



UTKIKEN

Medlemsblad för Karlskrona Segelsällskap
Årgång 45 - Våren 2025, Nr 2





Medlemsblad för Karlskrona Segelsällskap

KSS Seglarevägen 8 371 37 Karlskrona

E-post: kss@knss.nu

Hemsida: www.knss.nu

Redaktionskommitté:
Anders Landenstad

Har Du något Du vill berätta? Skicka in
bilder och texter till

redaktion@knss.nu



Foto: Karl Arneng



Hej alla medlemmar i Karlskrona

Segelsällskap

Hej alla medlemmar i Karlskrona Segelsällskap

I skrivande stund blåser stormen Amy utanför fönstret och regnet öser ner. Några av oss har fått upp sina båtar på land, medan några båtar fortfarande är kvar i vattnet. Oaktat om de stod på land eller låg i sjön, får vi hoppas att stormen inte medfört några skador på vare sig båtar, bryggor eller för den delen annan egendom.

Jag hade i ett tidigt skede tänkt inleda denna ledare med "I år var sommaren på en onsdag...", för det var så jag upplevde det när vi knöt fast i Simrishamn en onsdag i början av juli. Då jag för första gången sommaren 2025 kände att det var riktigt varm och behagligt i luften. Efter att legat inblåst där i drygt ett dygn fortsatte vår färd och när vi så småningom kommer tillbaka till Blekinge med 10-gradigt vatten i Hällevik, så tänkte jag "mina funderingar kring, att sommaren var på en onsdag, verkade stämma". Men efter en, enligt mitt tycke, kall vår och en ovanligt blåsig försommar tog det sig rätt bra ändå och det blev till sist en riktigt schysst sommar. Varmt i både luften och vatten, och en ovanligt tidig algbloomning(!). Det hänger väl förmodligen ihop(?).



På KSS har verksamheten i stort löpt på enligt plan, med kappseglingar, hamnverksamhet och uthyrning av klubbhuset. Framför allt har trycket på vårt fina klubbhus ökat. 2026 är fullbokat och några bokningar gjorda redan in på 2027. Även förfrågningar att hyra klubbhuset under de mindre varma månaderna har strömmat in, precis som ett ökat intresse från företag och andra organisationer som vill hyra. Styrelsen har därför beslutat att öppna för uthyrning alla månader under året, utom de kallaste – december-februari, vilket ger oss ökade intäkter. Utökad uthyrning medför också ett ökat slitage och det kräver kontinuerligt underhåll. Här behövs en ökad insats och mer stöd.

I samband med installationen av våra nya bryggor, som har gett möjlighet till fler och lite större platser, har några platser "gapat tomma" och vi informerade på vårmötet att vi då hade 22 lediga platser. Något vi måste försöka råda bot på. Som ett led i detta har vi erbjudit våra grannar, Sjöscouterna, att ha sina båtar förtöjda på några av de lediga platserna. Men vi behöver fler medlemmar som vill ha sina båtar i den skyddade hamn som KSS erbjuder. Det har ju sedan tidigare varit långa köer för att få en bryggplats hos oss. Det ryktet lever nog kvar och bidrar till att segelbåtsägare inte ens överväger att ställa sig i kö



för en bryggplats, en kö som inte existerar för närvarande. Så har ni vänner och bekanta som gärna skulle bli medlemmar och ha sin segelbåt på KSS – informera dem gärna att plats finns.

Hör mer om det gångna årets verksamhet och kommande planer på årsmötet den 13/11.

Håll ut – det är bara ca 6 månader till sjösättning!

Seglarhälsningar

Peter Renström, Ordf.

Som ni säkert har sett så har vår hamnbod fått en rejäl uppgradering - en ny bokhylla. Det är vår snickrande medlem Niels från Bornholm som i våras erbjöd sig att ersätta vår något bedagade hylla med en ny. Resultatet är en fräsch hylla med god ordning bland böcker och andra skrifter inklusive en "byta böcker" del. Tack Niels för ett bra initiativ och en fin och bra hylla i vår hamnbod!

Jerker / Hamnkapten."





KALLELSE

ALLMÄNT ÅRSMÖTE

TORSDAG 13:E NOVEMBER 2025 KL 19.00

DRAGSÖ UTKIK

KARLSKRONA

FÖREDRAGNINGSLISTA

VERKSAMHETSBERÄTTELSE 2024/25

BOKSLUT 2024/25

ÖVERSIKTLIG VERKSAMHETSPLAN 2025/26

BUDGET 2025/26

Underlag finns på hemsidan under KSS/För medlemmar (inloggning)

senast 10 dagar före mötet

www.knss.nu

samt i begränsad upplaga i klubbhuset

Kaffe serveras

Välkomna!



Föredragningslista till KSS Årsmöte Dragsö torsdag 13:e

november 2025 kl 19.00

1. Fastställande av röstlängd för mötet
2. Val av ordförande och sekreterare för mötet
3. Val av två protokolljusterare tillika rösträknare för mötet
4. Fråga om mötet har utlysts på rätt sätt
5. Fastställande av föredragningslista
6. Styrelsens verksamhetsberättelse för det senaste verksamhetsåret
7. Styrelsens förvaltningsberättelse, inklusive bokslut, för det senaste räkenskapsåret
8. Revisorernas berättelse över styrelsens förvaltning för det senaste räkenskapsåret
9. Fråga om ansvarsfrihet för styrelsen för den tid som revisionen avser
10. Fastställande av översiktlig verksamhetsplan (2025/26–2027/28) samt verksamhetsplan, budget och avgifter för det kommande verksamhetsåret.
11. Val av ordförande för en tid av två år.
12. Val av sekreterare för en tid av två år
13. Val av övriga styrelseledamöter tillika sektionschefer/ledare för en tid av två år.
 - Fyllnadsval av styrelseledamot tillika sektionschef/sektionsledare (Landsektion) för en tid av ett år.
 - Val av styrelseledamot tillika sektionschef/sektionsledare (Klubbhussektion) för en tid av två år.
14. Val av första och andra suppleant för en tid av ett år.
15. Val av gruppchefer för en tid av ett år.
 - Hamnsektion
 - Brygggrupp
 - Förankringsgruppen
 - Underhålls- och Servicegrupp
 - Gästhamnsgrupp
 - Klubbhussektion
 - Underhålls- Servicegrupp
 - Uthyrningsgrupp
 - Verkstadsgroup
 - Lokalvårdsgroup
 - Landsektionen
 - Landgrupp
 - Slipgrupp



Seglingssektion

Kölbåtsgrupp

Jollegrupp

Båtgrupp

Styrelsen

Redaktionsgrupp

Brandskyddsansvarig

Miljöansvarig

16. Val av självständiga funktionärer för en tid av ett år.

Representant i Blekinge Båtförbund

17. Val av en revisor för en tid av två år.

18. Val av en revisorssuppleant för en tid av ett år.

19. Fastställande av sjösättningsdagar 2027

20. Fastställande av datum för allmänna möten under nästa verksamhetsår.

21. Behandling av styrelsens förslag och, och i rätt tid, inkomna förslag från medlemmar.

a) Förslag ang. Prolongering av avtal med Sjöscouterne.

b) S Roséns motion ang. Upptagning av tyngre båtar

22. Styrelsen informerar.

- Former för dialog i klubben
- Ordningsregler
- Upptagning av större båtar

23. Ordet fritt (övriga frågor).

24. Mötet avslutas



STYRELSENS

VERKSAMHETSBERÄTTELSE 2024-2025

STYRELSEN

Styrelsen har under året bestå av; Peter Renström Ordförande, Peter Henrysson Kassör, Staan Österling Sekreterare, Jan Granström v. Ordförande/Landsektion, Jerker Stötsberg Hamnkapten, Magnus Larsson-Hostein Segelsektion, Torgny Johansson Klubbhussektionen samt suppleanterna Oskar Sörnäs och Gustav Lindström.

Styrelsen har under året genomfört 12 planerade styrelsemöten. Styrelsen har fortsätta nyttjat ett styrelsearkiv på nätet för arbetshandlingar och har under året fortsatt att använda Office 365 för denna tjänst. Principen om att dokumentation från styrelsemöten delas i protokoll samt en ärendelista för arbetsuppföljning har fortsatt tillämpats. Den senare förtecknar i högre detalj ärendes framväxt medan beslutspunkter förs till protokoll.

Redaktionsgruppen –”underställd”styrelsen

Utkiken har under verksamhetsåret sedvanligt utkommit med två nummer av bästa redaktionella kvalitet.

Ekonomisk rapport

Resultat

Ett preliminärt bokslut visar att årets verksamhet ger ett resultat från klubbens operativa verksamhet (resultat före avskrivningar) under året uppgående till 433 000kr.

Efter avskrivningar på gjorda investeringar i anläggningarna och finansiella poster blir det ett nettoresultat uppgående till 177 000kr.

Större positiva avvikelser från budget noteras för underhållskostnad hamn, klubbhus och landsektionen samt elkostnad.

Större negativa avvikelser mot budget noteras för avgifter bryggplats och avgift seglarskola.

Investeringar

Byte av två yttre bryggor 1 778 000kr.

Inköp RIB 55 000kr.

Balansomslutning och likvida medel

Föreningens balansomslutning uppgår till 5 314 000kr.



Likvida medel vid årets slut uppgår till 329 000kr (minskning med 1 172 000kr sedan årets början).

Ränta på kapital som satts av på räntekonto uppgick till 0kr.

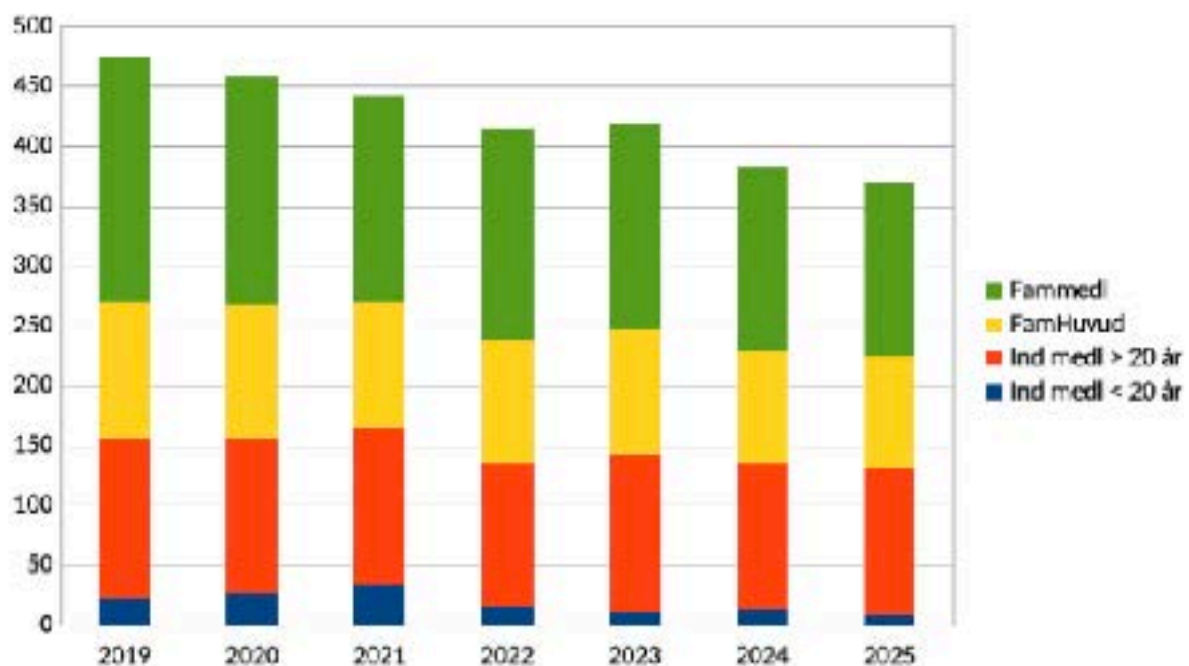
Resultatdisposition

Styrelsen föreslår årsmötet att besluta att hela årets nettoresultat på 177000kr förs till balansräkningen som eget kapital.

