

2018



# REGATTA

KARLSTADS SEGELSÄLLSKAP'S MEDLEMSTIDNING

Information från



# KALLELSE

Medlemmarna i Karlstads Segelsällskap kallas till  
vårmöte 2018  
onsdag den 11 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!*

*Oj, har det redan gått ett år?*



Jag är inne på mitt andra år som ordförande i KSS och jag vill tacka er medlemmar för ert förtroende att leda vårt sällskap ytterligare ett år. Det första året har varit mycket lärorikt och roligt. Kommande år har vi som vanligt många utmaningar och mycket arbete inom de olika sektionerna. Detta för att säkerställa att vårt sällskap även i fortsättningen har en god ekonomi, att vi har ordnade platser för våra båtar, att Nabben är ett attraktivt utflyktsmål, att vi tar hand om nya och gamla medlemmar och att vi ar-

rangerar kappseglingar mm. Du kan läsa mer om de olika sektionernas planer i detta nummer av Regatta. Vi har påbörjat ett stort arbete med att skapa värdegrunder för Karlstads Segelsällskap. Syftet med en värdegrund är att skapa ett gemensamt förhållnings-sätt och en gemensam etisk plattform som grund för det dagliga arbetet i vårt sällskap. En värdegrund kan också sägas vara en vägledning för hur man vill att medlemmarna i sällskapet ska bemöta andra människor. Alla har ansvaret att i den dagliga verksamheten visa på vad som är viktigt, vad man står för och på så sätt leva värdegrunden. Mer information kommer om värdegrundsarbete kommer att delges fortlöpande.

Ordförande  
Stefan Ekblom

## Välkomna alla nya medlemmar 2017!

Sofia Fredriksson	Mikael Karlsson	Per Olov Forsman
Isak Olsson	Maria Dennisson	Thor Arnstein Berg
Mikael Solebris	Theo Dennisson	Anders Hargefors
Anna Edmark	Hugo Dennisson	Alexander Hargefors
Erik Sjöqvist	Alexander Svärth	Ulrika Hargefors
Bo Ahlqvist	David Lindgren	Jonas Wiklund
Britta Stråmo	Andreas Bankler	Martin Wiklund
Johan Odeholm	Anna Ekegren	Annemarie Frisk
Sandra Gydemo Auvoja	Dennis Ekegren Bankler	Anton Frisk
Rasmus Auvoja	Anders Lindstedt	Erik Frisk
Stella Auvoja	Åsa Segolsson Grenegård	Johan Frisk
Wilma Auvoja	Fredrik Grenegård	Erik Åberg
Antonio Solvang	Lisa Grenegård	Andreas Norum
Stephan Solvang	Cajsa Segolsson	Madeleine Norum
Lorena Solvang	Nils Segolsson	Melker Norum
Maria Bergström	Carl Utbult	Hannes Norum
Sari Jumell	Jennie Englund Utbult	Maria Rollof
Carl-Albin Jumell	Axel Utbult	Miriam Rollof
Ulf R Bråth	Hedda Utbult	Maja Rollof
Ann-Catrine Bråth	Fredrik Bergkvist	
Daniel Lidbom	Per-Olof Jansson	

## Regatta behöver dig!

Vi på Regattaredaktionen behöver ett tillskott. Vi behöver ha med någon som tycker det är kul att skriva artiklar och fotografera. Känner du att du gärna skulle vilja lägga din

arbetsplikt på att hjälpa oss på redaktionen så får du gärna kontakta oss på [regatta@kdss.se](mailto:regatta@kdss.se) eller kontakta mig, John Johnsen på 070-6009496.

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  
Sigurd Wapelhorst, layout, redaktör

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

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

Webannonser  
Välkommen med din förfrågan till  
[webbredaktionen@kdss.se](mailto:webbredaktionen@kdss.se).

Upplaga: 700 ex.  
Tryck: Citytryck i Karlstad AB

# Innehåll

Kallelse	2
Ordföranden har ordet	3
Regatta behöver dig!	4
KSS Styrelse 2017 - 2018	6
Hamnsektionen	8
Sjösättning!	9
Seglingssektionen	10
Medlemssektionen	14
Nabbensektionen	16
Ekonomi	19
Redaktionen tipsar	20
Hur svårt kan det vara?	21
Qvinna Ombord	22
Karlstads Sjöscoutkår	26
Vänerdagen	28
VM debut på Para VM på Kilerwoche	30
Städdagen	33
RC-segling	36
Hamnkrogen Laxhall	40
Resebrev	42
Americas Cup	52
Midsommarsegling till Anholt 2017	56
Föreningsliv	57
Bogsering - svårare än man tror	58
OS-resan till Tokio 1964	61

# KSS Styrelse 2017 - 2018



**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





**Lennart Andersson**  
Ordförande Hamnsektion  
Seglar en Najad  
Har varit medlem sedan 2005



**Kenneth Jansson**  
Vice ordf. Hamnsektionen  
Seglar en Rasmus 35  
Har varit medlem sedan 90-talet



**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



**Theo Arndt**  
Ordförande medlemssektionen  
Seglar en Bavaria 40  
Har varit medlem sedan 1995



**Anders Olsson**  
Vice ordf. medlemssektionen  
Seglar en Bavaria 30  
Har varit medlem sedan 2016



**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



**Cecilia Gök**  
Suppleant  
Seglar en Bavaria 30  
Har varit medlem sedan 2016



**Sofia Fredriksson**  
Suppleant  
Seglar en Albin Vigen  
Har varit medlem sedan 2017



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

# Hamnsektionen

---

## *Större saker på gång i hamnen*

är bl a utbyte av samtliga äldre flytkroppar på Y-bommar på Brygga B och vissa på Brygga F. De gamla orangea tar in vatten och är i många fall på väg att sjunka. Nya är beställda och jobbet görs under tidig vår. Det kommer också att ställas iordning ett antal större båtplatser på A-bryggan eftersom behovet är i ökande.

Vidare skall den gamla Fergusonstraktorn bytas ut mot en mer effektiv maskin, för att klara att hantera medlemmarnas allt större båtar på land. Processen är startad och målsättningen är att ersättningsmaskin skall finnas på plats till sjösättningen.

Bränslestationen drivs av Kent Gustafsson Service AB. Telefon till Kent

är 070-5183560. Jag pratade som hastigast med honom härom dagen. Hastigt för att han tillbringar vintern i Thailand och kommer inte hem förrän mitten av april. Han berättade dock att det alltid skall vara blank diesel i pumpen, dvs utan inblandning av RME. Han påstår att det inte är några problem med leveranserna utan att det var ett olycksfall i arbetet att det blev fyllt diesel med RME i felaktigt i våras. I tillägg finns bensin 95.

**Lennart Andersson**  
Ordförande Hamnsektion

**Kenneth Jansson**  
Vice ordf. Hamnsektionen





Igen!

# 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 3/4

Vid varje pass hanteras 15 båtar

Båtvagn skall vara märkt med namn och telefonnr.

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

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

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

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

*KSS Hamnsektionen*

Följande dagar är det allmän sjösättning:

april

LÖRDAG  
28 APRIL

LÖRDAG  
5 MAJ

ONSDAG  
9 MAJ

maj

maj

SÖNDAG  
13 MAJ

LÖRDAG  
19 MAJ

SÖNDAG  
20 MAJ

maj

maj

LÖRDAG  
26 MAJ

LÖRDAG  
2 JUNI

juni



# Seglingssektionen

---

Seglingssektionen kan glatt konstatera att de av KSS anordnade tränings- och tävlingstillfällen lockat till sig fler deltagare 2017 än föregående år, vilket såklart känns jättekul. Vi söker därför dig som kan tänka dig att hjälpa oss utvecklas genom att agera start-funktionär vid en/ flera av våra onsdagsseglingar kommande säsong. Uppgiften kräver ingen tidigare erfarenhet. Vi samlar ihop intresserade för en kortare praktisk genomgång på Karkenäset närmare våren. Kanske vill du också fortsätta utbilda dig vidare till officiell tävlingsfunktionär där vi också behöver påfyllning. Kontakta gärna någon av oss så berättar vi mer.

## KAPPSEGLING

2018 års seglingskalender kommer att se lite annorlunda ut än tidigare år. Bl.a. har KSS i samarbete med Cristinehamns Segelsällskap skapat en ny spännande kappsegling på runt 50 Nm – Vätern Shorthand. Shorthand-segling är en växande form av segling, och att ha den senaste segelgarderoben har inte så stor betydelse. Allt som krävs är en segelbåt, en kompis och lite äventyrlust.

## ESKADERSEGLING

Tyvärr var det svårt att få ihop tillräckligt deltagarantal till våra eskaderseglingar KSS erbjöd under 2017 då endast en av tre planerade eskaderseglingar kunde genomföras (Liljedal). Vi kommer därför att erbjuda alternativa tillfällen till eskadersegling där exempelvis förväntade väderutsikter får betydelse. Vi hoppas detta kan få en positiv effekt på deltagarantalet.

Teman för seglingarna återkommer vi till senare, håll utkik på [kdss.se](http://kdss.se)

**Vår seglingskalender 2018 ser preliminärt ut som följer:**

### ***Onsdagsserien***

**30/5, 6/6, 13/6, 20/6, 27/6, 1/8,  
8/8, 15/8, 22/8, 29/8**

***Jäverön Runt: 9/6***

***Vätern Shorthand: 16/6***

***One Man Race: 25/8***

**Årets eskadrar är i skrivande stund planerade till:**

**26-27 maj**

**med alternativt datum 2-3 juni**

**1-2 september**

**alternativt 8-9 september**

**29-30 september**

**alternativt 6-7 oktober**



## PARASEGLING

Våren 2017 flyttades alla våra 2.4:or och tre båtar av fem klarade inte testet. Vi har därför beslutat om att komplettera vår båt-park med två st 2.4:or och sälja de tre som inte är funktionsdugliga för parasegling. Vår verksamhet inom KSS står sig väl mot andra klubbar i Sverige som erbjuder parasegling. Det är få klubbar som har en så väl anpassad verksamhet som KSS har med bryggor och personlyft. Svenska Seglarförbundet planerar för att ha tre center för parasegling i Sverige där Karlstad kommer att bli ett av dem. De andra är dels Skota Hem i Saltsjöbaden och det planeras även att bli ett center på västkusten. Vi blev inbjudna till Svenska Seglarförbundets årliga Seglarträff som hölls i november där vi deltog i en workshop och presenterade vår paraseglingsverksamhet i Karlstad. Under 2018 har vi som mål att utveckla vår

paraseglingsverksamhet och kunna erbjuda segling på olika nivåer. Till detta behövs fler funktionärer! Vi söker dig som vill vara med i vårt glada gäng och samtidigt genom det göra din arbetsinsats för KSS. Som funktionär hjälper du till med allt från att koka kaffe till att sätta segel på våra 2.4:or.

Seglingssektionen önskar er en riktigt härlig seglarsommar

Björn Hedén (076-028 03 28) och  
Jörgen Würtz (070-1904157)  
Kappsegling

Kerstin Ekblom (072-565 80 08)  
Parasegling

Ann och Per Stenberg (076-1053984)  
Eskadersegling



*Foto: Isak Olsson*

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

# VI SER GÄRNA ATT DU HAR LÅNG ARBETS- LIVSERFARENHET. ELLER KORT.

Det här är ett jobb där du kan ha i stort sett vilken bakgrund som helst. Bara du gillar hav och sjö, vill hjälpa människor i nöd och kan tänka dig att jobba utan lön. Men om du inte har möjlighet att bli frivillig sjöräddare kan du hjälpa till med andra uppgifter på våra stationer, bli medlem eller ge en gåva. Ditt stöd betyder mycket för att vi ska kunna fortsätta att rädda liv till sjöss.

Vi behöver fler frivilliga sjöräddare. Läs mer och ansök på [sjoraddning.se](http://sjoraddning.se)



**SJÖRÄDDNINGSSÄLLSKAPET**

# Medlemssektionen

Medlemssektionen består av ca 33 medlemmar med olika ansvarsområden. Vi ansvarar bl a för kanslibemanning, administration av medlemskap & medlemsregistret BAS, utvecklar och organiserar utbildningar för våra medlemmar, utvecklar KSS hemsida, står för klubbmästeri, uthyrning av klubbhuset, cafékvällar, föreläsningar & evenemang, fadderverksamhet, klubbtidningen Regatta, Sjösåcken (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 under [kansli@kdss.se](mailto:kansli@kdss.se) via telefon 054-219660 eller ring någon av nedanstående personer.

Har du idéer eller önskemål om speciella utbildningar, kan du gärna höra av dig till sektionens ansvarige för utbildningsfrågor Peter Rattfält under [kurs@kdss.se](mailto:kurs@kdss.se)

## Kansliets öppettider:

*Vecka 14-25* (april-juni)  
varje tisdag kl. 18-19

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

*Vecka 33-44* (aug.-okt.)  
varje tisdag kl. 18-19

*Vecka 45-13* (nov.-febr.)  
första tisdagen i månaden kl. 18-19

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! Vilka av dessa möter dina intressen eller färdigheter?

