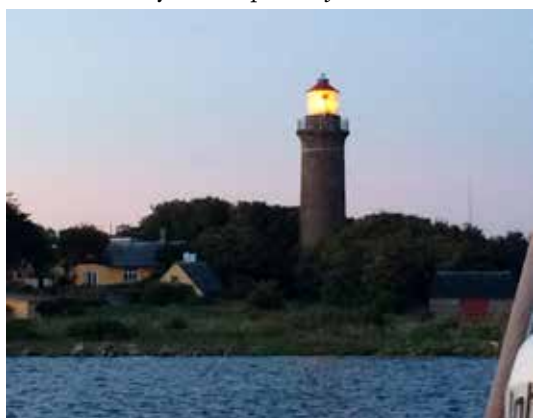


*Kyrkan från år 1640*

När vi hade lagt till och ätit en hastig lunch så var det alltså dags för erövrandet av ön. Jag var dock lite osäker på om vårt erövringsförsök skulle gå fredligt till eller om vi skulle behöva dra till med några belägringsstrategier. Jag funderade på om sonens avtagande vattkoppor kunde förväxlas med pest och på så sett få Hirsholmsborna att lämna ön och låta oss hissa den rättmätiga flaggan. Vi valde att hålla en låg profil och kolla

av vilka försvarsstrategier Hirsholmsborna hade valt för vår ankomst. När vi promenerade upp till byn så mötte vi tyvärr inget försvar alls utan vi kunde helt sonika förse oss av det som var vårt. Jag förklarade för dottern att fyren kunde hon nu se som sin. När dörren var öppen och det var fritt fram att ta trapporna upp till toppen så var det i alla fall nästan att hon trodde mig. Från toppen av fyren har man en strålande utsikt över ön och ett vackert Kattegatt. I norr kunde man se alla skeppen som låg på redden utanför Skagen och åt väst ett böljande danskt landskap med Fredrikshamn som närmaste stad.

Vi strosade sedan runt på ön och besökte de flesta sevärdheter såsom kyrkan, informationshuset, krigslämningarna och fågelhuset innan det var dags för en sedvanlig grillafton. Det där makrillfisket gick det ju inget vidare med, tydligen så finns det bara panerad rödspätta i Danmark vilket vi aldrig lyckades bärga. Några goda danska korvar och något i potatisväg grillades hastigt i västanvinden som faktiskt blåste i duktiga 13 meter per sekund. Efter grillmiddagen så var det dags för skattjakt. En karta tillverkades fort och Linda smög iväg med skatten för att gömma den. Eskaderns barn gick sedan i en tät klunga med ögonen i kartan hela vägen upp till fyren där krysset på kartan fanns. Skatten, en liten låda med gyllene chokladpengar satte bra fart i barnens ben och vi lekte lekar på gräsmattan runt fyren till faktiskt solen gick ner. En mycket trevlig kväll tillsammans med trevliga båtgrannar kunde sedan avslutas i mörkret med fyrens svepande ljus över hamnen.



*F1(3) W 30s 22M. Lyshöjd 30m*

Dagen efter erövringen så var vi nöjda med våra byten och bestämde oss för att segla vidare. Åtta sjömil åt nordnordväst låg Ålbäck, en trevlig liten hamn som vi läst om, vilken vi också beslutade oss för att besöka. En lugn seglats som avslutades i vanlig ordning med att det skulle blåsa upp och ge lite bekymmer och magont för skepparen att lägga till. Märkligt fenomen det där. Sjöbris, landbris och nu det nya begreppet tilläggningsbris. Tilläggningsbrisen tar gärna helst i när man besöker nya hamnar och gärna med begränsat handlingsutrymme. Byig är den med och växlar och vrider. Jag tror de flesta med båt har upplevt just den brisen. Hursomhelst så åkte cyklarna fram och Ålbäck gav lite mer stadsfeeling än Hirsholmen. Ålbäck som hamn var faktiskt väldigt trevlig med fräscha toaletter och bra wifi. Eftersom barnens farföräldrar så lämpligt besökte oss på plats i sin husbil slogs här ett rekord med 11 personer i husbilen som transportfordon till Hirtshals och deras akvarium. Ett mycket trevligt akvarium med intressanta fiskar och djur från Nordsjön. Lunchen givetvis gick i Stjernesuddets färger och svaldes ner med en kall Tuborg.