Medlemsutveckling

	2024-09-30	2025-09-30	+/-
TOTALT ANTAL	381	369	-12
Ind medl. ≤ 20 år	13	8	-5
Ind. Medl. > 20 år	121	123	+2
Familjemedlemskap	94	92	-2
Familjemedlemmar	153	146	-7

Medlemsutveckling över några år.



Figur 1 Värde för 2025 per 2025-09-30



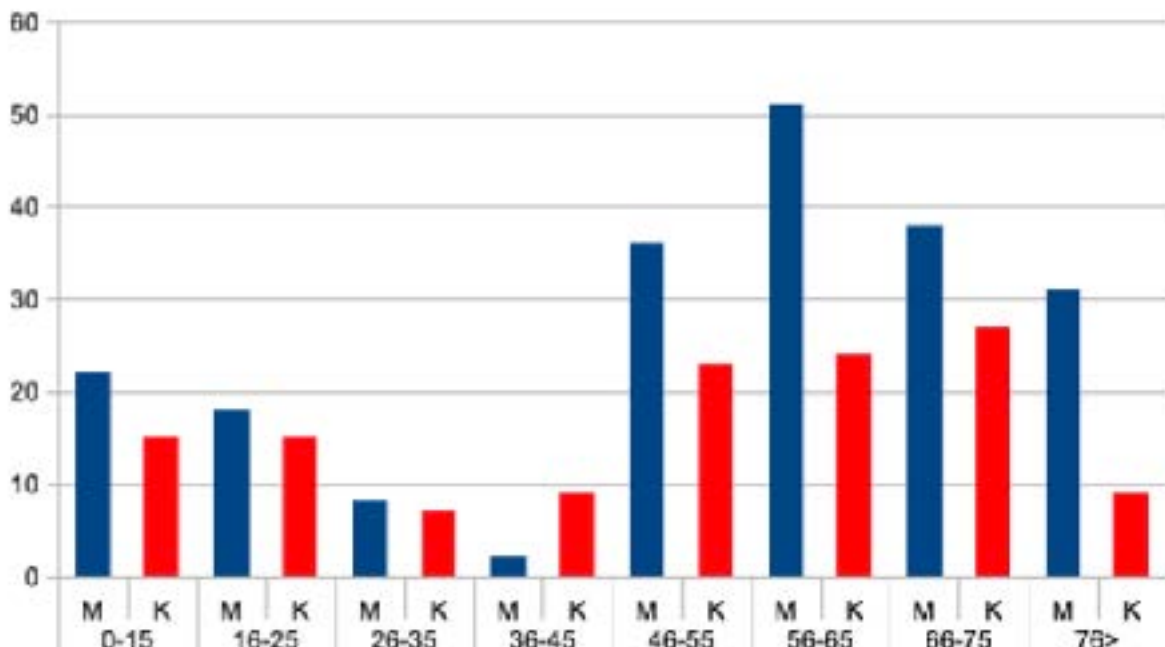
Jubilerande medlemmar

Under verksamhetsåret har ett antal medlemmar haft jubileumsår vad gäller medlemskap i Sällskapet. Vi har;

- Tre med 50-årigt medlemskap
- Två med 40-årigt medlemskap
- Elva med 10-årigt medlemskap

Åldersprofil, könsfördelning

Medelåldern inom KSS är 50 år med toppnotering på 85 år. Arbetsplikt faller ut på den som har plats på KSS. Till detta kommer några som frivilligt åtagit sig arbetsuppgifter. Medelåldern för de som utför arbetsplikt är 59 år. Medlemsfördelning enligt nedanstående diagram. Staplarna anger antal individer grupperat på ålder och kön.



Dubbelanslutning

63 medlemmar är tillika medlemmar i en annan klubb ansluten till Svenska Båttunionen via ett "länsförbund".

Våra system för medlemsregister

Svenska Båttunionen införde som krav att alla medlemmar över 16 år skall vara registrerade med personnummer i BAS. AV 223 registrerade familjehuvud eller individuella medlemmar har f.n. 60 medlemmar ej registrerat personnummer. KSS har, med undantag för registrering av samtliga medlemmar även i Riksidrottsförbundets system, inget behov av personnummer. Svenska Båttunionen samarbetar inte med Riksidrottsförbundet och därmed krävs dubbel administration.



KSS kör sedan våren 2025 även WeUnite (KSS Web) som ett extra medlemsregister. I detta har 186 av KSS medlemmar registrerat sig. WeUnite samarbetar med Riksidrottsförbundet och gör en automatisk överföring av medlemmar.

Verksamhetsredovisning gemensamt

Under året genomförd verksamhet och beslut som inte redovisas under respektive sektion har omfattat;

- Vårstämningen genomfördes enligt rutin första söndagen efter sjösättning. Av drygt 130 medlemmar skyldiga att delta, deltog 75 medlemmar.
- Utdelning ur "Anders Gäfverts fond" till Karlskrona Jolleklubb, Sjöscouterna af Chapman och Karlskrona Segelsällskap Jollesektion.
- Deltagande i BSF och BBF årsmöte.
- Smärre kompletteringar av ordningsregler.
- Byte av stålponter på B/C och D/E bryggorna har inletts under 4:e kvartalet 2024 och fullföljts under 2:a kvartalet 2025. Avyttring av äldre stålponter samt "överleverans" av flytkroppar har genomförts.
- Fraktionssortering enligt av Karlskrona kommun fastställd avfallshanteringsplan inleddes under seglationssäsongen.
- Utökning av KSS webbtjänst, WeUnite, till att omfatta anmälan och administration av seglarskola, jolleträning. Medlemsregistret dubbelförs i avvaktan på inriktning mot huvudsystem.
- Deltagande i, genom SSF förmedlad, provverksamhet för NFB (Nämnden för Båtlivsutbildning). Anmälan, administration via WeUnite. Under våren 2025 genomfördes prov av 11 personer varav en medlem.
- Rutinmässig årlig elsäkerhetskontroll.

Ansätser/målsättningar enligt verksamhetsplan 24/25 som ej genomförts eller 1genomförts fullt ut;

- Samordna KSS informationsflöden – Utkiken, Web, Mail, Anslagstavla, Sociala media (facebook mm).
 - Brist på tid/resurs.
- Större revidering av ordningsregler i syfte enklare med ökad tydlighet.
 - Brist på tid/resurs
- Utarbeta utvecklingsplan för att få unga familjer att bli seglare och aktiva i KSS.
 - Brist på tid/resurs
- Planera och genomföra ett "Öppen Hamn-evenemang" där vi bjuder in allmänheten, för att visa/prova på segelsporten.
 - Brist på tid/resurs



HAMNSEKTIONEN

Hamnsektionen har under verksamhetsåret inom 3 arbetsgrupper genomfört löpande åtgärder för hamnens underhåll och drift, både genom enskilda arbetsinsatser och gemensamma arbetsdagar. Inom sek'onens ansvarsområde ombesörjs bland annat uthyrning och administration kring bryggplatserna och 'llhörande kölistor, utprickning i hamnen, service och underhålla av sällskapetets samtliga bryggor och där'll hörande installa'oner samt dri? och underhåll av hamnbodarna och servicebyggnaden.

Verksamhetsåret har inte utmärkts av några enskilda större projekt inom hamnen, förutom en betydande kvalitetshöjning i hamnbodens kök, utan det har snarare varit, vad man kallar det i många branscher, stabil och lugn drift.

Intensiteten i många insatser påverkas också av att vi väntat på att byta ut de två yttre flytbryggorna och konvertera hamnen helt och hållet till tilläggningsplatser med bommar.

Förankringsgruppen – omfattar underhåll/drift av bryggornas förankring samt utprickning i hamnen. Gruppen har under året hanterat hamnens inre utprickning. Kontroll av kättingar till bryggor utfördes i samband med installation av de nya bryggpontonerna B/C och D/E.

Brygggruppen – omfattar underhåll/drift av bryggor, landgångar, landbrygga och övrigt träarbete kopplat till bryggorna. Gruppen har genomfört planerat underhåll och arbeten på bryggorna i hamnen.

Det löpande underhållet har bestå i byte av visst trallvirke på sektioner av bryggorna. Mindre reparationer kring slitplåtar och övergångar mellan bryggorna har genomförts.

Gruppen har genomfört planerade arbetstillfällen för det allmänna underhållet. Majoriteten av medlemmarna ställer upp på de arbetsdagar som planeras inklusive att ansvara för sjösättning respektive upptagning av slipbryggorna.

Det mest dominerande arbetet har varit bytet av bryggpontoner för B/C och D/E bryggorna samt montage av ca 30 förtöjningsbommar. I samband med att de första båtarna förtöjde vid dessa bryggor, samt lite hård NV vind så justerades och förstärktes förankringen av bryggorna. Ett annat stort arbete i samband med de nya bryggorna och bommarna var att ta upp och frakta bort alla de befintliga bojarna med sina kättingar och tyngder. Visst arbete med de nya bryggorna återstår.

Service- och underhållsgruppen – omfattar underhåll/drift av el/belysning, hamnekan, cyklar, bojflotte, skyltar, vatten, räddning/brand, toatömning och mastkranen samt underhåll/drift av servicehus och hamnbodarna. Gruppen har löpande genomfört underhåll



och förbättringar. För att säkra funktion och minska eventuell "down time" så har toatömningsanläggningen provkörts varje vecka. Sugmunstycket har bytts under säsongen.

I samband med sjösättningen byttes wirespelet för den höga mastkranen. Detta blev en rejäl uppgradering jämfört med det gamla spelet som tjänat oss i 20 år. Bytet blev utfört lite väl sent på grund av att leverantören inte fått alla detaljer i leveransen. Detta gör också att det återstår en del arbete innan utbytet är komplett.

Gästhamnsgruppen - Gästhamnssäsongen inleddes rätt trögt då våren var blåsig och kall. Under säsongen har vi haft ca 540 gästnätter, ungefär som förra säsongen, så efter den tröga starten har det varit rätt bra. Fördelningen mellan svensk och utländska båtar har varit ca 55 / 45, en tendens vi har haft i två säsonger nu.

Vi har haft tre anställda hamnvårdare som bemannat hamnen under högsäsongen. Tiden före och efter hamnvårdarnas anställningstid har verksamheten bedrivits av gästhamnsgruppen samt av övriga medlemmar som på ett förtjänstfullt sätt hjälpt gästbåtar med lämplig förtöjningsplats, hamnavgift och info om hamnens faciliteter. En mycket uppskattad facilitet bland gästerna är våra utlåningscyklar.

Gästhamnen ger ett bra tillskott till vår verksamhet, samtidigt som våra gäster skapar en trevlig och social miljö på KSS under hela sommaren till gagn för våra medlemmar.

LANDSEKTIONEN

Sektionens verksamhetsområde omfattar sällskapets grönområden/grusplaner, slipplan med slip, mastskjul, grillplats, miljöanläggningar samt förplägnad vid sjöstänning och upptagning.

Slipgruppen

- Årlig drift och underhåll av slipvagn/räls/slipmotor och slipskjul
- Uppdragning/sjösättning av båtar och arrangemang av sjösättnings- och uppdragningsdagar.