### **Evenemang**

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

### **Utbildning**

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

### **Klubbmästeri**

(hjälpa till med iordningställande, inköp, dukning vid större evenemang)

### **Klubbhusansvar**

(inköp av förnödenheter, uthyrning av klubbhuslokaler)

### **Klubbhusstädning**

(organisera och ansvara för en städgrupp eller delta i städlaget)

### **Hjärtstartare**

(återkommande funktionskontroll, allmän skötsel)

### **Renovering av anslagstavlan**

(utanför klubbhuset)

### **Segelsällskapets historik**

(sortera befintligt material, intervjua äldre medlemmar, ge förslag)

Hör gärna av dig till någon av oss.

**Theo Arndt**, ordf. medlemssektionen,  
tel. 070-521 18 25,  
[theo.arndt43@gmail.com](mailto:theo.arndt43@gmail.com)

**Anders Olsson**, viceordf. medlemssektionen,  
tel. 072-200 33 80,  
[anders.olsson@arcelormittal.com](mailto:anders.olsson@arcelormittal.com)



## Utbildning

Seglarsällskapet har för att kunna erbjuda medlemmarna relevanta utbildningar startat ett samarbete med Medborgarskolan där vi som medlemmar erhåller en viss rabatt på

deras kurser. Håll utkik på vår hemsida kring vilka utbildningar som erbjuds och har ni frågor kring utbildningarna så är det Peter Rattfält som man når på [kurs@kdss.se](mailto:kurs@kdss.se).

## Sjösäcken



### *Skaljacka*

vind- och vattentätt.

Går att kombinera med västen som fästes som foder.

Färg: Röd, marin

Pris: 870:-



### *Väst*

Färg: Röd

Pris: 485:-



### *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:-

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

# Nabbensektionen



## Program på Nabben 2018

Vårstädning/arbetshelg 1 Alla KSS-medlemmar välkomna	5-6 maj	10.00*
Vårstädning/arbetshelg 2 Alla KSS-medlemmar välkomna	12-13 maj	10.00*
Midsommarfirande	22 juni	
Kräftskiva	11 augusti	
Höststädning	22-23 sept	10.00*

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

### Fakta på hemsidan och i Nabbenfoldern

Fakta om bland annat sovstugan (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.

### Trivsel på Nabben

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

för brandfarans, den fina miljöns och 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!

### Vårstädning 5-6 maj och 12-13 maj

Alla KSS-medlemmar är välkomna på vårstädning 5-6 och 12-13 maj. Välkomna att jobba efter egen förmåga (det finns många olika slags arbetsuppgifter – tyngre och lättare), drick kaffe (saft till barnen), ät korb och bröd och umgås! Vi drar igång kl 10 båda dagarna. Om du vill ha mer information eller om du vill bli hämtad i Skansviken (Rud) kl 9.40 så hör av dig till Ulf! Du kan också få en vägbeskrivning skickad till dig. Återtransport på eftermiddagen/vid behov.

## Prioriterade områden för 2018 (förutom allmänt underhåll och städning)

- Fortsätta att byta ut bojkättingar till kraftigare.
- Köpa och transportera ut ved till bastun.
- Renovering av byggnader invändigt, bl a målning av väggar i klubbhus.
- Förbättra möjligheterna till jollesegling vid Nabben:  
Inköp av tåligare begagnad segeljolle.  
Uppgradering av optimistjollarna.  
Fortsatt diskussion om optimistjolleramp på berget söder om båtbyggnaden.



### Före säsongöppningen

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

### Ta med klubbnyckeln

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

kvittera ut en när kansliet är öppet. Välkomna till vårt smultronställe i skärgården önskar alla funktionärer i Nabbensektionen!

**Ulf Jannerlov,**

ordförande

Dixie 27

Koala

[nabben@kdss.se](mailto:nabben@kdss.se)

070-395 67 40

**Bengt-Olov Lysell,**

vice ordförande

Dixie 27

Amanita

[nabben@kdss.se](mailto:nabben@kdss.se)

070-611 31 75



# Ekonomi

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

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

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

## **Fakturering:**

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

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

betydande merarbete för oss som administrerar klubbens ekonomi.

## **Anmäla förändringar:**

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

## **Per Edberg**

kassör

070-5220277



# Redaktionen tipsar

Som vanligt brukar vi tipsa om lite Youtubekanaler med seglingsäventyr. Fenomenet bara växer och hela tiden dyker det upp nya spännande kanaler att följa på Youtube. Nedan så namnger vi kanalens namn så det är bara att skriva in namnet i sökrutan på Youtube och klicka sig vidare till kanalen. Fantastiskt fin sysselsättning vid inblåsta regniga dagar eller som avslut på en trevlig dag.

## [Sailing Embla](#)

Här följer vi Lars-Terjes resa och äventyr längs den norska kusten. Naturligtvis jätteroligt med en kanal från en KSSmedlem.

## [RAN Sailing](#)

Här får vi följa ett skänst par som seglar en Karlstadritad segelbåt ute i världen.

## [Skip Novaks Storm sailing techniques](#)

En intressant miniserie från en av världens mest meriterade seglare där vi får tips om att hantera tuffa förhållanden i farvattnen kring Kap Horn.

## [Distant Shores TV](#)

En riktigt klassisk serie som man känner igen från Travel channel. Proffsigt producerat med resetips runt hela jorden.

## [Shaun & Julia Sailing](#)

Ett kanadensiskt ungt par som seglar söderut längs amerikanska östkusten.

*Några tips om man vill lära sig att splitsa bittar vi på dom här kanalerna:*

## [Poly-Produkter](#)

Flera tips på olika splitsar.

## [Premium Ropes](#)

Här har vi väldigt tydliga instruktioner och lätt att följa med i hur man gör.

## [WhyKnot](#)

Här har vi en gedigen samling med olika knopar och annat kul pyssel med tampar och linor.

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

<b>Varpa</b>	förflytta en båt med hjälp av två ankare.	<b>Träcka</b>	dra in ett fartyg med hjälp av linor i land
<b>Harpojs</b>	en blandning av avkokt kåda och svavel som användes tidigare för att impregnera träföremål	<b>Förde vind</b>	vind som kommer rakt eller lite snett bakifrån
<b>Skåta</b>	kallas det när man ror "felvänd" dvs med ansiktet i farriktningen	<b>Vevlingar</b>	att knyta rep mellan vanten så det blir som en repstege
<b>Drill</b>	gammalt namn på båtens ratt.	<b>Dubblera en udde</b>	är att segla runt den.



# Hur svårt kan det vara?

Vid upptagningen i oktober erbjöd jag en klubbkamrat Karl att bogsera hans båt till kranen. Han hade motorhaveri och såg ingen annan råd. Karls båt låg på utsidan i det strömma området där Tullholmsådran mynnar ut. Vi gick först båda dit och tittade. Ingen av oss hade bogserat förut men hur svårt kan det vara? Vi bestämde att han skulle vända sin båt så den låg med fören utåt och jag skulle under tiden hämta Røde Marie och ha en lagom lång bogserlina redo.

Eftersom vi båda är män, ligger det i vår natur att överskatta vår egen förmåga och underskatta betydelsen av kommunikation. Vi hade inte bestämt något särskilt om bogseringens genomförande, utom att tampen skulle vara halvannan båtlängd lång och vi litade på att knaparna på däck skulle klara belastningen.

När vi tagit oss ut ur strömmen och rundade jolleklubben visade det sig att Karl hade en idé. Han ville att hans båt skulle ligga snett bakom min, dvs om styrbords läring för mig. Det gjorde att jag fick hålla emot med rodröt för att inte båten skulle vridas. Jag försökte vinka och hojta till Karl att lägga sig rakt bakom istället, men antingen nådde det inte fram eller så var hans ingivelse starkare. Det blåste frisk nordlig bris och min utombordare väsnas dessutom en del.

Vi såg snart den blå kranen och jag kisade och konstaterade att det var en båt i luften och en som väntade. Det var under rådande förhållanden knappast läge att komma för tidigt till kranen, i blåsten skulle Karls båt

driva och bli svårstyrd och att trängas kändes inte lockande. Jag bestämde därför att vi skulle ta ett väntearv. Vi hade ungefär 3 knops fart och jag tänkte att jag skulle förlora styrförmågan helt om vi gick långsammare. Med en gissningsvis stor svängradie på ekipaget vinkade jag till Karl att jag skulle ta ett arv. Vid pass mitt på A-bryggan började jag vända utåt i en flack styrbordsgir. Det som hände då var inte roligt. Stäven på Karls båt kom farande när han samtidigt girade babord för att falla in bakom mig och följa med i rundsvängen. Jag gasade och försökte hålla undan men stäven på hans båt, med hela den levande vikt som en 3 tons segelbåt i 3 knop har, kom och snuddade vid min utombordsmotor. Motorn blev klämd åt sidan och motorfästet stukades, men det mest omedelbara var att motorn stannade.

Jag fick en sån där kall känsla av klarhet. Tiden gick lite långsammare och det blev helt stilla. Sen drog jag in luft och ropade till Karl. ”Var beredd att bära av!” hojtade jag. Dyra båtar låg ännu förtöjda på A-bryggan. Sen primade jag motorn lite och kollade bränsleslangen. Den hade mycket riktigt lossnat. Men kontakterna såg inte ut att ha skadats gudskelov, så jag krånglade tillbaks den och kunde dra igång motorn efter några försök. En sån lättnad! Vi hade någon meter tillgodo mot de förtöjda båtarna när jag fick fart framåt igen. Sen tog vi oss långsamt in till kranen och kunde ta upp båda båtarna utan vidare missöden. Jag hade skaplig puls och adrenalin efter det här debaclet!

Mats Genell, Røde Marie



# Qvinna Ombord

---

## *Qvinna Ombord SXX Vänerkretsen, ett samarbete med KSS*

### Utdrag ur verksamhetspanen

#### Övergripande mål

- Öka kvinnors deltagande i båtlivet
- Öka kvinnors kunskap
- Öka säkerheten ombord

#### Detta vill vi uppnå genom att ha en verksamhet som

- Stöder fler kvinnor att ta hela ansvaret för båten.
- Stöder fler kvinnor att våga prova nya saker.
- Ger kvinnor ökat självförtroende genom att bekräfta den kunskap de redan har.
- Visar på kvinnliga förebilder.
- Varvar praktisk träning med teori.
- Uppmuntrar och ger en gemenskap genom aktiviteter som stimulerar till vidare upptäckter.

2017 har blivit 2018 och det är ovanligt lätt att skriva just 2018. Brukar ta några veckor innan det sitter men denna gång kom det helt naturligt. Varför? Vet inte!

Minns tillbaka på seglingsåret och kommer ihåg att vi hade några få lugna och fina dagar. Resten var mest en kamp mot regn, blåst och kyla. Nej nu överdriver jag förstås men 2017 kommer vi minnas som en kylig sommar som aldrig ville komma igång.

Detta resulterade i ovanligt få seglingar med Tant Trygg.

Började året med att bjuda in SSRS som informerade om sin fantastiska verksamhet.

Ska uppföljas under 2018 med ett studiebesök på SSRS station Hammarö. Enligt tradition har QO en uppskattad sedvanlig önskeväll i mars där möjlighet finns att praktiskt träna på knopar och sen går vi igenom teorier kring tilläggning, ankring, väjningsregler mm som kan finnas på önskelistan.

TT fick som vanligt en fin start på året där vi hjälptes åt att vårrusta. Förutom det vanliga med polish och vax fick mantågen ny plast och relingen ny sikaflex. Lite fix som gör stor skillnad. Startade sen seglingsäsongen med en efterlängtd manövrerings-



www.rsk.se  
Tant Trygg

S 120

F

kväll. In och ut ur hamn stod på programmet. Sammanlagt gjordes 11 seglatser med Tant Trygg. Totalt antal som deltog under årets aktiviteter var 90. QO har kontinuitet i sin verksamhet i Karlstad sen många år och antalet deltagande är ungefär detsamma från år till år oavsett väder och vind.

Ett samarbetsavtal mellan KSS och Qvinna Ombord/Tant Trygg har upprättats under 2017. Ett avtal som tydliggör den verksamhet som bedrivits under mer än 20 år.

Den viktigaste punkten handlar om att KSS kvinnor fortsatt är varmt välkomna till de aktiviteter som QO anordnar och att KSS även i framtiden ställer upp med vinter och sommarplats åt Tant Trygg.

Inom QO har vi inga krav på medlemskap, alla kvinnor är välkomna!

I nov besiktigades Tant Trygg. Ett krav som finns inom Svenska Kryssarklubben för samtliga IF-båtar. TT fick detta utlåtande: *”Förliga pollaren har små brickor, bra i aktern, aktre stockarna slitna och lösa. Bra elcentral men kablarna måste klamras, mest överallt. Sum-loggen funkar inte, det finns inte reservdelar längre, givaren bör tas bort och hålet plastas igen, läckagerisk.*

*Båten är i normalt bruksskick och kommer många till glädje i åtskilliga år. Båten har lämplig och användbar utrustning.”*

Vetskapen om att den trasiga sum-loggen kan orsaka läckage visar på hur bra det är med den här typen av besiktning.

