UTKIKEN

Medlemsblad för Karlskrona Segelsällskap

Årgång 46 - Hösten 2026, 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

Omslagsfoto: Anders Landenstad



Foto:Jan Spjut

Hej alla medlemmar i Karlskrona Segelsällskap



Så här dags har väl de flesta fått upp sina båtar på land och lagt på ”täcket” inför vintern, i väntan på en ljusare och varmare årstid. Något som jag tror att alla längtar till nu i gråa november. Vi får stå ut med ett par mörka månader innan det blir dags att börja putsa och fixa på våra båtar igen. Kanske har ni några mindre, eller till och med större projekt, att ta itu med under vintern.

För egen del ska jag försöka bringa klarhet i vad som orsakade en plötslig varvtalssänkning på motorn efter ca 1 timmes felfri motorgång. Något som hände oss efter en skvalpig segling i pinkryss med 10–12 m/s, då vi tröttnade på att sicksacka i motvinden och startade ”järngenuan”. Min första tanke när varvtalssänkning uppstod var att; nu har jag som många andra man hört talas om – ” fått skit i bränsletanken”! Efter lite enklare felsökning samt konstaterat ingen smuts i filtren, har motorn gått som en klocka. Då vi inte hade så mycket bränsle i tanken när det hela inträffade har det i efterhand slagit mig att bränslepumpen kan ha sugit luft i den skvalpiga sjön, och därmed orsakat den tillfälliga varvtalssänkningen. Men utan att ha utrett felorsaken ordentligt, blir det nu till att dränera tanken i vinter, på den diesel som är kvar för att se om där finns någon ”geggig ävja” som orsakat problemet. Förhoppningsvis har ni trevligare projekt att ta itu med.

Den gångna sommaren har vädermässigt varit rätt schysst, med sol och värme. Även om många jag pratat med, tycker sommaren varit blåsig. Det är nog mest den byiga vinden som varit besvärande har jag förstått. Och jag är benägen att hålla med dem. Det är inte lätt att planera när prognoserna inte stämmer. Ibland vare sig i styrka eller i riktning. Det ju en viss skillnad på 3 och 12 m/s, både när det gäller segelsättning, hur mycket sjön bygger och att finna lämplig hatthamn.

Om det är osäkra väderprognoser och byvind som gör att man undviker naturhamnar och i stället lägger till i vår fina skyddade hamn, och på så sätt bidrar till ökningen av ca 100 gästnätter i år, ska jag låta vara osagt. Men ”inget ont som inte har något gott med sig”.

Seglarhälsningar

Peter Renström
Ordförande

KALLELSE

ALLMÄNT ÅRSMÖTE

TORSDAG 12:E NOVEMBER 2026 KL 19.00

DRAGSÖ UTKIK

KARLSKRONA

FÖREDRAGNINGSLISTA

VERKSAMHETSBERÄTTELSE 2025/25

BOKSLUT 2025/265

ÖVERSIKTLIG VERKSAMHETSPLAN 2027/28-2029/30

VERKSAMHETSPLAN 2026/27

BUDGET 2026/27

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 12: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 (2027/28–2029/30) 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.
    Val av styrelseledamot tillika 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
        - Bryggrupp
        - Förankringsgruppen
        - Underhålls- och Servicegrupp
        - Gästhamnsgrupp
    - Klubbhussektion
        - Underhålls- Servicegrupp
        - Uthyrningsgrupp
        - Verkstadsgrupp
        - Lokalvårdsgrupp

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 2028
20. Fastställande av datum för allmänna möten under nästa verksamhetsår.
21. Behandling av styrelsens förslag och, och i rätt tid, inkomna förslag från medlemmar.

• Motioner fr Jonas Lobell, Magnus Jansson

22. Styrelsen informerar.

• Ordningsregler

• Vinterupptagning ”tung/djupgående” båtar

23. Ordet fritt (övriga frågor).
24. Mötet avslutas



STYRELSENS

VERKSAMHETSBERÄTTELSE 2024-2025

STYRELSEN

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

Styrelsen har under året genomfört 12 planerade styrelsemöten. Styrelsen har fortsatt 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 redaktionellakvalitet.

Ekonomisk rapport

Resultat

Ett preliminärt bokslut visar att årets verksamhet gett ett resultat från klubbens operativa verksamhet (resultat före avskrivningar) under året uppgående till 1300kr.