Land/Miljö-gruppen

- Ordinarie drift/uh av grusplaner/vägar/grönytor/buskar och träd
- Röjning av sly/beskärning av träd/klippning av alla gräsytor
- Ogräs på gångar/vägar/planer bekämpas med harvning/ogräsrensning eller ogräsmedel
- Sällskapets olika blomsterarrangemang/rabatter har planterats och underhållits



- Reparation och underhåll av bänkar
- Underhåll av KSS dragvagnar
- Årlig översyn av oljelänsar och saneringskuddar
- Insamling av aluminiumburkar och Pet-flaskor.
- Underhåll och drift av miljöstation i år med fraktionssortering.
- Uppmärkning av jolleplatser
- Ny anslags-situationstavla samt välkommensskyltar har uppmonterats
- Ny flis har tillförts lekplatsen.

Förplägnadsgruppen

- Anordnat frukost och lunch vid sjösättningar och upptagningar

SEGLINGSSEKTIONEN

Den 2/8 arrangerade vi (kölbåts- och jollegruppen gemensamt) tillsammans med Karlskrona Jolleklubb en sprintävling med 2-krona i Borgmästarfjärden i samband med Karlskronas Skärgårdsfest. 9 besättningar från Blekinge och Småland deltog. Totalt kördes 12 delseglingar.

Kölbåtsgruppen

Under året har gruppen arrangerat kappseglingar för kölbåtar och andra tillhörande aktiviteter.

11 st kvällskappseglingarna (enligt SRS) arrangerades på onsdagskvällar i maj-juni och augusti- september. 17 besättningar medverkade totalt och det var i genomsnitt 6 båtar per segling. Även i år använde vi appen Klubbsegling för anmälan, starförfarande och resultathantering.

Den 14/6 arrangerade gruppen SRS-kappseglingen Skärgårdsrundan med jaktstart på inomskärsbana, med 6 deltagande besättningar.

Den 28/6 arrangerade vi seglingen Aspö Runt, med 2 deltagande besättningar.

SRS-seglingen Höstrusket arrangerades den 13/9 på en inomskärsbana om ca 16 NM, med 9 deltagande besättningar.

KnSS var också medarrangör (tillsammans med Ronneby SS) till shorthanded-seglingen Trärodret, på en distansbana utgående från Tjärö, med 22 deltagande båtar



Jollegruppen

Under året har vi nått våra stora mål genom att ha bra stämning och god närvaro på träningar och seglarskolan. Vi ser ett stabilt intresse för kappsegling och flera seglare har också varit med på de lite större tävlingarna i landet (bl. a. deltagande i JSM för optimist och ILCA samt SM för 2-krona). Vi har under året genomfört de tävlingar vi avsåg; Karlskrona Cup och Höstregattan samt också deltagande i klubbkampen som samordnas av Blekinge Seglarförbund.

Jollegruppen har återigen haft en lång träningsperiod från mars till november. Vi har också välkomnat seglare från våra grannklubbar som har velat träna mer kappseglingsinriktat hos oss. Under hösten har också några av deltagarna från seglarskolan fortsatt i en träningsgrupp.

Seglarskolan

Anmälda elever fördelade på genomförda kurser

Kurs	Elev- antal	Varav KSS medlem	Max elevantal	Beläggning	Medelålder
V.25 Nybörjarkurs	9	2	12	75 %	11,2
V.26 Fortsättningskurs	9	4	9	100 %	12,1
V.28 Vuxenkurs	12	0	12	100 %	30,5
V.29 Nybörjarkurs	12	4	12	100 %	9,8
V.33 Vuxenkurs	4	0	6	66 %	33,5
Summa Elever	46				

Antalet kurser har begränsats av brist på ledare.

Båtgruppen

Efter att en ny RIB-båt har köpts in och en äldre RIB-båt har sålts under året.

Normalt underhåll har gjorts på klubbens motorbåtar (Kulan, Bamse, RIB-båtar) samt våra C55-or och Två-kronor. En av våra Två-kronor har förbättrats med nya segel m.m. för att kunna användas på SM-segling för klubben.



KLUBBHUSSEKTIONEN

Klubbhuset har varit uthyrt nästan alla helger under säsongen vilket gör att intäkterna blir enligt budget.

Planerat underhållsarbete har inte kunnat genomföras då gruppen tappat medlemmar och övriga inte har närvarat som förväntat.

Karlskrona 2025-10-19

Peter Renström Ordförande

Staffan Österling Sekreterare

KSS Kräftskiva 2025-08- 23

Väderutsikterna för en kräftskiva ute på Stenshamn, som det var planerat, var inte så bra, och när några hoppade av, valde vi att fira i hamnboden på KSS. Bättre med en trevlig sammankomst än ingen alls. Vi började lite lätt med en tipsrunda och sen en trevlig båtvisning av våra båtar för varandra. Till kvällen så blev vi 22 personer i alla åldrar. Mycket trevligt. Vi dukade 2 långbord i hamnboden. Med hjälp av lite snapsvisor och allsång slank kräftorna och diverse tillbehör ner.

Tack alla för att ni kom och gjorde det till en jättetrevlig kräftskiva.

Nästa år gör vi ett nytt försök med Stenshamn, hoppas att vi ses då.

Göran och Inga på Deja vu





Amphion 2025

Här kommer lite om Amphions seglingssäsong. Förutom de lokala tävlingarna ställde vi upp i Eton Archipelago Race – ny tillfartssegling till Gotland Runt



Det var ett härligt race som gick från Saltsjöbaden till Sandhamn, med en liten omväg i den fina Stockholms skärgård. Första halvan av racet gick bra, så länge vi fick segla med spinnaker. Sedan gick det rätt bra. Några dagar senare blev det elddopet Gotland runt (bild med en komplett besättning), som var vår första start i en större havskappsegling. Det blev lite dramatiskt redan från start då tävlingsledningen kallade in hela startfältet för de räknade med vindar på över 30 m/s vid Svenska högarna. Starten sköts upp till tidigt måndag morgonmed fortsatt utmanande vindar. Med lite strul första dagen gjorde att vi hamnade i fel vädersystem när vi kom ned till Gotland. Där fick vi träna vårt tålamod, då vi såg Slite i nästan ett dygn. Seglingen från Hoburg tillbaka till Sandhamn gick bra med väder från 2-15 m/s och solsken till åska. Väder kan vara härligt ibland. Tyvärr fick vi upp farten försent på racet för det skulle bli någon bra placering. Med det har vi en stor revanschlust att visa för oss själva att vi kan bättre. När vi hade fått upp tävlingslusten så seglade vi även Bornholm runt.



En härlig tävling, men alldeles för få båtar med. SIMSS berättade att de ska göra allt i sin makt att väcka liv i tävlingen igen. Nu längtar vi och planerar för en ny spännande segelsäsong 2026!

Mvh Joel med Amphion





Kort från Jolleseglarna

Vi sammanfattar året 2025 även om det återstår nästan 2 månader av segling för våra jolleseglare.

Jolleseglarnas säsong på vattnet började som vanligt när isen precis smält och snön låg kvar på bryggorna. Sen var det snabba ryck för våra optimistseglare att hitta formen inför den hektiska tävlingsvåren där bland annat de seglare som ska representera Sverige internationellt ska utses. Och tänka sig Gustaf i vårt gäng fick äran att representera Sverige under Nordiska Mästerskapen i Estland. Ett kvitto på att träning hos KNSS och en stor kämparanda kan leda långt. Grattis Gustaf!

Personligt är jag som jolleansvarig mest ute på optimistregattor då min son är aktiv optimistseglare. Det leder till att min kamera sällan fångar bilder på andra båttyper, det ger inte en helt rättvis bild av verkligheten då vi den senaste tiden fått stora tillskott i andra klasser. Båttypen ILCA, eller Laser som den tidigare hette, är en stor klass hos oss just nu och vi har även seglare som återtagit en plats i E-jollen, vilket är jättekul. ILCA har blivit den vanligaste klassen att gå över till från just Optimist när man blivit för gammal eller vuxit ur den båten. Resultaten i ILCA klassen är rent av fantastiska där vi haft seglare på pallen i flera stora tävlingar och inte minst en andra plats i Masters-SM i ILCA. Grattis Jonas!

Utöver enmansjollarna har vi också haft seglare som provat vingarna i tvåmansjollar. Bland annat har det seglats SM i Tvåkrona med fina resultat.

På hemma plan har vi haft två jolleregattor under året och deltagarantalet ser hoppfullt ut, då vi för första gången på många år hade mer än en startande klass.

Seglarskolan var populär i år med näst intill fulltecknade veckor för både barn och vuxenkurserna. Tyvärr lider vi lite av brist på vuxna ledare som leder till färre veckor än vi skulle önska. Av de seglande barnen har ett litet gäng fortsatt träna i vår träningsgrupp vilket alltid är det främsta målet för våra seglarskolor. Segla det gör man hela livet. För att kunna genomföra en säker seglarskola skaffade klubben en ny ribb under våren. En mindre variant som gör att man kan komma nära ovana seglare.

För att hålla kvar seglare som kanske tycker det är lite för kallt och blåsig på sen höst och tidig vår kommer vi tillsammans med Blekinge seglarförbund anordna aktiviteter på land under årets kalla månader. Liknande aktiviteter gjordes i våras där vi bland annat fick ett inspirerande besök av Anton Dahlberg och hans två OS-medaljer.

Året är som sagt inte slut utan fram till första Advent ungefär tränar vi på Söndagar på klubben, sen åker några av oss ner till Skåne och medverkar på deras samträning som vi började med i våras.

/Jollegruppen



Vintersegling är härligt!



Träna, träna träna!



Jonas under Masters-SM i ILCA (foto Göran Asset)



Prispallen på Olympic Class Regatta för ILCA 4, Snygg jobbat Rasmus!



Gustaf lämnar optimisten för en ILCA



Tävling i Stenungssund i våras.



Ebbe och Nils på SM i TvåKrona



Anton Dahlbergs besök var uppskattat!



Karlskrona Cup bjöd på en jämn fight.



Olympic Class Regatta i Saltsjöbaden



Deltagare på Höstregattan var fler än på länge



Seglarhäng



Klubbens RS Feva används mer och mer.



En helg kan bjuda på blandade väderförhållanden



Vuxenkurs i seglarskolan



Klubbens nya lilla ribbåt



Samträning i Malmö i våras med klubbarna i Skåne.



Långsegling med Nomad 2.0, 2022-2024

En berättelse i tre delar

1. Tankarna, båten, förberedelse.
- 2. Seglingen, 2 år.**
3. Erfarenheter, lärdomar och goda råd.

Avsked

Efter flera års funderande och 2 års upprustning av den båt vi ville segla långt med, var det dags. Vi skulle ha kommit i väg i början på sommaren, för att utan stress kunna ta oss förbi Biscaya, i god tid innan höststormarna börjar rulla in någon gång efter oktober månad. En kraftigt försenad targabåge gjorde att solcellerna inte kunde monteras, och inkopplingen av elsystemet blev först klar i slutet på juli. Nu myntades uttrycket "Det blir inte alltid som man tänkt sig", något som alla seglare känner till, och som följde med oss under hela vår segling.



Den 4 och 5/8 tog vi farväl av familj och vänner i Karlskrona och seglingen påbörjades d. 6/8. Första seglingen blev en hård 12 timmars bidevindssegling till Bornholm med tidvis revad stor och lite inrullad genua. Härfter dog vinden ut och det blev till främst motorgång via Ystad och Skanör till Dragör syd för Köpenhamn. I Dragör hade vi ett grillavsked med den danska delen av familjen. Den vidare seglingen till Kiel gick problemfritt i fint väder. På vägen till Tyskland startade vi upp watermakern som sedan skulle förse oss med vatten under hela vår segling.