Inom SXK finns 3 IF-båtar till som kan hyras av den som vill segla i andra vatten. Tant Brun och Tant Gredelin har hemmahamn i Sörmlandskretsen och Tant Storm i Bottenvikskretsen.

Mer info på [www.sxk.se](http://www.sxk.se)



Foto: Maria Haggärde





## QO mot 2018

Programmet är inte spikat än men kommer finnas tillgängligt på KSS och SXX Vänerkretsens hemsida. För dig som inte varit med QO tidigare och som har Facebook finns det aktuella. Ex. ”någon som vill segla? bokning av TT, inställt pga regn mm mm. Sök på SXX Qyinna Ombord Karlstad!

Vi kommer anordna önskekväll förstås och sen väntar vårustning av TT. Lite mer än vanligt pga. besiktningen men det är bara sum-loggen som måste fixas innan sjösättning i maj och därefter förhoppningsvis många fina seglingar.

Maria Haggärde  
SXX Vänerkretsen Qyinna Ombord

# Karlstads Sjöscoutkår

Jag heter Lars Jonasson och är ordförande i Karlstad sjöscoutkår. Sjöscouterna har samsats med KSS på Kani-kenäset i snart 60 år. Men trots det så är det kanske inte många av KSS medlemmar som vet så mycket om vår verksamhet.

Vi har våra båtar närmast klubbhuset och våra barn kan ibland höras lång väg, och ta en del plats på bryggan.

Jag själv har hållit på med sjöscouterna sedan 1970 talet och man kan väl säga att verksamheten i kåren har varierat en hel del sedan jag började.

Något år innan jag började så gjorde vi oss av med den sista träsegelbåten vi hade, och övergick till plast. Den första plastbåten en Sea-Cat skaffade vi 1969 och den finns kvar än.

Förutom våra två Sea-Cat så har vi haft lite olika båtar genom åren. För närvarande har vi två Monark 44 eller Triss Gigg som det också



*Här ser ni en av våra Sea-Cat*

kallas. Det är en öppen liten kölbåt som är utmärkt att lära barn att segla i.

Orsaken till att vi inte har några jollar är att en av grundstenarna i scouting är patrullsystemet.

En patrull är oftast 4 – 6 barn och det är patrullen som gör saker tillsammans. För oss är det bland annat segling och då är det bra att ha båtar som patrullen kan segla tillsammans. Med de yngre barnen seglar alltid en ledare med.

På vinterhalvåret när vi inte seglar har också verksamhet. Då gör vi ungefär samma saker som de scouter som inte



*En Monark för segel*

seglar. Skillnaden är att vi har betydligt mer sjö inspirerad verksamhet. Till exempel pratar vi navigation istället för orientering.

Tyvärn lider vi som all ideell verksamhet av problemet med ledare. Det gör att vi under ett antal år bara haft en eller två avdelningar med ganska få barn. Vilket kanske är en orsak till att vi varit lite anonyma.

Under våren kommer vi att göra rekryteringar för att få lite mer barn och ledare igen. Så ni kanske kommer att märka av oss lite mer igen när båtarna är i sjön.





Det kanske är så att ni känner för, eller känner någon annan som vill prova på sjöscouting. Då är det bara att maila: [info@sjoscout.com](mailto:info@sjoscout.com) Eller ta kontakt direkt när vi är i hamnen vid våra båtar. När det gäller åldrar på barn så tar vi emot barn från ca 9 års ålder. Finns det någon som är yngre så går det bra att höra av sig så kanske löser sig det med.

I slutet på 2016 så seglade vår grundare Stig "Skåning" Andersson vidare. "Skåning" har under många år varit en profil på Kanikenäset när han bland annat skickat ut barn att segla. Många främst äldre KSS'are har säkert flera minnen av "Skåning" Vi beslutade att på något sätt hedra "Skåning" med någon typ av minnes märke. Minnesmärket blev en ny signalmast ute på Långholmen.

Ordförande

Lars Jonasson

070-8625226

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

# Vänerdagen

2017

---

---

Vänerdagen den 26 oktober 2017 arrangerades av Vänerens vattenvårdsförbund tillsammans med Laxfond Vänern och värd var denna gång Karlstad kommun.

Samtliga programpunkter räknas upp i slutet av artikeln och den intresserade rekommenderas att gå in på Vänerens vattenvårdsförbunds hemsida [www.vanern.se](http://www.vanern.se), där varje presentation finns dokumenterad.

Här följer en kort redogörelse för några av rapporterna kombinerat med egna reflektioner och synpunkter.

## Vad händer i Vänern

Vänerens vattenvårdsförbunds sakkunniga, Sara Peilot, nämnde bl a att det är svårt att få intresse för examensarbeten med inriktning på

Vänern. Tips på hur det skall gå till att öka intresset för sådana efterlystes. Telefonnummer och e-mejladress hittas på hemsidan som nämnts ovan.

Kampanjen ”Inga invasiva främmande arter till Vänern” startar 2018 och här kanske vi som båtfolk kan göra en insats. Det som avses här är främmande växter och djur som på ett eller annat sätt kommer ut i naturen och ställer till problem. Exempel på sådana företeelser är lupinen, som väl togs hit som prydnadsväxt i rabatter och sedan har spritt sig och tagit över ansenliga ytor. Signalkräftan är ett exempel på hur en inplanterad art fört med sig en smittsam sjukdom som den själv är immun mot. För den inhemska flodkräftan

däremot är sjukdomen dödlig och eftersom den dessutom är mycket smittsam så är läget för flodkräftan bekymmersamt. Den sk mördarsnigeln är ett tredje exempel på en besvärlig invandrad art. Att dessa invasiva arter är oönskade beror ju på att de på olika sätt ställer till med bekymmer. Nästan utan undantag är det lätt att stoppa invasionen om man ingriper mycket tidigt och svårt på gränsen till omöjligt om den nya arten etablerat sig. Förhoppningsvis kommer vi under våren att få god information om de växter och fiskar som är mest angeläget att hindra från att etablera sig i Vänern . Vi kommer då också att få reda på vad vi skall göra om vi tror oss få syn på en sådan individ.

## Microplaster

Undersökningen av microplaster i Vänern är påbörjad, men inte slutförd. Forskningen inom detta område är i sin linda.

## Vänern i framtida klimat

SMHI har gjort en utredning om hur de framtida klimatförändringarna kan komma att påverka Vänern. En kunskapssammanställning kommer nästa år. Något som nämndes var att före regleringen var flödet i Göta älv någorlunda konstant vilket fick till följd att Vänerns vattennivå varierade betydligt mer än nu. Jag har sett uppgifter på att nivåskillnader på upp till 2,5 m. Det var inte regelbunden och snabb variation utan det kunde gå några år mellan högsta och lägsta nivå. Sedan några år tillbaka håller man, efter önskemål från sjöfartsrepresentanterna, en tämligen hög och jämn nivå. Dock har man efter överenskommelser sänkt medelnivån med ett par dm på grund av översvämningsrisken. Ett inte litet bekymmer i sammanhanget är att det finns många motstridiga intressen och att det är svårt att få någon att ta på sig det samlade totalansvaret för Vänern.

Mycket kort kan sägas att SMHI förutsäger att nederbörden kommer att öka under (sen)vintern och att en förhållandevis större del av nederbörden kommer att komma som regn i stället för snö. Under sommaren kommer avdunstningen att öka eftersom klimatet blir varmare. Detta leder också till att vattnet blir varmare. Bottenvattnet kommer inte att öka lika mycket i temperatur som ytvattnet. Isbeläggningen kommer att minska

Konsekvenserna blir: höga nivåer, låga nivåer, hög tappning, låg tappning, högre temperatur.

För att klara detta behövs: ny(a) vattendom(ar), ny tappningsstrategi.

Aktuellt just nu är: delegation för ras i Göta älv samt beslut angående slussarna.

*Dagordningen för Vänerdagen omfattade följande punkter:*

- Vad händer i Vänern. Sara Peilot Vänerns vattenvårdsförbund
- Microplaster i de Stora sjöarna – första undersökningen i Vänern. Anna Rotander Örebro universitet
- Vänern i ett framtida kli-

mat. Anna Eklund, SMHI

- Finns det miljögifter i Vänerns vatten? Reslutat från mätkampanjen. Fredrik Holmberg, ALcontroll
- Vänerns grunda vikar – viktiga för gäddan. Alfred Sandström, SLU
- Nytt från Laxfond Vänern, Laxtinget 2017. Thomas Johansson, VD Laxfonden.
- Smoltutsättning och fångster 2017. Jonas Andersson, Länsstyrelsen Värmland.
- Vad är på gång inom samförvaltning fiske i Vänern? Jonas Andersson, Länsstyrelsen Värmland.
- Fångstdataprojekt Vänern. Peter Belin, Sportfiskarna.
- Fisksjukdomen IPN i Vänern – vad har hänt? Pär Gustafsson, Länsstyrelsen Värmland

Gå in på hemsidan som nämndes i början av artikeln och hämta hem presentationerna. Det finns mycket intressant att ta del av!

Mats Andersson  
S/Y Safiri

# VM debut på Para VM på Kieler Woche



Några av er kanske har lite koll på mig sedan innan men jag drar en kort presentation ändå. Jag är en av KSS paraseglare och började segla igen 2013. Sensommaren arrangerades SM för 2.4mR i Karlstad. Jag deltog och var sist i alla race tror jag, men med arvet från Värmland och tydliga drag av både att vara enveten och stönig så gav jag inte upp. Jag skaffade en egen båt och tog rygg på det där gänget som hade dykt upp här i Karlstad med släpkärror och prassliga segel.

Nu har jag förföljt dem i fyra säsonger och har från första stund varit varmt välkommen i gänget. Det är mycket och många års erfarenhet som generöst har delats över regattamiddagar och ute på vattnet. Jag har varit med på träningsläger och rankingseglingar runt om i Sverige och har kämpat med att få ordning på min båt.

Nu efter otaliga haverier och anpassningar av min båt känns det som mitt fokus har börjat förflyttats från materialet till själva seglandet och inte lika mycket överlevnad längre i hårdvinden. Nu har nästa steg i mitt seglarliv påbörjats.

Uppenbarligen är det aldrig försent med att göra saker och ting det är tydligt. Nu vid 47 gjorde jag min VM debut på Para VM på Kieler Woche. Tävlingarna pågår faktiskt två veckor trots namnet och är världens största segeltävling. Första veckan

hade vi tre representanter med i de öppna 2.4mR seglingarna. Per Ahrbom, Pekka Seitola och Östen Petterson. Efter dem var det vår tur i tre Paraseglare Från Sverige, Pelle Schönning, Fia Fjelddahl och jag Gunilla Larsson. Skota Hem gjorde vårt deltagande möjligt och ställde upp med fantastisk stöttning. Denna började redan när allt pappersarbete och anmälningar skulle göras till att tillhandahålla coacher på plats. Sedan så har jag fått mycket hjälp av Henrik Johnson som är mätman på 2.4mR förbundet, han har varit min jourhavande handledare i små och stora frågor runt båten och tillsist gjorde han själva inmätningen till OD och det var inte



bara,bara.

Pelle, Stina, Mattis och jag tog färjan direkt till Kiel från Göteborg med våra båtar och det var bara 20min bilväg från ankomsthallen till tävlingsområdet. Väl där var det bara vi med parkeringstillstånd för rörelsehindrade som fick stanna inne på området resten

av deltagarna fick max en timme på sig innan de skulle vara väck därifrån. Annars blev de av med sin deposition på 50euro. På måndagen var det mest att kolla av allt, vi checkade in som seglare. Sen skulle vi mäta in båtarna och vi som är seglare skulle också mätas in också. Mest för att kolla så vi var berättigade att få segla i Para klassen. Man bedöms av två fysioterapeuter som klassar in oss enligt en sjugradig skala. Mina tillkortakommanden och avsaknad av benstyrka resulterade i en siffra fyra.

Fia blev hämtad på flyget av Sara från Skota Hem på kvällen så nu var vår lilla Svensktrupp komplett.

Tisdag var det sjösättning och medan det andra Svenskägnet som inte tävlade i Paraklassen avslutade sin vecka med seglingar på havet, tog vi helt enkelt deras platser för nu var det huggsexa om förtöjningsmetrarerna. Så när de andra kom in ryckte de upp sina båtar direkt. Arrangemanget är magiskt välordnat och kärnologistiken fantastisk. En trupp av Audisponsrade bilar hade en enda uppgift det var att transportera kärror från och till hamnområdet. Så när respektive klass var avslutad på sjön så såg de till att alla

deltagarnas släp stod redo på kajen. Detta gällde alla klasser och alla dagar, Respekt! Senare på kvällen invigdes Para VM med sambaorkester, parad med alla deltagarländer, flaggor och seglare. Vi marscherade genom området med stor publik och blev väldokumenterade av Kieler Woche's egna tv-kanal.