Till Fredrikshamn tog vi däremot tåget för att blidka shoppingintresset hos tjejerna. Skepparna lyckades på så sätt med stor list förhandla till sig några timmar utan barn på ett ställe där Irländsk musik spelades och lämplig dryck serverades till det. Mycket trevlig shoppingresa.

En tidig morgon så sken solen och åter igen en blåsigt dag förde oss nordöst till Skagen där vi efter förra besöket nervöst sökte oss in i hamnen med en förväntan om att få ligga som sjunde, åttonde båt. Men icke! Hamnbassängen var nästan tom och vi kunde lägga till mot kajen precis öster om hamnkontoret. Gissningsvis så var det många som passade på efter några dagars regn att haka på sydvästvinden tillbaka till Sverige. Vi hade siktet inställt på att låta vinden bedarra lite under natten för att tidigt ge oss över havet med kursen mot Grundsund, som vi gärna besöker eftersom Anjas föräldrar bor där. Så Skagen avverkades på några timmar och en tidig kväll följdes av en blåsigt natt där vi alla följde den aktuella vindob-

servationen som startade runt 12-13 m/s för att på morgonen ha sjunkit till nio vilket kändes ok för att ge sig över havet med barn i båten. Nog hade det under dagen och natten byggt ganska bra vågor som vi hade in på låringen, vinden som var från sydväst gav oss en lite besvärlig plattläns vilket gjorde att det gungade ordentligt. Två av två barn fick kasta upp frukostbullen till Neptun så även till slut Linda. Skepparen höll sig för att föregå med gott exempel men pustade ut när vi kom i sjölä bakom skären utanför Islandsberg. En något besvärande incident när förseglet skulle bärgas var att det inte gick att rulla in det. En snabb okulär besiktning bekräftade farhågan om en kink i revlinan. Bara att plocka ner förseglet helt. Men man lär sig något varje dag så nu mer låter jag att revlinan ha viss friktion när jag rullar ut seglet för att undvika incidenten igen. Några fina dagar i Grundsund avverkades med goda middagar och svågern kom och mönstrade på båten för att få segla med söderut. Som sig bör en blåsig sommar så gäller det att vara aktiv då ett lämpligt väderfönster öppnar sig. Eftersom vi inte hade besökt Kåringön tidigare så tog vi första chansen att i lugn mak segla söderut genom den vackra leden förbi bland annat Gullholmen ner till Kåringön, en sträcka på ungefär sju och en halv sjömil som egentligen avverkades på ett kick. Vi fick platser i den gamla hamnen precis utanför affären och tyckte att Kåringön var något av skärgårdens paradiset.

Här fanns ju faktiskt något för alla. En mycket intressant lärdom gjordes här då vi ville slå hål på myten om att svenska havskräftor är godare än danska. På Läsö kostar ett kilo havskräftor cirka 145 kronor, på Kåringön 459 kronor. Kvinnan i fiskbutiken hävdade att det var ju självklart att de svenska skulle smaka bättre eftersom de både var burfångade och levde på stenbotten till skillnad mot Läsökräftan som tydligen trålas och lever i dy. Hon hade rätt kvinnan i butiken. Så när man står och ska köpa kräftor nu mer slänger jag faktiskt ur mig frågan vart de är fångade och hur de är fångade. Två enkla frågor för att veta om man betalar för det man får.



*Badbild från Kåringön*



*Grundsund*





Prognosen visade nämligen att dagen efter, runt lunch, så skulle det bjudas på 26 meter per sekund, både enligt Yr och Smhi. Vinden skulle sedan hålla i sig ett par dagar. Nu var ju i och för sig inte detta något förvånande för den här resan men vi var ganska säkra på att vi inte ville ha något hav på oss i den vinden. Vi ville faktiskt inte ens förflytta oss i den vinden, så i ett snabbt rådslag så utsågs Trollhättan som lämplig hamn att bli inblåst i. Så i regn fortsatte färden, söder ut, hela vägen ner till Göteborg, och i ett strilande spöregn passerade vi under Älvsborgsbron och upp i älven. Runt klockan 21:00 så kunde vi lägga till nedanför slussen i Lilla Edet. På morgonen var vi alerta och tog oss in fort i slussen och vidare mot Trollhättan. Det här med tilläggningsvind, gör det speciellt när man kommer till slussar. När vi svängde in i första slussen i Trollhättan så var vinden redan i gång och det var säkert spektakulärt att titta på när det skulle läggas till med stadiga vindbyar.