Tyskland 15/8-22/8 2022

Våra jorden-runt-seglande vänner i en 50 fots segelbåt hade berättat att man inom EU inte behöver hissa gul karantänsflagg eller kontakta tull- och polismyndighet för inklarering i de enskilda länderna. Myndigheterna har ändå ganska god kontroll på alla båtar som kommer in och ut ur ett land via bl.a. AIS och rapportering från de olika hamnarna. Man ska dock vara förbered på att både tull och polis kan komma och knacka på båten för att gå igenom olika dokument och inspektera båten. Våra vänner verkade ha gått igenom denna procedur i de flesta europeiska länder de besökt. När vi väl förtöjt i Kiel satt vi ett tag på spänn i båten och väntade på besök från myndigheterna. Vi trodde på tysk "ordnung muss sein" och ville vara väl förberedda när de knackade på båten. Efter att ha suttit i båten ett tag och



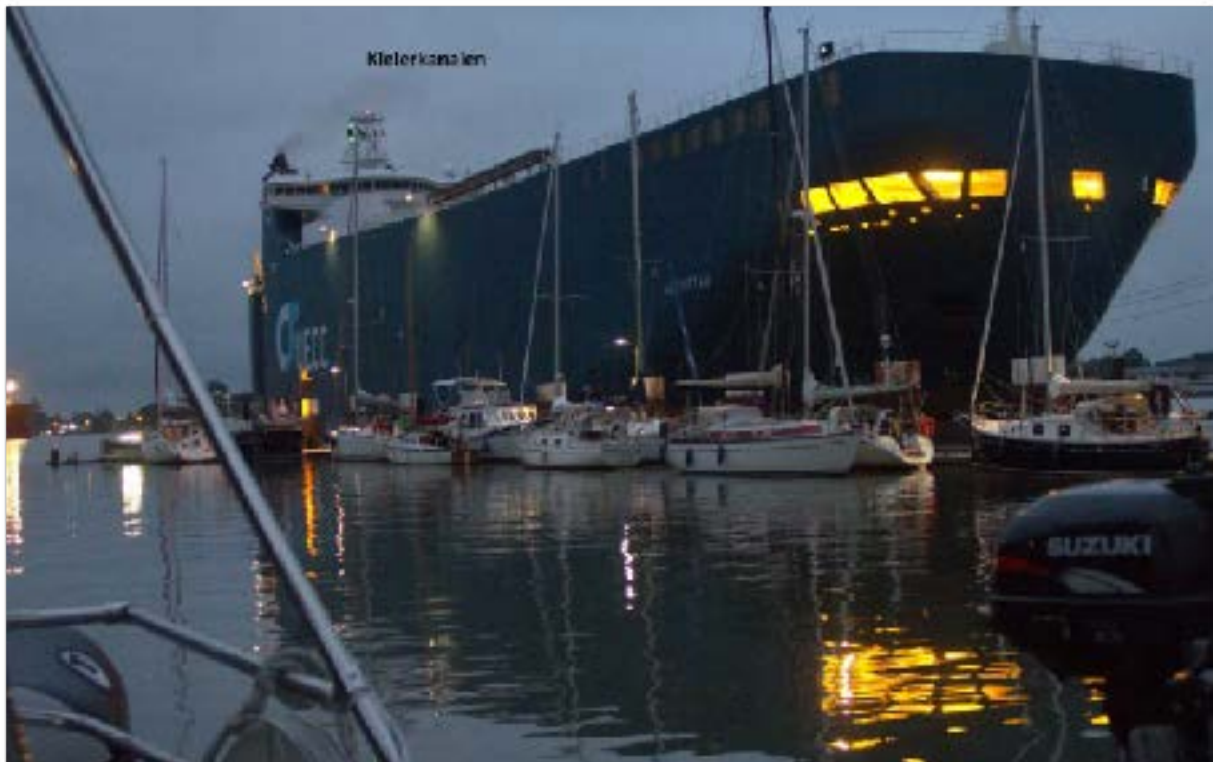
väntat utan att något hände, gav vi upp. Vi tog fram cyklarna och utforskade närområdet och slussen in till Kielkanalen. Under hela vår segling fick vi bara ett besök, av några uttråkade tulltjänstemän, då vi låg i Brest/Frankrike. När vi dagen därpå skulle in i kanalen, låg vi som en av de första båtarna beredda att slussas in kl. 6.30. Pga. dimma släppte man bara in yrkestrafiken. Vi fick ligga och vänta i 5 timmar innan dimman lättade så pass att man började släppa in även fritidsbåtar. När vi väl var igenom slussen blev det full fart för motor för att hinna med de knappt 50 sjömil till Brunsbüttel, i andra änden av Kielkanalen, innan kanalen skulle stänga för fritidsbåtar p.g.a. skymning kl. 21.00.



Kielkanalen är en av världens mest trafikerade kanaler. Den är som minst 168 m. bred och mestadels 11 m. djup. Max hastigheten är ca. 8 knop. Den är inte särskilt charmerande. Mycket yrkestrafik. Längs kanalen finns det 14 ställen där mindre bil- och person-färjor korsar kanalen. Man passerar endast en lite större by, Rendsburger, där det skall finnas en marina. Ofta



skogbeksädda sidor som begränsade vad man kunde se av naturen runt omkring. Väl framme i Brusbuttel låg vi där ett dygt dygn och försökte klura ut när det skulle vara den bästa tiden att slussa ut i floden Elbe för att ta oss ca. 20 sjömil ut till Nordsjön. Strömmen varierar 1-5 knop mellan ebb och flod. Man vill gärna slussa ut med utåtgående ström. Att segla ut i 5 knops motström vore dygt. Som många gånger tidigare upptäckte vi att det verkade enklast att följa med "strömmen". Så på morgonen, när många andra fritidsbåtar cirkade kring och markerade att de vill slussa ut, kastade vi loss och lade oss bland dem. Vi susade sedan med floden Elbe i 9 knops fart ut i Nordsjön. På vägen ut i Nordsjön passerar man hamnstaden Cuxhaven. Här är det många som går in för att övernatta och bunkra. Hamnen är ökad då det gäller att ta sig med hög fart från den strömmande floden Elbe in genom hamnöppningen för att få strömlä i själva hamnen. I stark ström verkar hamnöppningen flytta på sig och öppningen beskrivs ofta som väldig trång, smalare ju mer ström du seglar i. För att slippa onödig spänning valde vi att hoppa över Cuxhaven. Tanken var att segla, i den utlovade nordvästliga vinden, till en av de Ostfrisiska öarna utanför Tyskland. Ute i Nordsjön dog vinden helt ut och vi beslöt då att gå för motor en kortare distans på 30 sjömil till ön Helgoland.





Helgoland

Helgoland tillhör Tyskland men har sin egen flagga. Ön är skattebefriad vilket innebär att man inte betalar moms här. Ön har en jättestor hamn men endast en flytbrygga för fritidsbåtar. Här låg vi och åkte 3 m. upp och ner i hamnen med tidvattnet. Att förtöja längs kajsidorna går inte riktigt när det är så pass stor tidvattenskillnad. Trots att det var något utanför högsäsong fick vi lägga oss utanpå en annan båt. I högsäsong är det rejält trångt med fritidsbåtar i hamnen. Längs med flytbryggan ligger man ofta 6-7 båtar utanpå varandra förutom de som ligger för svaj inne i själva hamnen. Helgoland är något av ett turistparadis och mycket populärt bland tyskar. Taxfree gör att det finns många hotell, restauranger, små butiker och deciderade spritaffärer här. Man kan med snabbfärjor åka hit på dagsturer från fastlandet. Ön är mycket charmerande och vi hade gärna stannat kvar några dagar och insupit den trevliga atmosfären här. Den annalkande hösten och hotande Biscayabukten gjorde att vi bara tillbringade 1 natt här. Nästa morgon, efter att ha fyllt tanken med taxfree diesel, seglade vi vidare mot ön Norderney.



Norderney

En av 13-talet uppradade sandöarna som ligger i Nordsjön strax utanför



Tysklands kustlinje. Det var först här vi märkte av tidvattnet på allvar. Tidvattenskillnaden mellan hög- och lågvatten är 2-3 m. Runt öarna och in mot fastlandet är det väldigt grunt. När vi anlände var det högvatten och vi noterade att alla båtar inte följde farledsmarkeringarna som vi gjorde. Väl inne i hamnen kunde vi stå och blicka ut över vattnet där den ena sandbanken efter den andra dök upp allt eftersom vattnet sjönk undan. Till sist fanns det stora områden där bara mindre muddrade kanaler, utmärkta med sjömärken, var vattenförande. Här gäller det att ha koll på när det är hög- och lågvatten för att inte fastna med båten på en sandbank. Färjornas tidtabell var utformade så de kunde gena över sandbankarna vid högvatten. Stora delar av ögruppen är nationalpark och endast de största är bebodda. Det bor ca. 6 000 invånare fast på ön men om sommaren mångdubblas invånarantalet när turisterna intar den mycket populära ön. På cykel utforskade vi den bebodda västliga delen av turistparadiset. Här finns långa fina sandstränder och många stora hotell. Det var inte lätt att betala med kontantkort här, och vi fick leta upp en kontantautomat för att ta ut våra första euron på resan. Efter 2 nätter här var det dags att segla vidare.

Utvärdering Tyskland

Positivt: Mycket likt det vi är vana vid. Många trevliga hamnar och turistställen längs kusterna.

Negativt: Kielerkanalen är tråkig.

Holland 22/8-28/8 2022



I Holland hade vi beslutat att ta "Staande Mast Route". Ett nätverk av kanaler, slussar, broar och sjöar som tillåter segelbåtar att passera med masten på båten. Nätverket sträcker sig från Tyska gränsen i norr till den Belgiska i söder. Maximal masthöjd är 29 m. Djupgåendet begränsas av den muddrade djupet i kanalerna på 1,75-1,90 m. Längs Atlantkusten på



väg till Holland fick vi ta ett par ordentliga "omvägar" för att undvika de grundaste områdena. När vi närmade oss slussen i Lauwersoog var det lågvatten. Här och var stod det båtar uppe på land, sannolikt helt medvetet. Vi försökte gena lite ett ställe där det såg tillräckligt djupt ut, med då loggen visade att det grundade upp rejält vände vi och seglade tillbaka samma väg vi kommit och valde istället den långa säkra vägen mot slussen. Vi hade föreställt oss stående mastruten som en slags segelmotorväg som skar genom Holland parallellt med kusten. Det var helt fel. Här finns ett virrvarr med kanaler i alla storlekar och riktningar. Man kan hitta mycket information på nätet, om behov av kanalintyg, speciellt VHF-certifikat för kanaler, kartor och liknande. Det som återkom var att man måste ha del 1 av AWINB Wateralmanak. En bok på holländska om regler och rekommendationer för att färdas på kanalerna. Att inte ha denna bok med sig i båten kan innebära



ganska dryga böter om man blir kontrollerad. Vi blev inte kontrollerade och hörde inte heller om någon båt som kontrollerats. Något egentligt sjökort hade vi inte. Vi litade på de kartor vi hittade över kanalsystemet och på appen Google Earth. Några gånger upptäckte vi att kanalen förde oss fel väg och då var det "bara" (inte alltid så bara i de allra smalaste kanalerna) att vända och leta efter en annan kanal som tog oss i rätt

riktning. De flesta broar öppnar automatiskt då du närmar dig. Ibland fick vi kalla med VHF eller ringa för att be om broöppning. Ibland seglar flera båtar efter varandra som ett pärlband i kanalerna. Bandet trycks ihop inför varje bro eller slussöppning för att sedan sträckas ut igen efter passagen. Brovakterna ger nog varandra besked om när enstaka båtar eller en "konvoj" kan förväntas komma till nästa bro. De flesta passagerna är "gratis". Efter att ha passerat ett antal broöppningar kan det dock komma krav om betalning vid nästkommande broöppning. Betalningen, några euro, sker kontant med mynt, i det man passerar. Brovakten svingar, med ett fiskespö, en holländsk träsko ner till dig som du kan lägga din betalning i. Överallt finns det bryggor och ställen längs kanalsystemet där man kan



lägga till. Många gånger var det för grunt ut i kanterna för att komma ända in till förtöjningsplatsen. Många av dessa verkade vara gratis. Här finns även ett flertal mera officiella hamnplatser längs med kajsidorna. Priserna är ganska låga men toalett och duschfaciliteterna är många gånger inte de bästa. Några ställen lägger man sitt avfall i en plastpåse på bryggan invid båten, så kommer det någon nästa morgon och forslar bort det. Vissa ställen kan det vara för grunt för medelstora segelbåtar att lägga till.