Onsdag, äntligen ut på vattnet. Sara och Mattis i Skota Hem ribben följde oss ut. Då hade de redan sett till att seglen var satta att vi var på rätt ställe vid rätt tidpunkt hela tiden. Alla seglare skulle ha transponder på sig så ingen kom bort ute på vattnet. De såg även till att de blev återlämnade i tid för annars kunde man åka på straff. Kändes som värsta VIP behandlingen med service på sjön och med detta möjligheten att faktiskt kunna byta segel om det blev ändring på vindstyckorna där ute.

Jag kände mig lite rostig trots en massa träningstimmar i båten hemma. Jag har ju haft gröningen (förbundets båt) i Mariestad och har haft flera olika personer som har matchat mig. Tyvärr blåste det rejält nästan alla dagar av de fem tävlingsdagarna som planerades på Para VM. Fredagens väder var värst då åkte jag ut och provade men gav upp. Mattis fick bli italienare i en annan coachbåt medan Sara följde mig till hamnen och tog av seglen. I efterhand insåg jag att beslutet var helt rätt för sju båtar hade blivit vattenfyllda och sen två rigghaveri på det. Väl i hamnen möttes jag av en härlig bild det stod många rullstolar parkerade, kryckor och proteser låg vackert och väntade på sina ägare medan de hade bättre saker för sig. Konkurrenten är stenhård i de här sammanhangen och i den del av fältet där jag hängde så kändes det som en ranking eller SM hemma i Sverige, inget gap och skrik lugnt och fint enda skillnaden var väl lite nya bokstavskombinationer i seglen. Korea,



Argentina, Hong Kong mm.

Trots hårdvind och skvalpiga förhållanden så blev mitt slutresultat en 37:e plats av 43 vilket jag är mycket, mycket nöjd med, jag hade väl någon slags deal med mig själv att inte bli sämst i världen och det klarade jag ju. Fia slutade på en fantastisk 8:e plats och Pelle på 23:e så det var jätteroligt!

Nu håller jag tummarna för att det ska bli ett Svenskt VM för 2.4mR i Gävle nästa år, det vore fantastiskt kul att delta i ett sådant evenemang när det arrangeras så nära, ha nu en massa god segling på er så hörs vi igen!

Gunilla och Tryggve SWE 424





## Städdagen

Ett 20-tal personer från bryggorna E och F dök upp en solig höstdag till den årliga städdagen i hamnen. Planerna behövdes röjas på sly och buskar och en hel del städning behövde göras. Fantastiskt hur mycket skräp det kan bli på planerna och runt omkring på klubben under ett år. Vi gick runt och pratade lite med några medlemmar och tog några bilder. Det är riktigt kul att så många känner en stolthet och glädje över att kunna vara delaktiga i dagens arbete. Ett uttryck för en sund förening där vi hjälps åt att nå föreningens mål och syfte.



Gunnar Andersson

-Ja, vi slänger sådant som ligger på backen.



Städpatrull, Olof Westas och Gert Carlsson

- utmärkt med en städdag, med kanonväder dessutom.



Det röjs framför marinan.

Häcksaxförare vänster Märten Olsson

Häcksaxförare höger Göran Åberg



Röjsågsmannen Tarmo Kaaris



Källsorterar y-bommar, Nisse Stål

- Jag monterar isär och sorterar stål och plast.

Vissa av flytkropparna är trasiga och punkterade, men dom kan vi byta ut.



Röjsågsgubbe 2

Sören Lindberg

- Man vill ju ställa upp för klubben.





Hamnchef Göran Björevall  
 -jag är nöjd med uppslutningen, det är lagom att kalla två brygglag, då blir det ungefär 20 personer. Det gör att vi kan ha bra arbetsuppgifter till alla. Vidare tycker Göran att det generellt behövs en uppräckning kring vagnar och skräp.



Sopsorterargänget, Vänster Mattias Solelind, Höger Lars Kristensen - Alltså, det behöver ju röjas upp här så det känns riktigt bra att känna att man gjort en insats för klubben.



Gräsröjare 1, Åke Olofsson  
 Gräsröjare 2, Helena Bad  
 Gräsröjare Supporter , Clas-Peter Persson  
 -Pacemakern säger ifrån men jag försöker vara med så gott det går



Jan-Olof Odenholm  
 kallar sedan in till lunch där det bjuds på korv och bröd.

# RC-segling





Under vinterhalvåret när våra segelbåtar ligger på land är vi ett gäng entusias-ter som träffas varje torsdag för RC-segling i Karlskoga badhus. Båtarna vi seglar är Dragon Force 65, vilket är en båttyp framtagen för entypssegling och då inte enbart för att segla inomhus på vintern utan även ute när så är möjligt. Båttypen är billig och reglerna för vad som får modifieras på dem är mycket strikta för att hålla nere priserna. I Sverige finns uppemot 800 registrerade båtar och förutom gänget som seglar i Karlskoga finns i vår närhet ett stort gäng seglare i Mariestad, där man på samma sätt som vi nyttjar badhuset för vintersegling. Deltagarna i Karlskoga kommer från Örebro, Karlskoga,

Kristinehamn och numera är vi även tre stycken från Karlstad som med största glädje transporterar oss till Karlskoga varje torsdagskväll för att segla.

Inomhussäsongen består av en höst-, resp. vårserie där totalsegrare koras och det är, precis som vid kappsegling i större båtar, stor prestige i att placera sig så bra som möjligt.

Deltagarna kommer från två olika håll. Det ena är från flyg-sidan där man sedan lång tid tillbaka varit aktiva med radiostyrda flygplan. Övriga kommer från seglingssporten där man i olika grad kappseglar med större båtar under den aktiva seglingssäsongen.

Dragon Force förbundet är anslutet till Svenska Seglar-

förbundet och det kommer under 2018 att arrangeras ett första SM i klassen.

När det gäller regler så är det de vanliga kappseglingsreglerna som gäller. Den enda stora förändringen är att länsande båt i alla lägen väjer för kryssande båtar.

Varje torsdagskväll avslutas med en gemensam fika där vi delat upp säsongen så att någon tar med sig kaffe med tillbehör vid varje träff. Under fikat diskuteras kvällens seglingar och alla oförrätter som vi varit utsatta för under kvällens kappseglingar. Vid varje tillfälle tar vi också upp några regler om vad som gäller och diskuterar runt dessa, vilket ger en nyttig kompetenshöjning i kappseglingsreglerna.

En liten reflektion som jag





har är att detta sätt att segla skulle vara ypperligt som introduktion för nya seglare och då menar jag både barn och vuxna samt para-seglare. Man lär sig och förstår seglingens principer utan att man behöver sitta ensam i en båt där många ytterligare osäkerhetsmoment spelar in.

Sällan eller aldrig har jag upplevt att det varit så kul och enkelt att komma in i en grupp med nya människor. Mycket positivt mottagande från de rutinerade rävarna och man får den hjälp och stöttning man så väl behöver när man som jag nyligen kom in som nybörjare. Det är skitkul, pulshöjande, lärorikt och jag ser fram emot utomhuspremiären till våren på samma sätt som man ser fram emot varje torsdagskväll under vinterhalvåret. Försök inte boka några möten eller andra aktiviteter med mig på torsdagskvällar för då är jag upptagen.



Häng med någon torsdag och kolla in samt prova på. Jag lovar - efter en sådan kväll är man fast, det var åtminstone jag. Slå mig en signal på 070-589 72 21 om du tror att detta kan vara något för dig.

Thomas Gustafsson  
SWE-702





# LÄR DIG SEGLA!



## Seglarskola för vuxna 2018

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

Anmälan sker till Per-Arne Salomonsson, 072-7277714.  
För mer information och uppdaterat schema:

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





# Hamnkrogen Laxhall

---

*58°48,614'N, 13°42,744'E*

På Regattareaktionen så var vi nyfikna på det kulinariska Vänern och vart man kan lägga till för få sig ett mål mat och kanske en svalkande dryck. Vänern har inte direkt den krogstätaste kuststräckan utan det är ett par sjömil mellan restaurangerna.

På östra sidan av Brommösund, cirka 30 sjömil ifrån Nabben, men precis runt hörnet om man ligger ankrad vid Lindökroken så finner vi restaurangen Hamnkrogen i Laxhall. En av få restauranger i Vänern som verkligen kan kalla sig själva sjökrog. På Hamnkrogen så kan du avnjuta din måltid i fantastisk skärgårdsmiljö, med vattnet

kluckande under bryggan och med din båt tillagd precis framför dig. Och om inte vädret tillåter att sitta ute har du fortfarande en underbar utsikt från restaurangen som har stora fönster ut mot vattnet.

Restaurangen erbjuder a la carte, olika hemmagjorda hamburgare, fräscha sallader, rökt fisk som de röker själva precis bakom husknuten. Naturligtvis serveras även en väldigt stor och väldigt populär räkmacka. Från och med 28





april 2018 så är det öppet på helgerna och då serveras en helglunch, två rätter att välja mellan, en stor och fin salladsbuffé samt kaffe och kaka på maten. Från midsommardagen är det öppet alla dagar i veckan fram till mitten av augusti. Under sommaren är det grillkvällar med livemusik varje lördag. Onsdagar i juli är det råkaftnar med trubadur. När redaktören besökte Laxhall så erbjöds det, till redaktörens förtjusning, även ett lokalt öl som var bryggt på Torsö.

Den 16-17 juni arrangerar Laxhall tillsammans med föreningen Torsösnipans vänner en gammeldömsfestival för tredje året i rad.

I direkt anslutning till restaurangen finns 10-15 gästplatser med både vatten, el, toa, dusch och möjlighet till tvätt. Djupet ska vara från 1,5 m – 2,5 m i hamnen.

Se mera på;

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

[Hamnkrogen.laxhall@gmail.com](mailto:Hamnkrogen.laxhall@gmail.com)

0501-221 20



# Resebrev

---

*Egersund, Norge 12/1-2018*



*Från bryggan i Karlstad, samma dag som avfärd*

Skickar en liten hälsning till er i KSS från vinterhamnen här i grannlandet Norge. Det regnar och är lite småkyligt där ute och jag kan höra hur det smattrar på rufftaket men inne är det behagliga 18 grader. Vi har haft lite köldgrader men överlag är det milda vintrar här på västlandet så att bo i båten är inget problem.

Jag har blivit tillfrågad om jag vill skriva lite för tidningen Regatta om denna resan jag är ute på, just nu ligger jag här i vinterhamn och har börjat arbeta för att spara ihop lite mer pengar till den fortsatte seglatsen mot norr så tid finns det ju att få ner några ord på papper. Då det finns så mycket att skriva om resan så här långt får jag dela upp det och om intresse finns fortsätta skriversiet i nästa nummer av Regatta.

Jag har som nästan alla andra båtfolk drömt mig bort om långa seglatser och exotiska platser. Jag har läst böckerna och sett filmerna men det har alltid varit något i livet som har kommit i vägen för dessa drömmar. En dag insåg jag att så kommer det alltid att se ut om man inte bara bestämmer sig för att göra något av det och det var precis vad jag gjorde. Jag bestämde ett datum för när avresan skulle ske och om inte båten var färdig innan detta datum fick jag fixa det undervägs.

Jag vill som många andra gärna åka till Medelhavet eller Karibien men ville först norrut, upp längs med kusten av Norge för att se alla dessa fantastiska platser som ligger så nära men som inte så ofta besöks av seglare. För vad är skillnaden egentligen? Kristallklara blå vatten och exotiska långa sandstränder finns det ju där uppe med. Temperaturen kanske skiljer sig något men åtminstone är ölen alltid kall.

Vem är så jag då? Mitt namn är Lars-Terje och är ägare till den otroligt vackra skönheten längst ut på C bryggan, en grön Allegro 33 från 1986. När jag köpte henne för några år sedan fans det egentligen ingen ursäkt längre då denna båt är som gjord för längre seglatser och har med tidigare ägare varit både i Karibien och Sydamerika samt runt omkring kontinenten och i de sista åren innan jag köpte henne hade hon hemmahamn i Stockholm och seglades då runt omkring Östersjön.

Jag hade redan bestämt mig för att köpa ny båt för länge sedan, en större säkrare båt med mer komfort då jag ville bo ombord i denna om jag inte skulle komma iväg på någon längre seglats. Jag visste redan vilken typ av båt jag ville ha, en kostertyp. Det var tre båt modeller jag var intresserad i, OE 32, Vagabond 31 och Allegro 33. Den första fanns det en del av men de var ofta överprissade och i osäkert skick. Vagabonden hittade jag ingen alls utav till salu och Allegro var det endast några få till salu.

Jag åkte först ner till Göteborg och tittade på ett lovande exemplar av en Allegro, det var en Cutterriggad rätt fräsch båt med teakdäck. Inget var egentligen förberett i båten för vare sig boende eller för att göra några längre seglatser och när försäljaren svarade att man inte garanterar något på min fråga om teakdäckets tillstånd och eventuella läckage i detta, blev jag något skeptiskt. Båten var prissatt mycket lågt då ägaren ville bli av med den så fort som möjligt så utifrån detta var det ju intressant. Hemma i Karlstad knallade jag över till småbåtsvarvet för att höra vad eventuella reparationer alternativt att riva däcket skulle kosta. Tror inte jag behöver skriva mer om den saken annat än att det blev inget köp för mig.