*Skrotnisses lekplats på Spikön*



*Fantasilekar på Spikön*

När vi sedan la till vid Spikön i Trollhättan så var det faktiskt ganska otrevligt. När det blåser så mycket som det gjorde så får man ju inte en andra chans direkt. Vid Spikön fanns det heller inga båtplatser som gjorde att man kunde gå upp mot vinden för att lägga till, och att lägga till med 20 m/s i sidan var verkligen ingen bra idé, så vi skapade helt sonika några egna platser mot bryggan allra längst in. Ett litet spindelnät av tampar till träd och andra bryggor gjorde att vi tillslut hade bra platser. Trollhättan visade sig vara ett mycket bra alternativ att bli inblåst på eftersom det fanns mycket att göra, och frågar man barnen vad dom minns för kul ifrån sommaren så är det Trollhättan och Vänersborg. När sommarens kallaste dag med sju grader hela dagen, faktiskt århundradets kallaste augustidag, inföll så hade vi förflyttat oss till Vänersborg och barnen fick leka på badhuset hela dagen var det verkligen inga bistra miner.

Sista sträckan över Vänern delades upp i två ben med Ekenäs som nattstopp. Bra för ungarna att kunna springa av sig i det fina gräset. Sista sträckan bjöd på lite mer vind ifrån sedvanlig sydväst med runt 10 m/s. Det var faktiskt skönt att lägga till vid brygga på KSS och lägga den här sommarens arktiska erövringsexpedition till handlingarna.

John Johnsen



*Lungna förhållande på Vänern*



# HLR-kunskap - KSS ett föredöme

---

*”Om jag någon gång får hjärtproblem och får välja, var det skulle ske, skulle jag välja Kanikenäset och KSS”.*

- Så uttalade sig flera anställda vid Centralsjukhuset efter att jag kommit in på akuten och senare blev inlagd på en av hjärtavdelningarna. Jag fick hjärtstillestånd och föll ihop vid mobilkranen 15/10 2016, HLR påbörjades, ambulans larmades och jag kom på så vis snabbt under professionell behandling på Hjärtkliniken på Centralsjukhuset.

Jag vill på detta sätt TACKA alla som på något vis medverkade vid livräddningen, låste upp grinden åt ambulansen m.m. Speciellt vill jag tacka Håkan Örtqvist och Greger Andersson som utförde HLR på mig, Anna-Karin Jeppsson som larmade ambulans och fungerade som samordnare av HLR-insatsen samt Anders Rodrick som påtog sig den icke helt trevliga uppgiften att meddela min hustru vad som hänt.

Från sjukhusets sida får alla medverkande allra högsta betyg. Idag finns jag i hemmet, mår bra och planerar för fullt nästa års seglings-sommar.

Förhoppningsvis kommer KSS att ha HLR på sin årliga utbildningsagenda. HLR räddar liv!

Curt Åberg

På KSS så har vi två stycken hjärtstartare. En sitter permanent i anslutning till kranen och den andra finns monterad sommartid på grillstugan på Nabben. Nabbens hjärtstartare förvaras vintertid det vill säga mellan höst- och vårstädningen i anslutning till köket i klubbhuset

på Kanikenäset. Att använda en hjärtstartare är enkelt, det finns tydliga instruktioner och det är egentligen omöjligt att göra fel. Att gå en kurs i HLR Hjärt-lungräddning är en jättebra investering som verkligen räddar liv.



Skylden som markerar hjärtstartare



# ”Nu satsar jag allt! Hel medlem ger mig maximal trygghet.”

Josefin, OS-hopp i Laser Radial. Kund  
och en av våra 247 000 delägare.