Att segla i de holländska kanalerna är som att gå Göta Kanal. Man seglar genom öppna landskap, ibland högre upp än omgivande landområde, genom städer, över och under vägar, genom slussar. Överallt ser man aktivitet, människor, andra fritidsbåtar, djur, bilar och natur. Att segla genom städerna är en annorlunda och kul upplevelse. I de större städerna



finns det många avstickare och återvändsgränder. Här gäller det att navigera rätt. Husen i förorterna har sin tomt helt ner till kanalerna och ibland en, närmast som garageinfart och carport, för sin båt. Flera ställen såg vi rutschkanor från tomten ut i kanalen och överallt badades det i kanalvattnet.

3:e dagen på kanalerna kom vi ut i den stora indämnade IJsselmeer, Västeuropas till ytan största sjö. Genomsnittsdjupet i den stora sjön är 4,5 m. Här seglade vi med 2-3 meter vatten under kölen. Här och var fanns sjömärken som markerade grundare områden, där det var kanske 1 m. mindre djupt än i omgivande vatten.

Efter att ha seglat det mesta av en dag på IJsselmeer kom vi till Amsterdam. Där försökte vi lägga oss i den populära marinan Sixhaven. Den ligger på den nordliga sidan av den stora Noordzeekanal som delar staden, precis på den motsatta sidan av stadscentrum. Tanken var, att vi påföljande dag skulle kunna korsa den stora kanalen med gummijollen och vår 3 hp. utombordare, för att segla genom alla de kanaler som korsar Amsterdams centrum på kors och tvärs. Tyvärr blev vi avvisade från hamnen, som



sannolikt var ganska full, med motiveringen att vår mast var för hög (?). Vi fick därför fortsätta någon knapp sjömil till den stora Amsterdam marina, också den på "fel" sida av kanalen, där vi fick en bra plats. Tanken på att korsa kanalen, med all tung trafik, i vår långsamtgående lilla gummijolle och därefter segla tillbaka längs kanalen till de mindre kanalerna i centrum kändes nu inte särskilt tilltalande. Vi gjorde därför det näst bästa i Amsterdam, tog med cyklarna på gratis-färjan till centrum, och cyklade runt i den cykelvänliga staden.



Vi hade gärna kunnat stanna flera dagar i Amsterdam och de holländska kanalerna, men oktober närmade sig och därmed också sämre väder i Biscaya. Efter 2 dagar lämnade vi stan och fortsatte 9 NM väst, längs den stora Nordzeekanal, till den närmaste slussen ut i Atlanten vid IJmuiden. Sista hamnen i Holland var Haag. På nätet hittade vi tydliga anvisningar

om att man måste kontakta "Traffic Control Center" på VHF innan man anlöpte hamnen då inseglingen var både lång och trång och då man inte ville att in- och utseglande båtar skulle mötas. Efter flera anrop utan svar från TCC fick vi ett svar från en annan fritidsbåt i gästhamnen som sade "TCC har hört era anrop men det verkar inte som om ni kan höra dem. Ni har fått klartecken för att segla in i hamnen". Det var då vi upptäckte att vår nyinköpta fasta VHF inte fungerade på Duplex. När landstationens svar skickas på en annan frekvens kunde vi inte höra det. TCC måste ha irriterat sig rejält på idioterna ombord på den svenska båten Nomad 2.0 som kallat så många gånger om samma sak utan att reagera på deras svar. Det förklarar även att sluss- och brovakterna i Holland var så tröga med att svara på våra anrop att vi ibland var tvungna att ta till mobilen. I Haag köpte vi en bärbar VHF som vi sedan använde vid all duplexkommunikation.



Utvärdering Holland

Positivt: Trevliga människor.
Kanalerna. Amsterdam. Billigt att segla runt i kanalerna.

Frankrike 29/8-5/10 2022

Från Haag i Holland seglade vi 100 sm. direkt till Dunkerque i Frankrike. För att inte anlända mitt i natten började vi seglingen strax efter lunch. Vi hoppade över Belgien. Delvis för att vi inte hade någon belgisk gästflagga och delvis för att vi hade lite bråttom. Det blev vår längsta seglats hittills med båten och vår första nattsegling. Jag kan inte rekommendera någon att börja öva nattseglingar i Engelska kanalen. Vid kvällen passerade vi den stora kommersiella hamnen i Rotterdam, med alla båtar på väg in i och ut ur hamnen, men även ett stort antal båtar som bara låg för ankare ute i Atlanten och väntade, innan det blev kolmörkt. I mörkret såg vi en mängd lanternor från handelsfartyg som oftast höll en rak linje i vattnet, men även från fiskebåtar som irrade runt helt planlöst omkring oss. Förutom lanternorna fanns det även vita, gula och röda fasta eller blinkande ljus från sjömärken, bojar, plattformar, en stor mängd vindkraftverk i stora havsbaserade vindkraftparker och annat som vi inte kunde identifiera. Mitt i natten lystes vår sittbrunn upp av en strålkastare, sannolikt från en fiskebåt väldigt nära oss. Vi förstod inte riktigt vad han ville, men då vi var rädda för att segla in i något fiskeredskap vände vi helt om och seglade i motsatt riktning av ljusstrålen. Vårt planerade nattvaktschema havererade fullständigt och det blev inte mycket sömn den natten. Det var några trötta seglare som anlände till Dunkerque ett drygt dygn senare. God sömn, baguette, moules frites och vin gjorde livet värt att leva igen. Här efter blev det åter dagsseglingar till Boulogne-Sur-Mer, Dieppe, och Le Havre. På väg till Le Havre stötte vi på vår första delfinflock som lekte i båtens bogvatten. Det finns få saker man blir så glad över som att se på lekfulla delfiner graciöst glida runt fören på ens båt. Le Havre, hårt bombat under andra



världskriget, återuppbyggdes mellan 1945–64 med en ”modern efterkrigsarkitektur”. 2005 utnämndes det nya Le Havre som världsarv av Unesco. I vårt tycke mera speciellt än vackert, med en mycket stram betongarkitektur. Vi låg här i 10 dagar och båten åkte berg- o dalbana 6–7 m. upp och ner 4 gånger per dygn med tidvattnet. Vid högvatten låg man nästan i höjd med omgivande staden och kunde titta ner längs gatorna. Vid lågvatten såg man havsbotten runt båten, de mussel- och snäckbelagda hamnväggarna och taken på de omkringliggande husen.



Dan var tvungen att åka till Stockholm, för att hjälpa sin 93-åriga mamma att flytta till serviceboende då hon inte längre klarade av eget boende och var därför borta i 5 dagar. 10 dagar i Le Havre var mer än nog för Hanne och det kändes bra när vi åter kunde segla vidare, nu till den lilla engelska ön Guernsey.

Guernsey

Guernsey är den näst största av kanalöarna. Den är självstyrande men lyder under den brittiska monarkin. Nattsegling dit var inte så brutal som den första, trots ganska hård vind och kryss, nu när var vi ute ur den Engelska kanalen. Mellan öarna i området går det en hel del tidvattenströmmar som ger upphov till strömvirvlar och mycket krabb sjö. Vi hade tur och anlände vid högvatten. Engelska gästflaggan var hissad och då vi nu lämnade EU hissade vi även den gula karantänsflaggan. Efter VHF kontakt med hamnkontoret kunde vi segla rätt in i hamnen och lägga till. Här efter följde den sedvanliga registreringen och hamnavgift i hamnkontoret. När vi frågade om polis- och tullinklarering, hänvisades vi till en papperslapp som vi själva skulle fylla i och lägga i den brevlåda som fanns i början på varje brygga. När tidvattnet drog sig undan sjönk man ner kanske 4 m. Här efter



fanns det en "tröskel" i inseglingen som höll kvar vattnet i hamnen medan det sjönk ytterligare 2-3 meter utanför. Här gällde det verkligen att "tima" in- och utsegling med tidvattnet. Nu var det fish and chips, toast, pubar och engelska på riktigt som gällde i tre dagar.



Åter i Frankrike

Från Guernsey seglade vi 145 SM till Brest som ligger på det nordvästliga hörnet av Bretagne. Nu börjar vi få nattpassen att fungera. Jag tar 20.00-24.00, Hanne tar 00.00-04.00 och jag tar över igen 04.00. Brest verkar vara utgångspunkten för många som vill segla söderut, över Biscayan. Vi anlände 19/9, d.v.s. som planerat för att kunna segla över innan oktober månad och de oväder som brukar dyka upp på senhösten. Vädret var då gynnsamt för en vidare seglats ner mot A Coruna i Spanien 330 sm. bort, men vi behövde sova ut och fixa en del med båten innan vi ville fortsätta över Biscayan. Rev 2 hade låst sig inuti bommen, ett dåligt watermakerfilter och ett slangläckage behövde åtgärdas. När vi var redo för avfärd hade vädret försämrats. Hösten hade ändå kommit ikapp oss. Den ena kulingen med regn efter den andra passerade förbi. 3:e dagen i Brest fick vi besök av ett par tulltjänstemän som knackade på alla utländska båtar vid gästbryggan. De ursäktade sig något med att deras tullbåt var inne för reparation och att de därför inte hade annat att göra. Efter att vi förneka vapen, narkotika och varor som måste deklarerats fyllde de i sina papper och gick vidare till nästa båt. Det var vår enda kontakt med tull- eller polismyndighet under de två år vi seglade runt i Europa. Antar att de i första hand intresserar sig för större > 50 fots båtar. Nu började vi bli tids-stressade igen, dels för att hinna över innan vädret blev ännu sämre och del för att hinna ner till Lissabon innan vår dotter Amanda och pojkvän Jens skulle komma ner och besöka oss i mitten på oktober. Vi var inte ensamma om att invänta bättre överseglingsväder. Vi fick kontakt med andra svenskar, danskar och några tyskar medan hamnen fylldes upp med båtar som alla inväntade bättre väder för en översegling. Den 5/10 kom äntligen det väderfönster vi väntat på, kanske inte det allra bästa, men den sydliga kulingen skulle avta och vrida mot NO i några dagar.



Precis som utlovat avtog vinden något på eftermiddagen och vi gav oss iväg i 10–16 s/m NO vind. Vi hade avtalat med ett yngre tyskt par i en lite mindre båt att försöka hålla VHF-kontakt under överseglingen så vi skulle kunna hjälpa varandra om någon fick problem. Vi var först ut. Efter oss kom en "armada" på 5–7 andra båtar som också väntat på bättre väder. Vi möttes av gammal sjö från kulingarna som dragit förbi, och av rejäla tidvatten-vågor/strömmar som är ökända i området kring Bretagne och öarna häromkring. Båten dansade omkring hej vilt och den ena vågen efter den andra sköljde in över fördäcket när båten dök in i vågorna. Efter några timmar var både jag och Hanne rejält sjösjuka. Hanne som annars inte blir sjösjuk, och jag som knappt minns när jag var sjösjuk senast. När vi kommit ut på djupare vatten och hade passerat alla öarna övergick vågorna till mer behagliga atlantdyningar och vi fick en halvvind på 8–10 s/m. Vi såg inte längre de andra båtarna som lämnat hamnen tillsammans med oss och kunde inte heller få någon VHF-kontakt med det tyska paret. Sjösjukan släppte oss inte, när den väl börjat, och vi kräktes hela tiden under de drygt 2 dygn överseglingen varade.