Något senare hittade jag igen en Allegro till salu i Stockholm denna gång som verkade intressant. Jag åkte ner och fick reda på att hon stått på land i flera år då ägarna hade separerat och inte fått sålt båten än. När vi gick ner till hamnen hade hon en presenning över sig men lite av akterskeppet stack ut och man kunde se hur hela båten nästan välde ut i mitten, den måste ju vara lika bred som en 40-45 fots båt, (Allegron är ju 3.33 bred). Jag fick samma känslan som när jag såg min första äkta RS skuta, (räddnings-sköyte designad av Colin Archer). Jag var endast 8-9 år och var tillsammans med min far nere vid bryggorna vid Akershus fästning för att köpa färska räkor som vi åt tillsammans med nygräddat Loff, medan vi kikade på båtarna. Denna dag låg en av dessa RS skutor inne och jag blev så tagen av denna att från den dagen tills dagen idag är detta min absoluta drömbåt. Jag brukar tänka att om Colin Archer hade levt idag och skulle designat en mindre båt för långfärd hade han designat något liknande som Allegron.

Förmodligen var även Lars-Olof Norlin kraftigt inspirerad av dessa båtar när han ritade Allegron. Hur som helst visste jag redan innan jag klättrade upp i båten att detta var min båt, denna Allegron hade redan hade massor av utrustning för långfärd samt var ett bra bygge både i skrov och inredning så det var bara att köpa. Efter att seglat en och en halv sommar i Vänern tog jag beslutet om att åka iväg några år. Jag slutade i mitt jobb och sålde av det mesta av vad jag ägde och åkte iväg tillsammans med en kompis som skulle vara med i början.



*Proffspolering från Kristoffer, tackar för all hjälp*

Vi seglade ut från Karlstad en kväll ungefär en vecka på övertid men det mesta som



## 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 [sjaraddning.se](http://sjaraddning.se). Du kan också ringa 077-579 00 90.

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







*På väg över Vänern*

kunde fixas var åtgärdat. Vi seglade endast ut till Söökojan den natten men vi var äntligen iväg. Nästa dag vaknade vi upp till dimma som sträckte sig över Vänern. Med Autopilot seglade vi över detta mäktiga vatten.



*I hamnen i Vänersborg*

Bron i Vänersborg hade stängt för dagen när vi kom fram så det fick bli att övernatta på utsidan längsmed kanalen.

Trollhättekanal var egentligen något vi båda hade varit lite oroliga över då ingen av oss

hade någon gång slussat förut. Vi seglade på och kom ner till Brinkebergskulle, där vi smög oss in bakom en HR från Göteborg och som såg ut som att de visste vad de gjorde. Med nerverna i helspänn och en massa åskådare, (självklart), försökte jag hitta något fäste för min lina allt medans vattnet började sjunka. Till min fasa såg jag att fästet på denna plats var trasigt så jag fick slänga linan runt staketet på toppen av slussen i stället. Halvvägs genom slussningen fick jag ner linan från staketet och skulle ta nytt tag men hittade fortfarande inget förutom ett trasigt fäste till en gammal stege som var för lite till att linan kunde användas. Jag fick i stället hålla med fingrarna runt denna lilla rest av en stege samtidigt som jag kunde känna båten börja röra sig utåt. Äntligen dök det upp ett normalt fäste i vattenytan under mig som jag fick slängt linan runt illa kvickt och det gick åter att andas igen. Jag måste nog erkänna att jag kände mig som en del av sällskapsresan SOS där ett tag. Vid Trollhättans slussar möte vi igen HR båten från Göteborg. De delade gärna med sig av några bra tips och det nyttigaste tipset var nog att hitta en stege och lägga sig där. Då behöver man endast en lina i aktern för att hala in rumpen och en som "klättrar" med stegen efter vart som båten sjunker ner i slussen. Detta implementerade vi sedan på samtliga slussar samt att vi la oss längre in där det är mindre strömmar. Det var verkligen en helt annan upplevelse att slussa på detta sättet, full kontroll över båten. Vi fick även se en annan båt som slussade med denna metod. Det var en båt på 45-50 fot och en ensam man på däck. Han körde båten rätt in, grep tag i en stege och slussade ner som det den enklaste sak i världen. Detta var nog inte hans första gång i en sluss.

I Lilla Edet fick vi igen vänta då slussen var stängt för kvällen, efter en liten pizza uppe i samhället tog vi kvällen. Dagen efter stod vi och inväntade ljussignalen när oljelarmet gick nere i båten. Jag stängde av motorn direkt och kollade oljenivån. Jag fick kolla flera gånger då inget alls syntes på oljestickan, när jag öppnade luckan till kölsvinet såg jag vart oljan hade tagit vägen, motorn läkte olja som ett såll. Här kunde man inte ligga oavsett så jag fyllde på olja och startade motorn igen. Den gick som vanlig och inget larm hördes. Efter att meddelat slussvakten på VHF fick vi slussat denna sista sluss. Vi stannade i Kungälv för att få kolla detta med motorn ordentligt samt få chans att besöka fästningen med så mycket historia från alla tre skandinaviska länder. En liten notis om Kungälv är att om din båt inte sticker mer än 1,5m kan man även använda bryggorna på insidan av Kungälv det gjorde vi. Efter en massa samtal med olika motorkunniga människor på telefon var beskedet att det nog inte var någon kris då motorn fungerade fint så länge det fans olja i den. Det läkte någonstans men ingen kunde förklara vart eller hur utan att se motorn först. Valet var då att åka tillbaka till Karlstad för att fixa problemet eller lösa det någonstans längs vägen. Vi stannade en dag extra i Kungälv för att betänka situationen men beslutade att åka vidare och ha koll



*Götet, lilla bommen*

på motorn samt försöka fixa detta så fort det finns möjligheter för detta. Vi kom in till Göteborg på kvällen någon gång och stannade till vid Lilla Bommens hamn, trevlig hamn men lite dyr kan man tycka.

I ösande regn nästa dag seglade vi förbi Ostindiefararen och sen under Älvsborgsbron och ut mot havet och det var där jag blev varse om hur liten man egentligen är i en fritidsbåt. Ett stort fraktfartyg är på väg ut tillsammans med oss och som uppenbart inte tycker vi behöver befinna oss just där och definitivt inte just då, detta låter de oss få veta rätt tydligt. När de passerar oss kan man se hur en vägg av metall glider förbi oss på om babord sida medans deras horn låter gälla om vem som är störst i farleden. Vi accepterar deras anspråk och lägger oss så långt ut vi kan. Efter en snabbstopp med övernattning på Björkö, (inte att rekommendera om man inte gillar vuxna män i stora motorbåtar som älskar Samantha Fox på högsta volym poppande champagne hela natten förstås). Den nästa dagen tänkte vi gå lite mer utomskärs men det började blåsa upp rätt så ordentligt under eftermiddagen så vi beslutade om att åka in och åka baksidan om Tjörn och Orust då det är mycket mer skyddat vatten där.

Här kanske det är bra om jag berättar något jag lärde mig ganska snabbt när vi kom ut till havet, jag har alltid sett på mig själv som en, om inte expertseglare men en helt ok, genomsnittlig seglare. Åtminstone var detta det jag trodde men faktum är eller var när jag skriver detta, att jag har endast seglat i Väner förutom någon enstaka segelkurs i Göteborg. Jag har jämt bott iland och när vädret var dåligt åkte man helt enkelt inte ut. Jag var en godvädersseglare i en insjö utan strömmar, tidvatten, dåligt väder eller annat

som faktiskt blir en del av vardagen när man bor i en seglande båt. I sådana förhållanden är alla en bra seglare kan man tycka men hur ska man lära sig något om man inte utsätter sig för det man vill lära? Jag kan iallafall konstatera att jag är en betydlig säkrare och bättre seglare idag än det jag var när jag åkte från Karlstad. Iallafall bestämde vi oss för att åka in då vågorna var lite väl stora och vid det läget och ökande. På väg in mot Hakefjord åkte vi rätt in i en segeltävling på södra sidan av Tjörn och det var lite kaotiskt då de inte gärna ville väja för oss. Lite längre in och i lite mer skyddat vatten var det en till segelskola som var ute med en massa små barn i optimister och ledarna hade fullt upp med att ha koll på alla. Några av barnen kom så nära att man fick ropa på de för att undvika att de seglade in i en då de verkade mer upptagna med att ha koll på sina segel än vart de var på väg. (Like) Strax efter avlystes båda segeltävlingen och segelskolan då vågorna blev för stora. Vi kom oss in i trygga vatten och hittade en SXX boj uppe i Rörbäcke Kile. Efter att förtöjt mot denna var det skönt med lite mat och en god natt sömn. Alla dess nya intryck tar på en och att uttrycket "sjön suger" stämmer kunde jag nu verkligen intyga.

Pigga och raska efter en skön trygg hamn på svaj satte vi oss och planerade ruten vidare. Min kompis var tvungen att åka tillbaka till jobbet inom de närmaste dagarna så vi bestämde att Lysekil kan vara en bra hamn att åka till. Där skulle jag även kunna få hjälp med motorn med lite tur. Vi hittade en liten genväg på kartan så att vi inte behövde gå helt ner till Malö strömmar innan man går upp igen. Det enda problemet var en bro uppe vid Källviken som låg på slutet av denna etapp som endast var 15 meter hög. Efter en "professionell" koll av mastehöjden



*Så kan man göra för att ha stuga på kusten, närmare vattnet kommer man inte.. vid Halden Norge*

på Embla med en lina och tumstock menade vi att vi endast är 14,5 meter, (ungefär). Vi åkte in i genvägen och passerade då Bälögat. Vi insåg då att ingen av oss hade någonsin varit i så trånga vatten förut, Inte ens Blindleia utanför Lillesand i Norge var så här trång. Med grund precis över allt fick man passa sig noga för vart man åkte. Det råder alltid en viss förvirring när man seglar på sådana platser har jag lärt mig. En massa information på kartan som ska passa in med det man ser framför båten och ibland kan man tolka märken fel. Efter några "nära döden" upplevelser i farleden kom vi in mot Strutsholmen och Råbergsund. En ensam stång visar här att det ligger ett grund där mitt i farleden och jag tänker då först passera med grundet på babord sida om båten men det kommer då mötande trafik som inte verkar ville väja så jag lägger mig istället på andra sidan så jag passerar med grundet mot styrbord men då kommer det ytterligare en segelbåt körandes mot mig på utsidan så jag måste därför gå ännu närmare grundet än jag ville. Jag hinner knappt höra min kompis varna innan vi går rakt på med en smäll. Det är i sådana stunder man kan tacka Njord för att man har en långkölad båt med en utanpåliggande järnköl. Båten glider snyggt ner i vattnet igen av sig själv

utan andra skador än på kaptenens ego. Det finns ju som sagt bara två typer av båtfolk, de som har gått på grund och de



*Grundet precis innan jag gick på..*

som kommer göra det så jag är nu i den första kategorien. Bron i Källviken visade sig inte vara något bekymmer alls då den var över 17 meter hög, denna var medvetet märkt som lägre av okända orsaker fick vi veta senare av några lokala seglare.

I Lysekil gled vi in i en synnerligen tom hamn och min kompis åkte hem till jobb och familj. Industrimestern hade inte då riktigt börjat än och folk var mest ute på helgerna. Jag hade fortfarande en förhoppning om att komma därifrån innan sommarrusningen startade,



*Lysekil*

jag borde klara komma mig upp till norska gränsen innan tänkte jag i mitt enfald. En segelbåt som kom in rätt

efter oss, även den en Allegro 33, det är ju alltid intressant att se vilka olika lösningar



*Lysekil är verkligen en vacker stad*

man har och vi började därför prata. Dessa var lokala och när jag berättade om mitt problem med motorn gick det inte lång tid innan det dock upp en motorkunnig person på bryggan. Stig som han heter var pensionär men tog lite skruvjobb då och då på de olika och fiskebåtarna på västkusten. Han tittade och lyssnade på motorn innan han kommenterade torrt att detta blir dyrt och att man behöver skruva isär motorn för att hitta felet. Stigs nästa mening grusade dock min tidigare förhoppning om en snabb visit i Lysekil, "jag kan tidigast börja nästa vecka".



*Stig*

Jag visste ju att detta behöver åtgärdas för eller senare ändå så varför inte bara få det fixad så man inte behöver

tänka mer på det sedan. Jag bestämde mig därför för att vänta i Lysekil tills Stig kun-



*Reparation av motorn i Lysekil*

de fixa motorn. Efter någon vecka kommer äntligen Stig och skruvar isär motorn. Stig hittar inget egentligt fel men tror att det kan vara att det läcker mellan stämpelein och fodret. Vi beställer delar och byter allt som kan bytas samt sliper fodren och topparna, nya packningar går på och ett kylsystem fullt av mystisk gägga får sig en rensning. efter två till tre veckor är motorn igen på plats och verkar fungera som den ska. Priset för det hela är den svindlande summan av 5000,- plus delar och med ett antal pizzor till Stig landade vi på cirka 7000,- totalt. Stig var kanske inte den snabbaste mekanikern men helt klart en av de trevligaste personer jag har mött på min resa så här långt. Och vi har fortfarande kontakt. Han är nog lite av



urtypen av dessa äldre gubbar man möter ibland som inte gärna låter sig stressas av något. När jag lämnade Lysekil fick jag besked om att köra för motor och ha koll på temperaturen och oljan i motorn. Jag tuffade på och kom upp till Musön där jag hittade en idyllisk lagun med endast några få båtar i, Industrisemestern var gott igång vid det här laget och att hitta någonstans alls på västkusten där man kan få vara lite själv är inte lätt. Till min förvåning visade sig att motorn var nästan tom för olja igen. Jag ringde då upp Stig som ordnade en plats till mig i Grebbestad så han kunde komma ner och kika.