## HEL MEDLEM – FÖR DIN TRYGGHET PÅ SJÖN

- En försäkring även för racingjollar  
och följebåtar
- Valbart tillägg för kappsegling  
i Europa, för trailerbåt
- Ansvarsförsäkring upp till  
33 miljoner kronor

Vi på Svenska Sjö har bara en sak för ögonen. Att ständigt utveckla de bästa båtförsäkringarna och trygghetslösningarna för dig som klubbmedlem. Genom Svenska Seglarförbundet är du delägare i Svenska Sjö och det ger dig direkta fördelar som mer omfattande villkor, resultatbonus för medlemmar och smidig skadereglering. Vår kundundersökning 2015 visar också att hela 86% är mycket nöjda med hur vi hanterar en skada. En trygghet för dig om oturen skulle vara framme.

Så du kan lugnt gå in på [www.svenskasjo.se](http://www.svenskasjo.se) om du vill veta mer eller räkna ut din premie.

 Svenska Sjö

Stödjer svensk segling



# När det kärvar i relationen

---

Mats Genell, Røde Marie

Och det gör det ju förr eller senare, det vet vi alla. Det är helt enkelt så att rostfri bult i aluminium i sinom tid blir ett problemäktenskap. Just det förbundet är ju inte direkt okänt för oss seglare. Anledningen är det oxidskikt som bildas på aluminiumytan när vatten tränger emellan materialen. Det kallas galvanisk korrosion och tär på det mindre ädla materialet, i det här fallet aluminium, för att bilda en oxid med syret i vattnet. Oxiden tar större plats än metallen i sig själv och det blir trångt. Eller som på svengelska - a match made at helvete. Här följer några tips på hur man kan bära sig åt för att lösa upp det trista dödläge som blir resultatet.

Tre nyckelord vid mekaniska arbeten av det här slaget är

tålmod, värme och krypsmörja. Om man har tur kan man få loss en kärvande bult med hjälp av en krypande smörjning och tålmod. Det handlar om att låta oljan verka i timmar och med mycket små rörelser vicka på bulten. Kan man så ska man vrida den någon millimeter, vrida tillbaks den, vrida igen och tillbaka och inte ta i för mycket. Är det en gängad bult är det alltid en risk att den går av och då blir det genast besvärligare.

När det inte går att lirka upp bulten med tålmod och krypsmörja kan man, ifall omständigheterna tillåter, värma upp godset runtomkring. Det vill säga, det får inte finnas något brännbart i närheten, eller plastdetaljer som kan deformeras av värmen. Aluminiets utvidgas något mer än stålet vid ökande

temperatur vilket kan leda till att bulten faktiskt går att lirka loss om godset är uppvärmt.

Går det inte att rubba bulten genom att vrida den, knacka försiktigt i änden på den med hammare och dorn. Var dock lite försiktig med hammaren eftersom en del aluminiumlegeringar lätt kan spricka. Kombinera med krypsmörja och tålmod och växla riktning om det går.

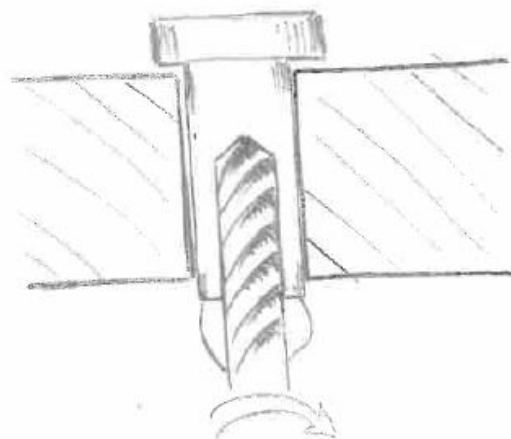
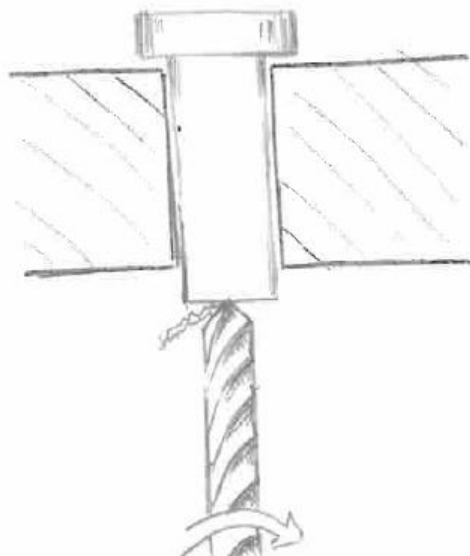
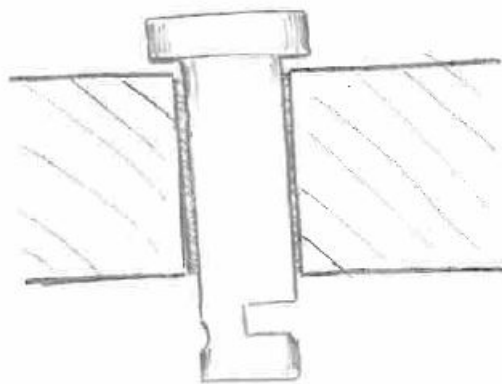
Om bulten sitter ohjälpligt fast kan du bli tvungen att såga av den med bågfil. Använd krypsmörja eller ännu hellre skärvätska för metall som kylning/smörjning till sågningen. En rostfri 8 mm riggbult som sitter illa till, kan ta en timme att kapa. Så det är nu du öppnar verktygslådan inom dig och tar fram tålmodet.