Utvärdering Frankrike

Positivt: Maten, vinet, atmosfären

Negativt: Tidvatten- strömmar/vågor. Vi hade för bråttom. Många väljer att dagsegla längs kusten istället för att som vi segla rakt över Biscayan.

Spanien 1. 7/10-13/10 2022

På andra dygnet, när vi började närma oss spanska fastlandet trötta och utmattade, beslöt vi oss för att sikta in oss på första lämpliga ställe att vila ut på, istället för A Coruna som låg lite längre bort. På sjökortet hittade vi en stor vik, som såg ut att kunna ge oss lä mot vinden och de ganska höga atlantdyningarna, med staden Viveiro längst in. Vi anlände kl. 18.00 på kvällen och slapp därför ytterligare en natt på Biscayan. Här fick vi en lugn natt för ankare bakom en stor betong pir. Det blev till en välbehövlig sömn och en del mat för mig. Hanne var fortsatt för





sjösjuk för att kunna äta ordentligt. Nästa morgon seglade vi vidare i 14–16 s/m halv vind, och fortsatt stora vågor, de resterande 48 sm. till A Coruna. När sjöjukan väl släppt sitt grepp om oss, under natten för ankare, kom den inte tillbaka. Vi var båda något trötta och utmattade när vi ankom till hamnen den dagen. Hanne vågade inte hoppa i land då det kändes som om hon skulle svimma. Lyckligtvis är det ofta lätt att få hjälp med förtöjning i spanska hamnar. Här i norra Spaniens Atlantkust finns det ett flertal stora ankringsbara vikar. Tyvärr hade vi bråttom för att ta oss längre sydpå. Vi började nu närma oss de farvatten där en grupp späckhuggare roar sig med att anfälla, främst, segelbåtar. Det är något de plötsligt började med för 4–5 år sedan. Något liknande är inte känt sedan tidigare. Det förekommer inte någon annanstans i världen. De består av 10–20 individer som rör sig i mindre grupper i området från södra delen av Biscayan ner till Gibraltar och en bit in i medelhavet. De följer tonfiskens vandring längs Spaniens och Portugals Atlantkust. De dyker upp från ingenstans och rammar båtarna med stor kraft. Främst ger de sig på rodet som de även kan bita sönder. En späckhuggare kan bli 6–9 m. lång och väga upp till 4–8 ton. Ungefär 500 båtar har attackerats sedan det började. Många har fått deras roder förstörda och krävt bogsering in i hamn. 7–10 båtar har sjunkit men ingen människa har skadats allvarligt. Späckhuggarattackerna var det dagliga samtalsämnet bland seglarna i hamnen och det finns olika appar som visar i vilket område de senaste attackerna har inträffat. Enligt apparna var det främst kring Gibraltarområdet båtar blev attackerade och vi kände oss rätt trygga eftersom vi befann oss ganska lång norrut. Efter ytterligare 2 dagars vila och god mat seglade vi vidare till Porto de Corne och sedan till Cape Finistere. Cape Finistere, Europas nordvästligaste udde, även kallad världens ände, tills Christofer Columbus bevisade motsatsen.

Cape Finistere var en upplevelse. Hamnen var full av fiskebåtar i olika storlekar. Här fanns ingen gästplats. Vid hamninloppet fanns en lång flytbrygga i betong som förmodligen skulle fungera som vågbrytare. Här lade vi oss som enda båt över natten. Det hade helt klart blivit lågsäsong för båtturism. Det fanns inga faciliteter för fritidsbåtar och ingenstans där man kunde betala hamnavgift. Den lilla byn var däremot full av turister. De flesta såg ut som övervintrande hippier, men här fanns även en del yngre wannabes. Här och var fanns det hippieinspirerade vandrarhem, yogaklasser, små butiker med allsköns alternativa mat-produkter rökelse o



likn. Det var populärt att gå olika vandringsleder i de omkringliggande bergen, speciellt en 3 km. promenad upp till den stora fyren på udden.

Portugal 13/10 2022- 13/3 2023



Det blev dagsseglingar ner till Portugals näst största stad Porto. Ganska tidigt märkte vi att den sena överseglingen över Biscayan försejnat oss så pass att vi inte skulle hinna till Lissabon 17/3 för att möta vår dotter med pojkvän. De fick besked om att ta bussen norrut till Porto där vi skulle befinna oss och tanken var sedan att de skulle segla med 1 vecka och avmönstra i Lissabon. Den höga klippiga spanska kusten övergick till en lägre kust och sedermera till långa låga sandstränder ju mer söderut längs Portugals kust vi kom. Vi ankom till Porto 14/10 och hann utforska den charmiga





staden en del innan våra gäster ankom 3 dagar senare. Porto är inte cykelvänlig. Staden är byggd på kullar på båda sidor om den stora floden Duoro. Medans vi låg och väntade på besök började det blåsa upp rejält. Inseglingen till floden stängdes av myndigheterna. Vågorna sköljde in över pirerna i flodmynningen och alla båtarna i hamnen låg och gled fram och tillbaka i sina förtöjningar. Det var rejält gungigt. Flera båtars förtöjningar/fjädrar gick sönder. På några båtar rycktes förtöjningsknapen loss. Det blev till 10 dagars ryckande och slitande i förtöjningarna innan det hela lugnade ner sig igen. Vi hörde om en dansk båt som givit sig ut i ovädret (från en annan hamn) på trots av de varningar de fått av hamnpersonalen. Båten hamnade i de kustnära brytande vågorna och alla fyra ombord omkom. Någon segling till Lissabon med Amanda och Jens blev det inte. Vi gick på mat- och portvins turer/provningar och en av dagarna tog vi en guidad tur till Duorodalen, det enda stället där man får tillverka (äkta) portvin. Här besökte vi ett par vingårdar, lärde oss allt om portvin och fick provsmaka de olika sorterna de hade. Varje gårdsbesök avslutades med att fick köpa deras eget vin till "turistpris", dvs. mycket dyrare än vad vinhandlarna i Porto tog för samma portvin.





När vädret lugnat ned sig fortsatte vi mot Lissabon med dagsseglingar på 30–45 sm. Här vill jag nämna Nazaré, en ort känd över hela världen för sin "Big wave surfing. Det fanns surfare, surfutrustning, jetskis som drog ut surfarna till vågorna, över allt. Inne i hamnen fanns det lappar och talades om att det snart skulle komma en internationell "Big wave" -tävling. Då jag frågade på hamnkontoret kunde de inte säga när tävlingen skulle ske. Det är bara något man vet 2–3 dagar innan. Blåser det upp till storm på Atlanten, och går de stora vågor i rätt riktning, så leds vågorna in mot norra delen av stan genom en lång djup undervattenfåra. När vågorna närmar sig land byggs de upp till riktiga giganter. Vågorna måste vara minst 6 m. höga för att räknas som Big wave. Här kan de bli upp till 30 m. höga. Ser man att dessa 20–30 m. monstervågor är på väg så går djungeltrummorna och Big wave cirkusen med entusiaster och proffs från hela världen strömmar till för att träna och/eller tävla. Vi missade cirkusen men såg några som tog sig an vågor på "bara" 10–15 m. (Sök "surfing Nazaré" på Youtube.) Medan de surfade på sina stora vågor ett par sjömil bort tuffade vi in och ut ur Nazaré hamn precis som in och ut ur vilken annan hamn som helst.



Vi anlände till Lissabon, Cascais 6/11. Det kändes som en lite exklusiv förort till Lissabon. Rent och fint. Dyra hotell. Fina restauranger. Här låg vi några dagar medans en ytterligare kuling blåste förbi. När vädret bättrats igen så seglade vi närmare, in mot centrum, Oeras, Parque de Nacoes. Det blev till många och

långa turer i den trevliga staden, dels på cykel och dels med de lokala små söta spårvagnarna (speciellt linje 28, turisternas favorit, som kör en lång sträcka från ena änden av stan till den andra.) för att utforska staden. Stan är mycket trevlig och här är mycket som är värt att se och besöka. Vi beslöt oss för att "övervintra" i Lissabon. Efter en del Googlande beslöt vi att





ta upp båten på ett varv där man hade all möjlig service och där priset verkade rimligt.

När vi i högvatten anlände till varvet latestore på södra sidan av den stora floden Tajo möttes vi av en svensk välkomstkommitté som stod och viftade med svenska vimplar. Där stod besättningarna (3 st.) på de svenska båtarna Wilma och Nomada och hälsade oss välkomna till varvet. De hade förvarnats av varvets ägare att ytterligare en

svensk båt skulle tas upp på varvet. De flesta båtarna var inhemska båtar som låg på varvet för service. Ungefär en fjärdedel av båtarna var långseglare, som bodde ombord på båten under kortare eller längre tid medan de ordnade och upprustade sin båt, eller som lämnat båten på land på obestämd tid. Vi fick veta att man brukade mötas på det lokala öl stället varje fredag eftermiddag för att prata om allt mellan himmel och hav och att man brukade ordna en gemensam grillkväll på varvet lördagar. Både Wilma och Nomada hade stött på späckhuggare strax utanför Lissabon. Den förstnämnde, en långkölad cementbåt med massivt roder i rostfritt stål hade rammats 2 gånger innan späckhuggarna gav sig iväg utan att ha skadat båten. Den senare fick sitt vindroder bockat nästan 90 grader, men inga andra skador. Vi vinterförberedde båten, öppnade alla luckor för vädring, stuvade om allt så luftigt som möjligt. Vi trodde varvsservice i Portugal



skulle vara en del billigare än i Sverige. Vi bad därför varvet tvätta av och bottenmåla båten och polera friborden. Att göra vinterservice på motorn och även byta kamrem, byta motortassar, se över generatoren som inte verkade ladda ordentligt, åtgärda och måla lite ytrost. Dessutom bad vi dem byta propelleraxelns cutlesslager, som vi antog var slitet då vi hade en del vibrationer i båten när vi gick för motor, något som långsamt blivit





värre sedan vi lämnade Sverige. Härfter lämnade vi båten för att fira jul och nytt år med familjen därhemma.



När vi återkom till båten en månad senare, i mitten på januari, var den inte färdig för sjösättning som vi hade hoppats. Motorn skulle vara åtgärdad även om jag inte kunde se att de gjort något åt rosten. Det tog ytterligare 3 veckor innan cutlesslagret var utbytt (något de hade stora besvär med), och båten var klar för sjösättning. I väntan på sjösättning fixade vi lite med båten. Dan monterade glasfiberskenor med avskräckande bultar på rodret för att hålla eventuella späckhuggare på avstånd från vårt roder. Vi hann även få en del varor som vi beställde från det tyska nätföretaget SVB24.com. Det var väldigt smidigt med näthandeln och allt levererades med låg fraktkostnad till varvet där vi låg. Bl.a. köpte vi en liten frysbox så vi kunde ha med frysta varor vid de längre överseglingarna som väntade. När det var dags att betala varvsvärningen var den 3 gånger så hög som



den offert vi hade fått innan vi lämnade båten. När vi protesterade över priset fick vi veta att i deras offert ingick endast upptagningen, sjösättningen skulle betalas separats, att bytet av cutlesslagret var besvärligare än de räknat med och en del annat som de var tvungna att lägga till. Då vi påpekade att man inte gjort något åt rosten på motorn fick jag besked om att de nog hade missat det men att det skulle ordnas innan båten sjösattes. Vi fick ett litet avslag på priset. Vi behövde inte betala för de 3 veckor extra som båten stod på land, då den inte var färdig för sjösättning när vi kom tillbaka. I övrigt hade vi inte så mycket att välja på, utan betalning skulle de inte sjösätta båten. Det var kanske därför det stod en del, närmast övergivna, båtar på varvsområdet på obestämd tid. Rosten "åtgärdades" av en motorkille timmarna innan sjösättning. Han kom med en tandborste och en sprayburk Volvo Penta-färg. Det hade jag kunnat göra bättre själv.