*Krossekärr Grebbestad  
- en riktig idyll tyckte jag*

Vi grejade lite med motorn och det skulle nu fungera korrekt trodde vi båda utan att vi egentligen någonsin säkert hade identifierad läckan. På seglatsen vidare stannade jag vid Saltö för jag åkte vidare mot Halden och skulle precis kryssa mig in mot Singlefjorden då jag ser en färja komma mot mig. Färjorna som kryssar mellan Norge och Sverige



*På väg ut från grebbestad möter jag denna piratskuta..  
otroligt vackert att se denna för fulla segel*

här uppe är inte av de vanliga små man ser runt omkring Göteborg utan ser mera ut som regelrätta passagerarfartyg i mindre versioner. De är snabba och det är bäst att hålla sig på tryggt avstånd. Även när man tror man borde hinna över då färjan verkar vara långt borta kommer snabbt ifatt en. Färjan håller säkert 20 knop så jag ropar upp den på VHF och frågar om den ser mig. En grötig dansk röst svarar något som ingen annan en en full dansk kan förstå, jag provar igen att fråga om färjan ser mig med samma otolkbara besked. Då färjan inte verkar ändra kurs tolkar jag beskedet som att "vi ser dig, vi bryr oss bara inte då vi måste hålla tiden samt att vi är större än dig" oavsett tänker jag att detta inte är rätt platsen för att hävda min rätt som seglande fartyg och ändrar min kurs. Efter detta är kursen öppen för en enkel färd in. Väl i Halden är det återigen dags

att kontrollera oljenivå på motorn och igen är det samma resultat, oljan är borta och det går fortfarande inte att se vart det läcker ifrån. Men i allt detta lite tråkiga är det ju också så att jag har kommit mig till Halden och Norge för egen köl samt att jag har gjort min hittills längsta seglats och jag känner känslan av stolthet och utav äventyr växer fram när Sörlandet väntar på andra sidan av Oslofjorden. Mer om detta i nästa resebrev från Norge.. med vänliga hälsningar från Embla.

Med vänlig hälsning,



Lars-Terje Olsen

# VÄNERN

20



18

**I år kommer Vänern kors & tvärs att seglas i norra Vänern med samling i Liljedal den 31 juli.**

Första etappen går till Mörudden (Skoghall) den 1:a augusti, andra till Nabben (Karlstad Segelsällskaps uthamn), och den tredje och sista går till Kristinehamn med målgång den 3 augusti.

Evenemanget kommer att avslutas med prisutdelning på restaurant i Kristinehamn.

Närmare information avseende möjligheterna till förplägnad efter respektive etapp redovisas på VVSF:s hemsida.

Seglingen genomförs i en tävlingsklass, med eller utan undanvindssegel samt en eskaderklass. Vi startar med jaktstart, vilket innebär individuell starttid och ordningen i mål blir etappens resultatlista. Efter varje dagsetapp blir det prisutdelning i samband med kvällens gemensamma middag.

För anmälan och närmare information:

Håll utkik på [hemsidan vvsf.se](http://hemsidan.vvsf.se)





# BÅTREPARATIONER

CHRISTER SIMONSSON AB

## FÖR ETT BÄTTRE BÅTLIV

0706 51 52 92

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



**ROYAL MARINE**

**Waernhoff Segel**

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

Din lokala segelmakare med över 40 år i branschen

Bytillverkning, renoveringar, reparationer.

Seglen designas hos Royal Marine i Västeråsk och sys i vårt segelbott 15 kilometer öster om Karlstad

Aterförsäljare av de bästa rulllocksystemen, samt för segelkapell, rullgenastningar mm.

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

# Americas Cup

---

Isak Olsson

Som de flesta av er förmodligen redan vet så hade Sverige en utmanare i senaste upplagan av Americas Cup som avgjordes på Bermuda i somras. Då var jag en av endast ett tiotal personer i världen, och definitivt den enda svensken, som visste alla lagens hemligheter. Två år tidigare gick jag på gymnasiet och hade aldrig varken kappseglat själv eller jobbat på en kappsegling förut. Min historia börjar sommaren 2015 då Americas Cup World Series besökte Göteborg.

Av en ren slump såg jag att de lokala arrangörerna sökte volontärer. Det fanns några enstaka volontäruppdrag som gick ut på att hjälpa tv-sändningen i sitt jobb. Jag gick då på medialinjen på gymnasiet, så jag skrev såklart ihop ett cv med den lilla erfarenheten jag hade och skickade in. Jag blev placerad att hjälpa gruppen bakom Liveline-teknologin. Detta är ett helt unikt system som möjliggör att man placerar virtuell 3D-grafik på bilderna från helikopterkameran.



Det går att föreläsa i timmar om hur fantastiskt komplicerat (och dyrt) detta systemet är, men den som är intresserad får helt enkelt höra av sig så tar vi det i detalj någon annan gång. I runda drag innebär det att vi installerar drygt 130 kg elektronik på varje båt för att kunna räkna ut deras exakta position genom en blandning av differentiell GPS och IMU:s ombord. Min roll var dels att sköta delar av systemet under sändning, men också att hjälpa till med installation och underhåll av själva hårdvaran.



Detta innebar att jag fick arbeta på de katamaraner av entypsmodellen AC45 som lagen turnerade runt jorden med. Självklart blev jag helt begeistrad av dessa fartmonster från första gången jag fick gå ombord. Dessa foilandande monster där traditionella mjuka segel ersatts med solida vingar är en mäktig syn. Den råa kraften och accelerationen går inte att jämföra med något annat. Att jag dessutom jobbade kring superstjärnor som Loïck Peyron, Ken Reed, Grant Dalton, Jimmy Spithill och Russel Coutts gjorde ju inte direkt att pulsen sjönk.

Trots detta lyckades jag hålla mig fokuserad nog att Liveline-teamet efteråt var nöjda nog att erbjuda mig en fast plats i gruppen. Resor till Frankrike, Japan, England, USA och slutligen Bermuda stod nu i kalendern. Jag hade varken tagit studenten eller köpt min första kölbåt än, och vips hamnar jag mitt i den globala proffssegelnens centrum. Egentligen hade jag nog aldrig möjlighet att verkligen stanna upp och förstå precis vad jag hade gett mig in i. Allt bara hände, och plötsligt satt jag där på ett flygplan som skulle ta mig långt hemifrån.





Det finns mycket att berätta om de olika platserna jag besökte och vad jag fick uppleva där, men för läsbarhetens skull hoppar jag direkt till själva Americas Cup-seglingarna i Bermuda, och vad jag såg där.

Nu började den riktigt spännande tiden. Jag och mitt team skulle nu jobba på de något större katamaranerna av typen AC50 som de olika lagen hade byggt. Som vi alla vet omringas alltid Americas Cup av stort hemighetsmakeri och sekretess när det gäller designprocessen. Från utsidan syntes kanske inte mycket skillnad mellan de AC45:or som seglades under World Series, och de AC50:or som sedan användes under själva cupen. De är ungefär lika stora, och delar i stora drag yttre design. Jag kan dock intyga att det inte fanns något förutom utseendet som var sig likt.

AC50 är ett monster. AC50 skrämmer både mig, seglare och designers. AC50 är så avancerad att det tar 3-4 timmar att överhuvudtaget få båten seglingsklar varje morgon. AC50 är så skör att man var tvungen att planera varje steg på båten för att inte göra sönder något. AC50 är en så fysisk båt att många lag sparkade seglare och anställde kanotister, cyklister och andra fysiska fenomen för att överhuvudtaget orka trimma. AC50 är ett



fysikens vidunder som lyfter ur vattnet och foilar i 15 knop med bara 2,5 sekundmeter vind. AC50 är totalt livsfarlig när den når sin topphastighet på över 48 knop, och framförallt, AC50 gjorde fantastisk TV.

Eftersom att klassregeln var väldigt smal så fanns det egentligen bara två viktiga områden för lagen att utveckla; Bärplanen (foilsen), och de hydrauliska styrsystemen som användes för att trimma vingen, bärplanen och förseglet. När jag jobbade på båtarna försökte jag alltid undvika att titta på någon känslig del allt för länge, men självklart kunde man ju inte undvika att snegla lite extra på ett nytt bärplan, en ny skärm eller kanske ett par cykelpedaler.

Det man såg var att Artemis hade fantastiskt innovativa lösningar på både foils och roder. Man såg ut att ha hämtat inspiration från naturens hydrodynamiska lösningar. Där andra lag hade hårda kanter och spetsiga hörn hade Artemis böljande former, som taget från en haj eller en delfin. Dessa designvalen gissar jag var ett sätt att råda bot på den kavitation som annars drabbade båtarna när man närmade sig 45 knop. Detta var ett lyckat koncept då man till en början hade den överlägset snabbaste båten just när det blåste som mest. Att Emirates Team New



Zeeland ändå tillslut byggde den snabbare båten berodde främst på tre saker:

- Användandet av cyklar istället för vinschar för att generera det hydragiska trycket man trimmade vingen med.
- Ett sofistikerat kontrollsystem där seglarna snarare spelade tv-spel än att faktiskt trimma båten manuellt.
- Ett gigantiskt risktagande i foildesignen där man gjorde bärplanen mycket tunnare och skörare än vad något annat lag vågade.

Vi var många som trodde att Artemis skulle ta Americas Cup till Sverige. Den generella åsikten är att Artemis nog hade slagit de amerikanska försvararna om man väl hade fått chansen, men tyvärr var det ju Nya Zeeland som var snäppet vassare i utmanarfinalen.

Huruvida AC50-båtarna någonsin kommer segla igen, det är ingen som vet. Just nu ligger de nerpackade i containrar på Bermuda. Vissa lag har till och med sålt materialet som skrot. Det finns lösa rykten om en utbrytarserie som skall återanvända båtarna från sommarens tävlingar. Den som lever får veta.

Personligen känner jag mig otroligt stolt över att ha fått vara en del av den 35:e upplagan av Americas Cup. Det finns många delade meningar om huruvida det var rätt att byta ut de traditionella kölbåtarna mot foilande katamaraner, men en sak är säker:

När nu både katamaraner och kiteboards ska foila på OS, när enskrovsbåtarna i Vendée Globe är semi-foilande, och när du kan sätta foils på din Laser eller till och med Optimistjolle, då är foilingen här för att stanna. 35:e Americas Cup har förändrat seglingsporten för alltid.



# Midsommar- segling till Anholt 2017



## Dag 1

### *Varberg , Getteröns Marina*

Vi började dagen med en kopp kaffe och lyssnade på sjörapporten kl. 08.00. Vädret var mulet och rapporten sa en vindstyrka på 7-8 m/s NV. ”Perfekt”.

Kvällen innan hade det skålats i champagne för att fira den nyinköpta Dehler 39 vid namn JÖSSES (den kommer döpas om enligt Göran). Vi lämnade bryggan kl. 09.00 satte kurs västerut, Göran testade GPS så helt plötsligt befann vi oss i norra USA. Vindarna stod sig men sjön var något gropig, vilken ledde till att Helenas ansiktsfärg förändrades något. Hon valde då att vila sig en stund, vilken tur att Björns stövel fanns i närheten! Seglad distans för dagen blev 55. Vi anlöpte en folktom hamn framåt eftermiddagen, så vi kunde lägga oss långsides. Vid bryggan inmundigades några framkomlingar för att sedan på kvällen gå på restaurang.

## Dag 2

### *Anholt*

Midsommaraftons morgon började med ett dopp i havet och sedan en kopp kaffe. Fruarna föreslog en promenad till Anholt

by. Göran och Björn gick och köpte havskräftor direkt från fiskebåten som skulle ätas på kvällen. Kl. 12.00 intogs första sillen med snaps och diverse tillbehör. Det dåliga vädret gjorde att kräftorna planerades att ätas inomhus vid hamnkontoret på kvällen. ”Dom rör på sig! hojtade fruarna”. Va? Pga. vår bristfälliga danska, missuppfattade vi fiskarens tillagningstips. Kräftorna skulle ju ha kokats först. Haha...

Vi gjorde en akut uttryckning till båtens kajuta igen. Chefskock Sjöberg kokade kräftorna i 15min!! så de blev lättuggade.

## Dag 3

Vi vaknade till att vinden friskade i rejält. Våra båtgrannar drog iväg tidigt på morgonen, men kom tillbaka ganska snabbt. Förtöjde båten, tog sitt pick och pack för att hoppa på färjan till Grenå istället. Vi tog ett rev och styrde mot Varberg. Perfekt slör i 14 m/s. Under dagen sprack det upp och ju närmare Varberg vi kom desto mer fick vi se av solen. Vid ankomst Varberg tändes grillen.