När du sågat av bulten och den fortfarande sitter helt fast finns det fortfarande en sak kvar att prova. Börja med att borra ett hål i bulten. Nu vill du ha ett hål som går in rakt i änden på bulten som går in en bit i det gods som bulten sitter fast i och som lämnar bara 1-1,5 mm gods kvar runt om. Borret som du använder bör därför vara ca 3 mm smalare än bulten. Nu gäller det att ha tungan rätt i mun. Planen är att bulten ska kunna deformeras när den förlorar sin kärna.

Du måste ha ett skapligt hårt tryck på borren för att den ska kunna ta. Du kör borren långsamt vinkelrätt mot godset och doppar spetsen i krypsmörja eller olja, oftare än vad som känns rimligt. Borret blir lätt slött om det får gå för varmt och stålet kan också härdas lokalt. Tänk på att det här är sista chansen. Om borret hugger eller fastnar i hålet måste du backa skruvdragaren. Om borret fastnat helt i bulten är du rökt. Men lugnt och metodiskt kan du borra sönder bulten. Hålet behöver vara minst så djupt att det går igenom merparten av den längd där bulten sitter fast i aluminiumet.

När du har ett hål genom bulten, knackar du med hammare och dorn och ber en stilla bön. Om inte det går att få ut bulten ändå, kan du borra ur den helt med ett borr som är en dimension mindre än bulten. Det vill säga om bulten är M5 kan du använda ett 4,2 eller 4,5 mm borr. De smulor som är kvar av bulten efteråt kan du sedan pillra ut. Det är förstas risk att gängan skadas när man gör detta. Om du behöver sätta en ny gängad bult i godset just här, prova med helicoil.

Om det är en stor bult kan du välja att gänga i den istället för att försöka knacka ut bulten. Glöm inte att tålmodet och krypsmörjan är dina vänner.





## Några ord om materialen

Helt ren aluminium (Al) är en relativt mjuk och formbar metall, och gör sig därför inte så bra i en segelbåtsrigg. Det aluminium som används till rigg och beslag är därför olika typer av legeringar, dvs aluminium inblandat med andra ämnen för att få önskvärda materialegenskaper. En del är gjutgods och annat är av Al-plåt. Gjutna Al-detaljer är ofta tjocka men sprödare än plåt-detaljerna. Masten är en typisk profil av Al-plåt på de flesta båtar, det gör den stark och seg, men också lätt. Lite som en maratonlöpare.

Rostfritt stål är ett samlingsnamn för en sorts legeringar av järn och finns i en uppsjö olika varianter. Olika varianter av rostfritt stål kan kombineras utan risk för galvanisk korrosion. Stål är otroligt mycket hårdare än aluminium vilket du måste hålla i huvudet när du borrar i stål. Slinter du med borret kan

du lätt fördärva aluminiumdetaljer som är svåra att reparera eller ersätta. Borrning i rostfritt stål måste göras med ett borr som biter, annars kan friktionen från en slirande borr orsaka hårdning i ytskiktet på stålet så att det sedan blir omöjligt att bearbeta. Rostfritt är lite mer som en överspänd boxare på steroider. Bra att ha när det är styrka och stryktålighet man vill ha, men rätt problematisk i övrigt.