Efter ytterligare 3 veckor i hamnarna kring Lissabon tyckte vi att vädret blivit så pass bra att vi i slutet på februari var redo för att fortsätta seglingen söderut. Oftast blev det till dagseglatser. Det finns ibland möjlighet att ligga för ankare bakom en utskjutande udde eller i lä om hamnpirar som sticker ut, om väderförhållandena tillåter lite våglä. I en del större breda flodmynningar finns det möjlighet att segla in och lägga sig för ankare. Tidvattenskillnad i södra Portugal ligger på ca. 1,5 m. Oftast väljer vi att lägga oss i hamn då det är skönt när båten inte gungar så mycket. Det är också enklare när man vill handla, tvätta, duscha och utforska området på cykel. På väg söderut möter vi många delfinflockar som leker kring fören på båten. Dan fiskar en del, men får bara upp fyra makrillar varav vi slänger tillbaka två, och en mellanstor bonito som hamnar på middagsbordet. På



Algarvekusten, i Ferragudo, besöker vi en kompis som har en lägenhet här. Det blir ett kärt återseende och vi körs runt i området som de värsta turisterna. Här finns även en del riktigt stora turist-marinor med många stora dyra båtar. I anslutning till marinorna ligger det stora hotell med många stjärnor, fina restauranger som specialiserat sig på skaldjur (hummer, ostron) och champagne, husmäklare och olika golfbutiker och golfklubbar.

Utvärdering Portugal

Positivt: Trevliga människor. Alla pratar engelska. Lissabon. Prisnivån. Bra internetuppkoppling.

Negativt: Långt mellan hamnarna. Inte så många ankringsmöjligheter.

Spanien 2. 13/3-11/6 2023

Från Portugal, Algarve seglade vi in i Spanien, Costa del Sol vid den lilla byn Ayamonte. Här märkte vi strax att vi lämnat Portugal. Vi gick upp till stadens turistbyrå för att fråga om man kunde fylla på svenska gasflaskor någonstans. Damen i turistbyrån förstod inte engelska! Med hjälp av teckenspråk och en tom gasflaska trodde vi att hon förstått oss och vi cyklade iväg till den bensinmack hon hänvisat oss till. Där förstod de inte heller något men hänvisade oss vidare till en bensinmack strax utanför stan. Här hittade vi en bensinstation där man även kunde fylla gasdrivna bilar. När vi viftade med den tomma gasolflaskan kom det fram en på stationen med diverse kopplingar som gjorde att han kunde koppla ihop vår gasflaska med gaspumpen och på det sättet fick vi den fylld.

På vägen besökte vi Cadiz en av världens äldsta sjöstäder. På 1700-talet var det ett centrum för handel med länderna kring medelhavet, Asien och Amerika. Centrum är ett virrvarr av trånga gator, gränder och gamla byggnader och mitt i allt ligger en gammal romersk amfiteater som man grävt fram. Strax utanför Gibraltar skörrar vår gamla uttjänta genua och vi byter ut den mot den nya vi köpte i Sverige inför avfärden. Gibraltarsundet är en av världens mest trafikerade farvatten. Här är det endast 8 sm. mellan den sydligaste delen av Europa och Afrika. Det mytomspunna Gibraltar med "The Rock", Gibraltarklippan, erövrades 1704 av brittiska och holländska trupper från Spanien och har sedan dess varit en brittisk koloni. Inklareringen här var enklare än på Guernsey, vi behövde inte ens fylla i någon polis- eller tulldeklaration. Den har en yta på 6,8



kvadratkilometer och en befolkning på 33 000. Här tog vi linbanan upp till toppen av klippan för att beundra utsikten och se på de kända gibraltar-aporna. Vägen ner igen tog vi med cyklarna. Innan vi lämnade Gibraltar besökte vi det lokala museet, det stora tunnelsystemet som man genom århundraden grävt ut i klippan för att kunna försvara sig mot de upprepade spanska anfällen, och några stora naturliga grottor i berget varav man gjort en stor konserthall med magnifik akustik av en av dem.



I Medelhavet slipper man tänka så mycket på tidvattenskillnad. Som mest rör det sig om 40 cm. Fritidsbåtarna är ofta stora och exklusiva, vilket inte minst märks på hamnpriserna som stigit rejält jämfört med priserna längs Atlantkusten. 3–600 kr./natt i lågsäsong och det dubbla i högsäsong juni-augusti. Efter Gibraltar besökte vi eller seglade förbi ställen som Estepona, Marbella, Malaga. Mars och april månad upplevde vi som fin svensk



sommar. Antingen mötte vi inga späckhuggare eller också hade bultarna på rodret haft avsedd avskräckande effekt, hur som helst klarade vi oss in i Medelhavet utan möte med späckhuggare. När vattnet började bli varmt dök vi ner och plockade av skenorna.



I den stora välskyddade hamnen i Cartagena fick vi oss en rejäl överraskning när vi gick in till stan för att äta. Gatorna var fulla av folk och kantade av stolar i 1–3 rader. På avstånd hördes dova trumslag och trumpeter. Vi hade hamnat mitt i Cartagenas stora PÅSK-procession. Vi såg Jesus inträde i Jerusalem. Här fanns romerska legionärer, heliga män, mängder av barn som gick och delade ut godis och stora tunga relikier av Jesus, Jungfru Maria och Apostlarna som bars av upp till 60 personer. Olika cofradias/brödraskap ansvarade för de olika delarna av processionen, som alltid föregås av en orkester med trummor och blåsinstrument. Under påskveckan paraderas det varje dag under olika teman. I hamnen fanns ett antal svenska båtar som använde Cartagena som utgångspunkt för seglingar i medelhavet. De verkade ha en fin sammanhållning med en gemensam



svensk grillkväll en gång i veckan. Man undvek ofta att segla om vintern och mitt i sommaren när det var som varmast.

I Torrevieja besökte vi en arbetskamrat, till Hanne, som har en lägenhet här. Här mottog vi också några fläktar till båten, som vi hade beställt någon vecka tidigare. Vi seglade förbi Alicante (som vi hade besökt med spårvagn och utforskat med cykel) och Benidorm och lade oss i den mindre men trevliga hamnen i Calpe. Här cyklade vi till en saltvatten sjö för att titta på flamingon. De var inte lika fina och rosa som de vi sett på TV från Afrika, de var mera svagt beigefärgade och därför en liten besvikelse. Härifrån var det tanken att vi skulle segla vidare till Ibiza där Sören och Rikke, Hannes bror och svägerska, skulle mönstra på för att segla med i en vecka.



Då det var 3 veckor tills vi skulle få besök beslöt vi oss för att ta en avstickare norrut på 200 sm. till Barcelona. Seglingen dit tog knappt 2 dygn. Vi har varit i Barcelona ett par gånger förut, men aldrig upplevt att där var så många turister som denna gång. Gågatan La Rambla var sig lik med dyra



uteserveringar och människor i mer eller mindre fantastiska utklädnader som ville fotograferas tillsammans med turister för en liten peng. La Boqueria en av Europas mest kända matmarknader frestade med en mängd olika delikatesser. Gaudís galna kyrka la Sagrada Familia var nu nästan färdigbyggd. Utanför stod mängder med folk som ville in. En av dagarna cyklade vi uppför sluttningarna till Gaudi-parken. När vi kom fram ställde vi oss i en lång kö men blev inte insläppta. Vi fick besked om att beställa inträdesbiljett på nätet minst en dag i förväg. Då vi inte orkade cykla upp en gång till så fick det vara för denna gång. Det samma hände då vi ville besöka Picasso-museet nere i stan. Här beställde vi biljetter på nätet och återvände nästa dag för att (beundra) titta på en del av de "mästerverk" han har gjort. Inte riktigt vår smak.



Efter 4 dagar i Barcelona styrde vi kosan söderut mot Ibiza igen. På väg dit gjorde vi ett stopp i Valencia, Spaniens 3:e största stad med 1,6 milj. Invånare. Valencia var en trevlig överraskning. Måste vara en av Europas cykel vänligaste städer tillsammans med Köpenhamn och Amsterdam. Här fanns cykelstigar överallt och dedikerade trafikljus för cykelbanorna. Mitt genom byn har man anlagt en park i en tidigare flodfåra. Parken är 2–400 m. bred och sträcker sig nästan 10 km. mitt igenom byn. Här finns en fin Zoo, stort akvarium med delfinarium, ett interaktivt vetenskapsmuseum bland många andra intressanta och sevärda ting. Det blev till 6 dagar i denna trevliga stad.



Ibiza

Sista stoppet innan den 60 sm. långa överseglingen till Ibiza, som är på storlek med Bornholm, blev hamnstaden Denia. Härifrån finns det färjeförbindelser till ögruppen Balearerna, Ibiza, Mallorca och Minorca. Vi seglade iväg tidigt på morgonen och ankom till en



ankringsplats på södra Ibiza innan solnedgång.



Från ankringen seglade vi nästa dag vidare till huvudstaden Ibiza City. En av de första hamnarna vi kontaktade här ville ha 160 E/dygn (drygt 1 700 kr/dygn). Den tredje hamnen vi fick tag på erbjöd oss plats för 32 E och där lade vi oss. På kvällen samma dag som vi anlände kommer Sören och Rikke med sitt flyg. Flyget hade blivit lite försenat i Zürich och deras bagage hade inte kommit med, men skulle dyka upp något dygn senare. Nästa dag gick de på shoppingrunda för att inhandla det allra mest nödvändiga. De klev från provhytterna rakt ut på gatan i deras nyinköpta sommarkläder. Senare samma kväll dök deras bagage upp. 3:e dagen seglar vi till den populära ön Fermentera, strax söder om Ibiza, som ofta likställs med öarna i Karibien med deras klara vatten och fina stränder. Här låg vi för ankare på 2 olika ställen. Efter Fermentera seglade vi medurs runt Ibiza. Ibiza är ett riktigt partyställe, kanske främst för brittiska ungdomar. Discon, snabbmatsrestauranger, pubar det mesta hade brittisk prägel. Vi hyrde en bil tillsammans och såg det mesta av Ibiza. En av de största turistattraktionerna verkade vara en stor "hippiemarknad" på östra sidan av ön. Efter att ha skickat hem gästerna var vi kvar ytterligare en vecka i Ibiza City i väntan på bra väder inför seglingen till Mallorca. Det



räknas fortfarande som lågsäsong även om sommaren och värmen började tränga sig på. De inköpta fläktarna, 1 i vardera förpiken och akterhytten samt en över köket som kunde vinklas in mot salongen monterades. Dem skulle vi ha mycket glädje av de kommande sommarmånaderna. En glappande kontakt till Watermakern byttes ut (igen). Vi passade även på att byta ut de gamla brandsläckarna (av okänd ålder) mot nya.

Mallorca



Överseglingen på 60 sm. till Mallorca gjordes med nästan kryssbog, i gammal hög sjö, med 1 rev i storen och lätt inrullad genua. Vi hade räknat med halvvind. Seglingen gick fort, 10 timmar. Väl framme på Mallorca hittade vi en vik där vi kastade ankare. I viken fanns en del turistbåtar med diverse olika vattenleksaker och en massa badande människor. Senare på kvällen lämnade de flesta båtarna viken och kvar till sist var vi och en annan båt som ville övernatta. Vi fortsatte längs sydkusten in mot huvudstaden Palma de Mallorca, förbi Magaluf, och låg ytterligare ett par nätter för svaj.