Göran, Yvonne, Björn och Helena



# Föreningsliv

## *Heta arbeten i februarikylan*



Här ser man Steen Christiansson utanför klubbhuset en februaridag i snö och kyla och jobba ihärdigt. Tack vare Steen, som drog alla kopparrör till klubbhusets nya duschkabin, lödde komplicerade kopplingar utomhus för att undvika skador och monterade duschkabinen kan vi med stolthet visa upp klubbhusets nya våtutrymme.



## *Ljuddämpande åtgärder*

Vad gör en styrelseledamot när det inte är sammanträde? Här är i alla fall Bengt Olof Lysell i färd med att installera en ljuddämpande jalsu mellan samlingsalen och klubbhusets kök.



Den 8 januari samlades medlemssektionens funktionärer till ett första arbetsmöte på klubbhuset. Bilden visar järntrusten bakom KSS hemsida och presentation på Internet: Torbjörn Ardebrant, Thomas Gustafsson och Sigurd Wapelhorst.



# Bogsering - svårare än man tror

---

*Den första frågan man bör ställa sig inför en bogsering är,  
ska jag verkligen göra detta?*

Om det gäller en nödställd på sjön så är det ingen fråga, då har man en skyldighet att hjälpa till, enligt lag. Bogsering är dock något man måste närma sig väl förberedd och medveten om riskerna. Även i lugnt vatten ställer bogsering krav på gott sjömanskap och gott omdöme.

Om man måste så måste man. Var bara medveten om att det är högre potential för strul och problem vid bogsering än vid de flesta andra situationer vi frivilligt väljer att sätta oss i.

***Det här är några viktiga saker att tänka på:***

- Se till att ha god tid, lugn och goda förberedelser är A och O.
- Använd bra linor. Treslagna linor fungerar bra. Linorna ska vara starka, inte fransade eller skadade och tillräckligt långa.
- Använd inte knopar som blir omöjliga att få upp om de sträcks hårt.
- Flytvästar på
- Tre personer behövs. En skeppare på vardera båten, plus en person på dragbåten som håller koll på linor och kan bära av om det behövs
- En vass kniv tillhands om något går snett
- Vid lång bogsering, kolla slitageställen på bogserlinan och skydda linan!
- Fendertar, båtshake och en paddel är bra att ha tillhands
- Bestäm i förväg hur ni ska göra när ni kommer fram
- Kom överens om signaler eller ha mobiltelefoner tillhands
- Om det går, vänta på bra väderförhållanden
- Kolla knapar och fästpunkter ordentligt
- Se till att dragbåten har tillräckligt med bränsle
- Ska ni långt bör den bogserade båten ha ankare och ankarlina i ordning, för den händelse att något går snett och man behöver mellanlanda eller nödlanda längs vägen.
- Är sjön grov och den bogserade båten lätt planar, eller om den bogserades roder är trasigt, kan ett drivankare hjälpa till att stabilisera den.

Det finns i huvudsak två metoder att ge sig på bogsering. Om man ska bogsera en båt en kort sträcka i lugnt väder och behöver kunna manövrera i trånga vatten kan man med fördel bogsera sida vid sida. Annars är det med lina från akter till för som gäller.

### **Bogsering med aktertamp**

Dragbåten, det vill säga den som bogserar, bör vara lika stor eller något större än den bogserade. För att den bogserade ska komma så rakt bakom dragbåten som möjligt, är det klokt att använda en hanfot. Ordet hanfot syftar på hanens, det vill säga tuppens, tår som spretar isär som ett Y. De två spretande ändarna fästs på knape på styrbords och babords läring. Hanfoten hindrar bogserlinan från att skava mot och skada eventuell utombordsmotor eller annan akterligt monterad utrustning, samt säkrar upp med två fästpunkter i dragbåten.

Ett enkelt sätt att göra en hanfot är att slå en prusikknop eller en annan greppande knop med ögla mitt på en lina och därefter fästa bogserlinan med en pålstek i öglan. Se 'redaktionen tipsar' för ett enkelt sätt att lära dig nya knopar.

Det är viktigt att fästpunkterna klarar hård belastning. Likaså är det viktigt att knopar inte dras ihop och blir omöjliga att lösa upp. Använd knapslag på knapar så kan du lika lätt låsa som lösa upp fästpunkterna.

Starta försiktigt och vänta tills linan är sträckt med att öka farten. Se till att ingen person kommer i vägen för linan medan den sträcks. Kör inte fortare än 5 knop även om det går, då den bogserade inte kan bromsa. Den bogserade båten kan också hamna i svängningar eller tendera att skära vattnet

från sida till sida, om farten är för hög. Om bogseringslinan behöver justeras i längd är det lämpligast att det görs av den person på dragbåten som har koll på linan och den bogserade.

Börja inbromsningen tidigt, tänk på att den bogserade inte kan bromsa.

Man får tänka på att svänga med försiktigt roderutslag annars är det lätt att det blir svårt att styra för dragbåten. Den bogserade båtens skeppare har till uppgift att hålla sin båt så rakt bakom dragbåten som möjligt och hjälpa till i eventuella svängar med sitt roder.

Åsikterna isär en aning när det gäller längden på bogserlinan, men de flesta verkar mena att minst 3 båtlängder, gärna fem. Det verkar vara en poäng att anpassa längden till vågornas längd för att minska ryckigheten och belastning på lina och fästpunkter.

### **Sidobogsering eller sida vid sida**

Sidobogsering är användbart i trånga utrymmen där manövrerbarhet är viktigt. Det är inte den mest praktiska metoden för längre färder, men till exempel i hamn är den mycket användbar.

Detta kan till exempel göras med hjälp av en gummibåt med utombordare som bogserar en större segelbåt.

Det är förstås viktigt att fendra av. Ta ordentligt tid att fästa linorna så sträckta som möjligt mellan båtarna så att dragbåten eller jollen inte kan röra sig utan att flytta den bogserade. Ju mindre glapp det blir desto bättre kommer allt att fungera. För att åstadkomma detta bör man ha tre eller fyra tampar som man sätter isär så gott det går.

En tamp mellan fören på dragbåten och fören på den bogserade. En tamp mellan akter och akter, och en tamp från bogen på dragbåten till akter på den bogserade. Det är den sistnämnda som kommer att vara mest belastad.

Om båtarna är ungefär lika stora eller dragbåten större, är det bäst att se till att dragbåtens roder är längre akterut än den bogserade. På så sätt blir det möjligt att styra med dragbåten även i den riktningen där den bogserade ligger. Om dragbåten är betydligt mindre, som i fallet med gummibåten, bör man använda den bogserades roder om möjligt, och bara få fart från dragbåten.

Den stora fördelen med sidobogsering är att du kan flytta den bogserade i vilken riktning som helst.

Lästips:

<https://www.cruisingworld.com/how/towing-your-tender>

[https://www.christinedemerchant.com/boat\\_towing\\_water.html](https://www.christinedemerchant.com/boat_towing_water.html)

<http://www.boats.com/how-to/towing-on-the-water>

<http://www.livetombord.se/praktisktbatagande/artiklar/artiklar/20080313/bargning-eller-bogsering-du-ar-skyldig-att-hjalpa-till>

 **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)

 

**KARLSTADS SMÅBÅTSVARV**

Med. [www.karlstadsmabatsvarv.se](http://www.karlstadsmabatsvarv.se)  
Sv. Varvsföreningen



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



# OS-RESAN TILL TOKIO

## 1964

*Från Svenska Finnjolleförbundets hemsida, [www.finnjolle.se](http://www.finnjolle.se) har vi saxat följande resebrev från Bernt Anderssons resa till OS i Japan 1964. Vi tackar Torsten Jarnstam, Ordförande Svenska Finnjolleförbundet som publicerade texten.*



**30/9** Åkte från Karlstad med Värmlänningen kl. 6,30. Spankulerade lite på Stockholms gator.

Samling vid Haga-terminalen kl. 13,40. Lämnade Arlanda 16,30, passerade Nordpolen 21,00 och landade i Anchorage kl. 00,30.

**1/10** Uppehåll för tankning ca. en timma. Kom till Tokio kl. 17,00 "Tokiotid".

Resan tog ca. 17 timmar. Möttes av bl.a. Lilja från NWT.

Åkte buss till Oiso dit jag kom 19,30.

Träffade de övriga seglarna. Får dela rum med "5,5:orna" Lasse Thörn, Sture Stork och Arne Carlsson. Stort rum med havsutsikt och vägbrus som aldrig slutar. Käkade och somnade snabbt.

**2/10** Olympiahamnen låg i en "grannby" Enoshima dit det gick bussar. Seglade Finn och sparrade Boris. Badade i simhallen. Bekantade mig med hotellet.

**3/10** Holger sjuk! Seglade Stare med Pelle Petterson. Hjälpte Pelle och Lasse med inmätningen av båtarna. Köpte kameror. Ute och promenerade i Oiso by, kolsvart.

**4/10** Hämtade kamrorna, och tog snabbt en rulle (72 bilder). Hjälpte Pelle med båten. Klockan 14,00 var det flaggceremoni i Enoshima. Holger mätte inte bra. Klockan 16,00 fick vi ge oss av på "världens häftigaste taxifärd" med Holger till OS-byn, och till svenske läkaren. Vi hade poliseskort, både före och efter oss, hela vägen, och de körde som galna. Vid

kommunbytena stod nya polismotorcyklar och avlöste. Boris och jag fick rum och stannade där över natten. Var ute på stan och kollade in barerna på Ginza.

**5/10** Ute i Tokio och shoppade. Pärlor, skor, album mm. Badade turkiskt bad med massage.

Såg Tokio "by day", med bl.a. Tokio Tower. På kvällen var vi på Hylands hörna. Kass!

**6/10** Boris fick sin jolle. Skruvade och ändrade. Skapliga ämnen, men inte bra. Seglade och provade. Holger fortfarande sjuk (njursten). Badade i simhallen.

**7/10** Trimmat beslag mm. Hyvlat på masten. Provseglat i lite vind men med dåligt resultat. Limmade på masten i toppen. Kuhweide har fått ut en jolle, men protester hörs från flera håll. Östtysken Berndt Demel skall ju representera Tyskland, har det sagts.

Den olympiska elden anlände på sin rundvandring genom Japan.

På kvällen möte som vanligt i rummet hos Bäcker och "Båtsman".



*Fr. v. Bernt Andersson, Boris Jacobson (som kollar den mast han blivit tilldelad), samt Finnjollens konstruktör Rickard Sarby (1912-1977).*

**8/10** Dåligt väder för första gången - regn. Seglat och provat i växlande vindar. Hyvlat på mast nr. 1. Vi var ganska nöjda på kvällen.

**9/10** Träningskör i hopplöst väder. Själv

var jag fjärd sist vid första märket, men trasslade mig upp till topp 15 innan seglingen avbröts p.g.a. maxtid. Vi var ca. 40 startande.

Bland 5,5:orna blev Rush 3:a efter USA och Italien. Ingen av de övriga klasserna gick särskilt bra. Hyvlade på mast nr. 2. Mätt in master och bom.

På kvällen Geishadans på hotellet samt ping-pong med "Boran" och Willhelms (Ned.)

**10/10** Invigning av Olympiaden i Tokio. Avreste från Oiso med buss kl. 9,00, lunchade i Yoyogi och marscherade in på stadion kl. 14,00. Vi var 6500 atleter från 94 nationer och stadion fullsatt med 75000 åskådare. Så här var det:

1. Hälsning på kejsaren under förbimarschen.
2. Uppställning på plan, varefter kejsaren förklarade OS invigt.
3. Olympiafanan kom in och hissades och det blev sång.
4. Tusentals ballonger i alla färger släpptes upp – magnifikt.
5. Den Olympiska eden svors.
6. Den Olympiska elden tändes, av en kille som föddes samma dag som Hiroshima-bomben släpptes, och följdes av kanonskott.
7. 10.000 tusen duvor släpptes, och de Olympiska ringarna ritades på himlen av fem jetplan. Strålände på den solklara skyn.
8. Efter att kejsaren gått fick vi lämna plan.

Ett oförglömligt minne.

Därefter gick vi ut på sta'n. Badade och kåkade en fin middag. Tittade i affärer men köpte inget. Kul tillsammans med Rickard, Boris, Lasse, Sture och Arne. T  
og sista tåget hem till Oiso.



*Boris Jacobsen tittar på och håller i Finnjollen, medan Bernt Andersson fixar med centerbordet på den Finnjolle Boris blivit tilldelad.*

**11/10** Provat mast nr. 2, och fick gånggenast. Boris och jag var nöjda. Plockat i ordning grejorna och gjort en sista finputs. Allt klart! Kölbåtarna likaså och sjösatta.

Kl. 17,00 invigdes OS i Enoshima med elden, fyrverkeri mm. Ölfest på klubben, men vi åkte hem och spelade ping-pong och tittade på TV.