*Krypsmörja?* Det finns en uppsjö av krypande smörjmedel varav 5-56 och WD-40 hör till de vanligaste. Man kan också använda en blandning av t ex motorsågskedjeolja och lacknafta för att få god inträngningsförmåga. Allra bäst till borrning och sågning i rostfritt är skärvätska/skärolja för metall. Dock används inte samma skärvätska för aluminium. Finns på t ex Biltema.

*Värme?* Värmepistolen är att föredra framför gasolbrännare, eftersom den ger en mer kontrollerad påvärmning. Tar dock lite längre tid, men tålmod har du ju eftersom du orkat läsa nästan hela den här artikeln.

*Verktyg?* Olika tänger. Hammare + dorn. Bågfilmsblad och handske. Skruvdragare + några olika borrar av härdat snabbstål (HSS) samt mer krypsmörja för kylning av borret. Biter inte borret direkt ska du byta borr. (Skruvdragare har ofta bättre möjligheter att köra kontrollerat på låga varv än bormaskiner, därför väljer vi skruvdragare.)

*Helicoil?* Helicoil är handelsnamnet på en sorts fiffig gängreparation som man kan använda om gängen är trasig eller saknas. Skaffa en sats och sök på youtube för instruktion.

*Skyddsglasögon när du jobbar med metallarbeten!*

# Dalslands kanal

---

*”En pittoresk och annorlunda rundtur genom Västsverige”*

Dalslandskanal öppnades den 19 september 1868 och var tänkt som transportled för de många järnbruk och senare skogsindustrin som låg i Dalsland och västra Värmland. I början av 1900 förlorade kanalen betydelse som transportled för industrin då tågtrafiken tog över mycket av den transport som tidigare gick genom kanalen.

Kanalen utgår ifrån Köpmannabro och går sedan genom flera olika sjöar innan den slutar i Östervallskog. Kanalens sjösystem binds ihop av 12 km grävd eller sprängd kanal och är totalt ca 250 km lång. Den har 31 slussar och som högsta höjd är den 102 meter över havet. På Dalslands kanals hemsida kan man läsa att båtar upp till 22,75 m långa och 4,05 m breda och som har ett max djup på 1,8 m klarar av denna kanal, vilket betyder att många av våra båtar skulle klara av denna resa.

Om man önskar en annan väg hem än att åka tillbaka genom samma sjösystem kan man lyfta båten i Nössemark i Stora Le och köra båten över till Halden i Norge för att där fortsätta resan ner mot Göteborg och Göta älv och hem. För mer information om denna resa gå in på [dalslandskanal.se](http://dalslandskanal.se) och leta fram ”rundtur i Västsverige” i menyn på sidan.

För mer information om Dalslandskanal eller rundturen: [www.dalslandskanal.se](http://www.dalslandskanal.se)

Lars-Terje Olsen




# KSS firar 100 år

I från Christer Johansson så har vi fått tillsänt oss en duktig tidsresa. Några bilder ifrån KSS 100-årsfirande i inre hamn, 1984. Det finns

säkert många av er därute som känner igen sig på bilderna och minns dagen. Stort tack till Christer som har skickat bilderna.







Sjöräddningssällskapet  
presenterar stolt:  
**Processingenjör Susanna Dahl.**

Susanna är en av våra 2 000 frivilliga. Tillsammans lägger de tusentals timmar av sin lediga tid för att öva sjöräddning, allt för att du ska kunna känna dig trygg när du är ute med båten. Som medlem får du hjälp även om det bara handlar om motorstopp en strålande sommardag – utan att det kostar någonting. Det är vårt tack för att du stödjer oss. Vi är en ideell förening och får inga bidrag från staten, så ge gärna en gåva eller bli medlem på [sjoraddning.se](http://sjoraddning.se).

FRIVILLIGA SJÖRÄDDARE SEDAN 1907.



**SJÖRÄDDNINGSSÄLLSKAPET**