Nu börjar vi kunna detta med att ligga för svaj. Det gäller att mata ut tillräckligt med kätting, minst 3 gånger vattendjupen gärna mer, men inte



så mycket att du riskerar att svaja in i omkringliggande båtar. Helst skall alla båtar ha ungefär lika mycket kätting ute så att alla kan vrida sig runt sitt ankare och hålla ungefär samma avstånd till varandra. Man söker i första hand våglä då det är ett elände att ligga och gunga kraftigt på sin ankarplats. Man får acceptera en del svallvågor från passerande båtar och det omgivande havet. Man hittar aldrig samma lugna vikar som man kan göra i Stockholms skärgård. Att det blåser ner i ankringsvikarna kan vara en fördel då alla båtar då lägger sig i samma riktning från deras ankare. Man får finna sig i att det kan vara ganska kraftiga vindar där man ligger för ankare. Det gäller att lita på att ankaret håller och hoppas på att omkringliggande båtar inte draggas i vinden. För att kunna sova lugnt provade vi ett antal olika ankringsappar. De larmar om båten flyttar sig utanför det område du har angivit. I början vaknade vi ofta av att det larmade då vi lagt det tillåtna området för snävert. Varje gång man väcks av ankringslarmet infinner sig en viss panikkänsla, speciellt om det är kolmörkt ute. Med tiden blev vi bättre på att använda apparna, ange båtens position i förhållande till ankaret och räkna ut svängradien. Vår föredragna app blev Anchor Pro där man ser båtens position på en satellitbild av ankringsplatsen.

Kusten längs med norra sidan av Mallorca är hög och bergig. Här fanns inte så många ankringsmöjligheter i de nordliga vindförhållanden som råde. Vi



valde att gå längs med sydsidan bort till en av alla vikarna som finns på den östra sidan. Där lade vi oss längst in i den långa viken Cala d'or till ett pris på 71 E/dygn. Här mötte vi några vänner som bodde på ett hotell i närheten. Tillsammans med dem utforskade vi ön med buss, tåg och hyrbil. Efter 5 nätter á 71 E tyckte vi det räckte. Vi flyttade båten till Porto Cristo där vi kunde ligga i en kommunal IB hamn för 23 E/dygn.



Menorca

Från Mallorca seglade vi 30 sm. till Menorca, en betydligt mindre ö, som kändes lite mer genuin och inte var så full av turister som Ibiza och Mallorca. På västsidan lade vi oss i den näst största staden, och en gång öns huvudstad, Ciutadella. Staden och hamnen ligger längst in i en trång djup vik. Staden var liten och hade en mycket trevlig äldre bykärna. Vindarna gjorde denna gång att vi valde att gå längs den bergiga kusten på den norra sidan av ön. Här hittade vi två fina ankarvikar. På östsidan gick vi in till öns huvudstad, Mahon, som också den ligger inne i en djup vik. Inseglingen och hamnen är inramad av gamla försvarsanläggningar. Själva byn är ganska tråkig. Här låg vi vid en brygga utan tillgång till dusch eller toalett för 42 E/dygn. Vi låg här i fyra dygn i väntan på att den ostliga



vinden skulle vrida till en mer gynnsam riktning för att kunna segla över till



Sardinien.

Utvärdering Spanien

Positivt: Generellt trevliga människor. Mysig stämning i städerna.

Välfungerande internet med mycket god täckning. Möjlighet att fylla svenska gasolflaskor. Klart vatten och många fina stränder.

Negativt: Många som inte är så bra på engelska. Stora dyra exklusiva hamnar, men det går att hitta en del mindre och billigare alternativ.

Italien 12/6-26/7 2023

Sicilien/Korsika

De 190 sjömil till Sicilien/Italien gick på knappt 2 dygn. Sista biten fick vi ta ner storen för att enbart segla på genuan, för att minska på farten så vi inte skulle komma fram innan solen gått upp. Vi såg ett fåtal delfiner under överseglingen. Det verkar inte finnas lika många delfiner i Medelhavet som ute i Atlanten. De simmar i betydligt mindre flockar och är inte lika lekfulla som de vi tidigare sett. När vi kommit tillräckligt nära för



internetuppkoppling så Googlade vi på lämplig hamn. Vi hittade Alghero där man kunde ligga gratis som transitbåt (?) i upp till 5 dygn. I den stora hamnen verkade det finnas 6 marinor med ett pris på ca. 60 E/dygn. Vi lade oss längst in i den som var gratis. Byn grundades på 1100-talet och har en gammal mysig stadskärna omgiven av en imponerade stadsmur. Vi hade nu 12 dagar på oss innan vår son Nikolaj med flickvännen Linda skulle komma och besöka oss här på Sardinien. Tiden fram till dess fördrev vi i olika ankarvikar i norra Sardinien och södra Korsika (Frankrike). Internetuppkopplingen i Italien/Frankrike är betydligt sämre än i Spanien där man kan få uppkoppling lång ute till havs. Här kan man ligga i en ankarvik utan att kunna få internet. Sjökortet verkade inte särskilt tillförlitliga. Längs kusterna är sjökorten markerade ljusblå utan specificerad djupangivelse. De större grynnorna/stenarna verkar vara markerade, men det verkar som om man många ställen lagt till lite tillfälliga stenar här och var i sjökorten. Med hjälp av hamnappen Navily, där personer beskrivit hamnarna och ankringsplatserna, och med hjälp av Google Earth där man kan zooma in på ankringsvikarna gick det ofta bra att hitta ett bra ställe att ankra upp. Efter flera gratis nätter tyckte vi att vi hade råd att besöka Bonifacio på södra Korsika. Bonifacio är känd som "Staden på klippan". Det är den äldsta staden på Korsika och ligger på södra sidan av ett smalt sund som är omgivet av höga klippor. Från staden har man en fantastisk utsikt ner över sundet med hamnen längst in och även ut över havet. När man går genom de trånga gränderna känner man av historiens vingslag. Hamnavgiften här, i högsäsong, låg på 52 E.



Nikolaj och Linda dök upp på Sicilien som planerat. Vi gjorde ett nytt besök med dem i den spännande byn Bonifacio, besökte några av de ankarvikar vi provat ut och seglade till naturreservatet la Maddalena skärgård i nordöstra hörnet av Sicilien. Här finns många öar och ankarvikar. Här upplevde vi Mistralen, en återkommande kraftig vind från

nordväst som blåser från Frankrike ner över Korsika/Sardinien med vindar av kuling- och ibland stormstyrka. När våra gäster rest hem han vi precis



städa båten innan vår dotter Amanda och pojkvännen Jens åter kom på besök. Det blev till en hyrbilsutflykt på Sardinien, men denna gången fick de även uppleva en del segling, i det sommarvarma Sardinien. Vi hade det väldigt trevligt tillsammans och ännu trevligare blev det när vi presenterades för en ultraljudsbild och beskedet om att vi skulle bli mormor och morfar i december. När Amanda och Jens lämnade oss hade vi varit en månad i området Sardinien/Korsika och vi kände att det var dags att segla vidare. Det nya storsegel vi beställde från Sverige medan vi var i Spanien var färdigt. Eftersom vi inte hade någon mottagaradress seglet kunde skickas till, kontaktade vi flera hamnar kring Rom, där vi räknade med att vara om ett par veckor, för att se om de kunde ta emot vårt segel. De flesta hamnarna vill inte ta ansvaret för att ta emot och förvara (speciellt inte skrymmande) saker åt seglare som inte är på plats. Till sist fick vi napp i en liten hamn i en biflod till den stora floden Tibern som flyter mitt genom Rom.



Elba

För att slippa en lång översegling till italienska fastlandet beslöt vi oss för att segla norr längs Korsikas ostkust och ta ön Elba på vägen. Elba har många fina ankringsvikar. Vi ankrade upp i den stora bukten utanför huvudstaden Portoferraio där vi låg i 2 dagar. När Napoleons krig och



utökande av Frankrikes territorier inte gick så bra längre, abdikerade han 1814 och landsförvisades till Portoferraio på Elba. Kvar finns en öl uppkallad efter honom och hans residens högst upp i stan. Efter en tid på Elba lyckades Napoleon återta makten i Frankrike. 100 dagar senare och efter förlusten vid Waterloo abdikerade han för andra gången och landsförvisades denna gång till ön Sankta Helena i Atlanten där han sedermera dog.



Efter Elba ankrade vi vid ön Giglio, världsberömd när det stora kryssningsfartyget Costa Concordia 2012 kom för nära, grundstötte och sjönk varvid 32 människor omkom. Kaptenen, känd som "Kapten Ynkrygg" lär ha sagt, efter att han själv satt sig i en av livbåtarna, "och nu även kvinnor och barn".

Den 19/7 ankommer vi till den lilla hamnen i Fiumicino strax utanför Rom. Här finns mest lokala fiskebåtar och en del mindre fritidsbåtar. En glad hamnvärd överräckte stolt paketet med vårt nya storsegel som hade anlänt dagen innan. Det gamla seglet var nu rejält delaminerat och hade fått sig ett par revor, så vi var minst lika glada som hamnvärden. Här var varmt, alldeles för varmt. Luften stod stilla, och man varnade för det ena



värmerekordet efter det andra. Lufttemperaturen ligger någonstans mellan 35 och drygt 40 grader och det är 28–30 grader varm i vattnet. Folk svimmade på gatorna och de äldre dog på sina boenden. Turister varnades för att besöka Rom. Vi hade stor glädje av fläktarna vi satt upp och av glassarna i vår frysbox. Frysen klarade dock inte riktigt av att hålla -18 grader. Vi rörde oss mellan båtens skugga/fläktar och närmaste livsmedelsbutik med aircondition. Colosseum, Vatikanstaten, Pantheon och allt annat inne i Rom orkade vi inte ens tänka på.

Utmattade och slöa av värmen beslöt vi oss för att bli klimatflyktingar, lämna båten, och resa hem till Sverige. Båten flyttades till den stora marinan i Tibernflodens mynning. I receptionen frågade vi om vi kunde betala och lämna båten i marinan någon månad. Receptionisten skakade då på huvudet och sade ” Vill ni verkligen ligga här i en månad? Är ni medvetna om hur varmt det kommer att bli?” När vi förklarade att vi ville lämna båten för att undfly värmen fick vi hennes fulla förståelse.

Det var första året av vår segling. Fortsättning följer.



Kollar du din båt i vinter?



Kontrollera med jämna mellanrum under vintern så att din båt står bra. Om marken sätter sig kan det innebära att det blir hårt tryck på vissa av stöttorna eller i värsta fall att båten välter. Detta är särskilt nog när tjälen släpper.

Bind aldrig fast presenningen i bockarna eller stöttorna då det kan innebära att de dras omkull vid kraftig vind.

Skotta av snön från båten när det behövs. Tyngden från snön kan göra att presenningen eller täckstälningen går sönder vilket kan medföra skador på båten.

Vill du veta mer? I vår 52-sidiga Båtgärguide delar vi med oss av våra bästa tips och råd om det mesta som rör båtlivet.



Ta del av tipsen som rör båtlivet i Svenska Sjöns Båtgärguide! Ladda ner den här!



**Undvik tråkiga
överraskningar!
Svenska Sjöns
Båtgärguide
ger dig värdefulla
tips och råd.**



Kundservice: 010-490 49 00
www.svenskasjo.se



Svenska Sjö är stolta över att vara ägna av
riktigt båtfolk, tillsammans utvecklar vi
det svenska båtlivet.



Svenska Sjö

Vi delar Båtlivet med dig