**12/10** Första seglingsdagen. Vi gick upp lite tidigare än vanligt (6,30). Åt frukost och tog bussen till Enoshima. Gjorde i ordning Boris jolle och for sedan ut med en båt ur Japanska flottan, vilken skulle bevaka Finnjollarna. Starten gick utmärkt i ca. 3 m/s växlande vind. Boris kom bra iväg men gjorde några för långa bb-slag och förlorade mycket. Kuhweide som fick representera Tyskarna gick i stället på långa sb-slag och hade turen på sin sida. Han rundade 300 m före tvåan, Peter Barret US som i sin tur var långt före trean Rodesia. Boris först på 14:e plats. Barret gick bra och kunde passera Kuhweide på sista kryssen och trea blev Australien. Boris slutade som 17. Jordbacke klättrade 12 placeringar sista kryssen och slutade 9:a. Otroligt chansigt i den allt lättare vinden. Bland kölbåtarna blir Lasse 4:a och Pelle 9:a, ingen vidare start. På kvällen TV och tidigt i säng.

**13/10** Denna dag var det besvärligt att få plats på någon fölgebåt, men till slut hamnade Rickard och jag tillsammans med Demel, Horst, Mankin m.fl. reserver på en båt.

Starten blev inte bra. Boris och fem andra tjuvstartade, och var tvungna att starta om. Det blev att chansas åt något håll, vilket sällan blir rätt. Vinden var 2 – 5 m/s och växlande. Det var Grekland i täten efter första kryssen före Kuhweide, Boris på 17:e.

I mål var Tysken förbi och US kom 3:a. Omstartade KZ seglade upp sig till 4:e. Jordbacke pumpade sig fram igen till 10:e efter att ha legat 22 vid första märket .

Boris blev inte bättre än 19:e. Katastrofalt för en av favoriterna.

Sammanlagt efter två seglingar G, US, GR vilka alla imponerar.

Bland kölbåtarna ännu en 4:e plats för Lasse och 10:e för Pelle.

**14/10** Konstaterade snabbt att vädret var sämre men mer vind. Riggade jollen och fick plats på samma fölgebåt som igår. Regn och ökande vind. Start i ca. 10-12 m/s. Boris startade mycket dåligt, bland de sista! Henning Wind gick bra och ledde efter en jobbig första kryss. Många kantrade och vi på fölgebåten hade kul. Tyvärr kantrade även Boris på plattlänsen efter att ha legat 8:a. Han kommer dock upp och kan fortsätta. Australien vann knappt före Raudaschl, Österrike, och Wind, Danmark.

Boris kommer i mål som 12:a med bruten mastfot och tappade grejor.

Lasse får ännu en 4:e plats men Pelle gör en fin segling och blir 2:a.

Boris Jacobson och Bernt Andersson klädda i gula träningsjackor och blåa byxor... Sveriges OS-profilkläder 1964.

**15/10** Utmärkt seglingsväder, sol och vind,

5 – 8 m/s. Samma följbåt som vanligt. Starten gick utan tjuvstart, men Boris startar dåligt igen. Nelis fick utdelning på några korta slag efter starten och leder efter första kryssen före KZ, G och F. Boris 9:a. Fransmannen går bra på slörarna och kan så småningom vinna, före Nelis, Tjutjelov, Wind och Boris, som äntligen fick till det. En liten ljusning!

Efter fyra seglingar G, US, KA, F och GR. Pelle lyckades att spika i Staren, och går upp på en 3:e totalt. Lasses Rush åter 4:a På kvällen var det fest på en flottare restaurang tillsammans med ”on land service”.

Smakade för första gången sake. Inte särskilt gott!!

**16/10** Tävlingsfritt. Boris, jag och flera andra for in till Tokio. Handlade lite och tittade efter projektorer mm. Åt lunch på Shiseido på stan och for sedan ut till stadion. Tittade på friidrott från 14,00-17,00, men svenskarna hade inga framgångar. Såg: Tresteg, 5000 m, med Näjde och Esso utslagna och finalerna på 400 m, 800 m och 100 m damer.

For sedan till OS-byn (Yoyogi) där vi fick mat och sovplatser för natten. Lite senare besökte vi Tokios lite skummare gator.

**17/10** Vaknade i Tokio förstas. Som vanligt tittade vi på stan och handlade en varsin elektronisk blyxtutrustning (min funkade inte när jag kom hem). For sedan till stadion igen och såg: Stav, Kula, 200 m. och 3000 m. hinder där L-E Gustavsson blev 8:a. For sedan tillbaka till Oiso, där

**18/10** Ännu en tävlingsfri dag. Dåligt väder, spöregn! Stannade på hotellet och tittade på TV. Åt lunch och åkte till Enoshima för att kolla läget, men åkte direkt tillbaka. Spelade pingis och la oss tidigt.

**19/10** Vädet bra igen, finfint seglarväder 5 – 10 m/s. Boris gjorde en bra start och slog



*Boris Jacobson och Bertt Andersson klädda i gula träningsjackor och blåa byxor... Sveriges OS-profilkläder 1964.*

direkt till bb, (som vi tänkt), men gick lite för långt. Bara 13:e vid första märket. Danmark i täten före KZ, B, GR och US. Nya Zealändaren KZ går upp i ledningen på andra kryssen och Nelis går kräftgång. I mål KZ, D och US. Boris slutar på 16:e plats.

Desto bättre för mina rumskamrater på Rush, som vinner. Pelle blir 2:a, jättebra.

**20/10** Regn på morgonen och 5 – 8 m/s.

Boris byter mast. Gör en bra start och en fin början. Kommer i otakt sista slagen mot märket, och rundar som 9:a. Henning i täten före Mander KZ och Raudaschl. KZ tappar och ställningen i mål blir: D, OE, G, KA o. US

Boris föll tillbaka hela tiden och blir 13:e. Bland Stararna blir Pelle åter 2:a och har medaljkänning. Rush åter 4:a och får svårt.

**21/10** Sista seglingarna med ypperligt väder 4 – 7 m/s. Vi hyvlar desperat på den mjukaste masten. Ingen vidare start men hyfsat med. 10:e vi första märket. Kuhweide ledde från start till mål. Jordbacke 2:a före Wind och Barret. På slörarna går Boris upp till 7:e och nästa kryss upp till 5:e som han lyckas hålla i mål.

Sammanlagt vann Willi Kuhweide överlägset. Klar tvåa blir Peter Barret och bronset lika klart till Henning Wind. Boris slutar på 14:e plats, en klar besvikelse.



Men för mina rumskompisar går det riktigt bra. Rush vinner sista seglingen och kniper ett silver. Pelle och Holger blir 4:a i sista, och blir passerade av USA totalt. Det blev dock ett brons! Två medaljer till seglarna får anses klart godkänt.

På kvällen var det prisutdelning och sayonara-party på Enoshima.

**22/10** Packade båten. Dåligt väder, regn på förmiddagen. Boris och jag åkte till Yokohama och shoppade. Köpte projektorer mm. Tillbaka till Oiso kl.21,00.



*Boris Jacobson och Bernt Andersson tillsammans med "vår speciala favoritservitris, Seiko".*

**23/10** Packat båtar. Åkt till Tokio, shoppat och sett på show. Kl.18,00 var det party på Svenska Ambassaden. Livat värre. Därefter på pub och club. Hem med sista tåget.

**24/10** Mådde inget vidare på morgonen. Tittrade på filmerna jag tagit, inget vidare bra. Åkte än en gång till Yokohama och handlade. Hemma kl. 20,00.

**25/10** Utflykt med buss till Hakone nationalpark. Linbana upp på en gammal vulkan. Mycket fin utsikt från vulkansidan. Varma källor, där man kokade ägg och sålde. Avstod. Luktade svavel. Båttur över en sjö. Såg en märklig procession. Typiskt Japanskt! Buss åter till Oiso.

**26/10** Lämnade Oiso kl.10,00. Vår speciala favoritservitris, Seiko, vinkade farväl.

Mer shopping i Tokio. Köpte en radio till Lelle.

Lämnade Tokio 18,30 med flyg till Bangkok. Resan tog ca. 5 timmar. När vi kom fram var det 27 grader varmt och otroligt fuktigt i luften. Vi tog in på Imperial Hotel där de hade luftkonditionering på rummen.

**27/10** Frukost vid 8-tiden, och sedan sight-seeing på den berömda "floating market". Mycket intressant att se hur man bodde och levde. Husen stod på pålar i vattnet. Där badade och tvättade man direkt i floden, och förbi flöt alla möjliga kadaver, ormar, hundar mm. Här skulle man säkert inte överleva en kallsup. Efter lunchen for vi ut till en sidenhandlare och köpte thaisiden. Därefter bad i hotellets swimmingpool.

Kl. 18,00 var vi bjudna till Norska Ambassaden på drink. Man berättade att man haft en kobra i trädgården dagen innan. Vi smet från partyt för att titta på thai-boxning, där sparkar är tillåtet. Intressant att ha sett det en gång, men inget för mig.



*Bernt skriver autograf... ett av många tillfällen, då svenska seglarna fick skriva autografer till Japanska beundrare.*

Kl. 21,00 middag på hotellet. Därefter ut på vift i Bangkoks nöjesvärld. Såg det mesta men absolut inte det bästa. En taxichaufför körde oss till en massa skumma

ställen, men inte dit vi ville. Hemma vid 2-tiden.

**28/10** Efter frukosten for de flesta i truppen på tempelvisning. Men Lasse, Arne och jag for till en ormfarm där man mjölkade ormarna på gift, och gjorde serum. Där fanns alla möjliga: kungskobrur, vanliga kobror i massor samt andra okända giftormar. Helt otroligt att se hur de hanterade de stora kungskobrorna.

Tillbaka till hotellet, packade och badade. Lunch kl.13,00. Tog sedan en taxi till "tjuvarnas marknad" och tittade mest. Kul att se! Åter till hotellet där vi badade och solade. Planet var försenat 5 timmar, så vi lämnade Bangkok först kl. 23,00.

**29/10** Efter mellanlandningar i Karratchi, Rom och Köpenhamn landade vi 18 timmar senare på Arlanda kl. 11,40. Där fick vi ståligt mottagande, blommor och tal. Christina mötte tillsammans med Tina o. Helene. Boris blev så till sig att han tappade en flaska Sake på golvet. En hund slickade lite men såg förundrad ut. Vi tog buss till Stockholm och tåg hem till Karlstad. Hemma igen kl. 21,12.

Det var en resa det, med minnen för hela livet!

Bernt Andersson

*Bernt Andersson var på 60-talet en våra allra bästa Finnjolleseglare. På den tiden var Sverige en stor nation inom internationell Finnjolleseglning. Många svenska Finnjolleseglare hade under den här tidsperioden, mycket stora framgångar på VM, EM o.s.v. Bernt Andersson "plätad" 11 oktober 2014 i samband med den årliga P-cupen i Karlstad. "I samband med årets upplaga av P-Cupen i Karlstad, uppmärksammades Bernt Andersson. Det var exakt på dagen (11 oktober) för 50 år sedan, som de Olympiska seglingarna i Enoshima 1964 startade. Bernt*



Foto: Torsten Jarnstam

*Andersson fick samtliga P-Cupsdeltagares namn på ett diplom som minner om OS i Tokyo 1964, där Bernt var reserv för samtliga svenska deltagande båtclasser. Bilden visar Bernt med diplommet, dagen till ära - klädd träningsoveralljackan som han var utrustad med för 50 år sedan. Ps. Boris Jacobson från Uppsala representerade Sverige i Finnjolle i Enoshima 1964 och blev 14:e i den samlagda resultatlistan."*



*Här ser vi Boris Jacobsson i samband med prisutdelningen vid Svenska Mästerskapen 2009 i Uppsala. Foto: Torsten Jarnstam Boris Jacobson (1937 - 2013), uttagen att representera Sverige i Finnjolle vid OS-seglingarna 1964. Bernt var reserv i de klasser Sverige deltog i.*

*Texten är hämtad från Svenska Finnjolleförbundets hemsida, [www.finnjolle.se](http://www.finnjolle.se)  
Torsten Jarnstam, Ordförande Svenska Finnjolleförbundet (Karlstad 11 december 2017)*

 Svenska Sjö

Båtförsäkring på mina villkor



"Hos oss får du vara med och dela på överskottet"

Josefin, Laser Radialseglare i världsklass, kund och en av våra 247 000 delägare.



Vi på Svenska Sjö har bara en sak för ögonen. Att ständigt utveckla de bästa båtförsäkringarna och trygghetslösningarna för dig och din båtklubb. Genom Svenska Seglarförbundet är du delägare i Svenska Sjö och det ger dig direkta fördelar som smidig skadereglering, mer omfattande villkor och resultatbonus för medlemmar. Nu får vi tillsammans pengar tillbaka för tredje året i rad! Du får vara med och dela på 4,2 miljoner kronor genom direkt bonus på 2018 års förnyelsepremie.

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





Sjöräddningssällskapet  
presenterar stolt:  
**Eltekniker Mattias Högstrand,  
processingenjör Susanna Dahl  
och säljare Gustav Juliusson.**

Mattias, Susanna och Gustav är tre 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**