Efter avskrivningar på gjorda investeringar i anläggningarna och finansiella poster blir det ett nettoresultat uppgående till 1 300kr.

Större positiva avvikelser från budget noteras markant ökad intäkt för hyra av klubbhus och gästplats samt minskad kostnad för avfallshantering

Större negativa avvikelser mot budget noteras för avgifter bryggplats, landplats inkl. Kranavgift.

Investeringar

Nytt takpappslager på hamnbodarna, utfört av Takexperten till en kostnad av 61 000kr minus bidrag från SISU på 31 000 kr, totalt för KSS 30 000kr.

Balansomslutning och likvida medel

Föreningens balansomslutning uppgår till 4 928 000kr. Likvida medel vid årets slut uppgår till 578 000kr (ökning med 247 000kr sedan årets början). Ränta på kapital som satts av på räntekonto uppgick till 0kr.

Resultatdisposition

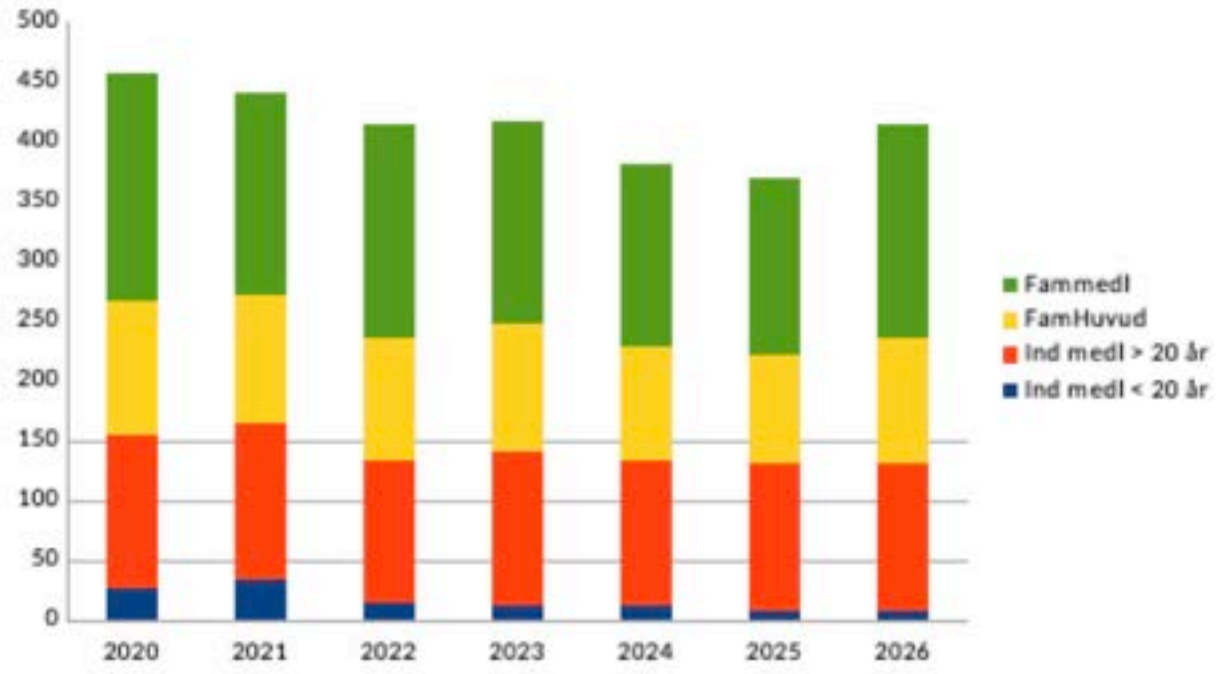
Styrelsen föreslår årsmötet att besluta att hela årets nettoresultat på 1 300kr förs till balansräkningen som eget kapital.

Medlemsutveckling

	2025-09-30	2026-09-30*	+/-
TOTALT ANTAL	369	414	+45
Ind medl. ≤ 20 år	8	9	+1
Ind. Medl. > 20 år	123	122	-1
Familjemedlemskap	92	105	+13
Familjemedlemmar	146	178	+32

*Kan reduceras m.h.t. 2.a förfallodag ej passerats vid publicering

Medlemsutveckling över några år.



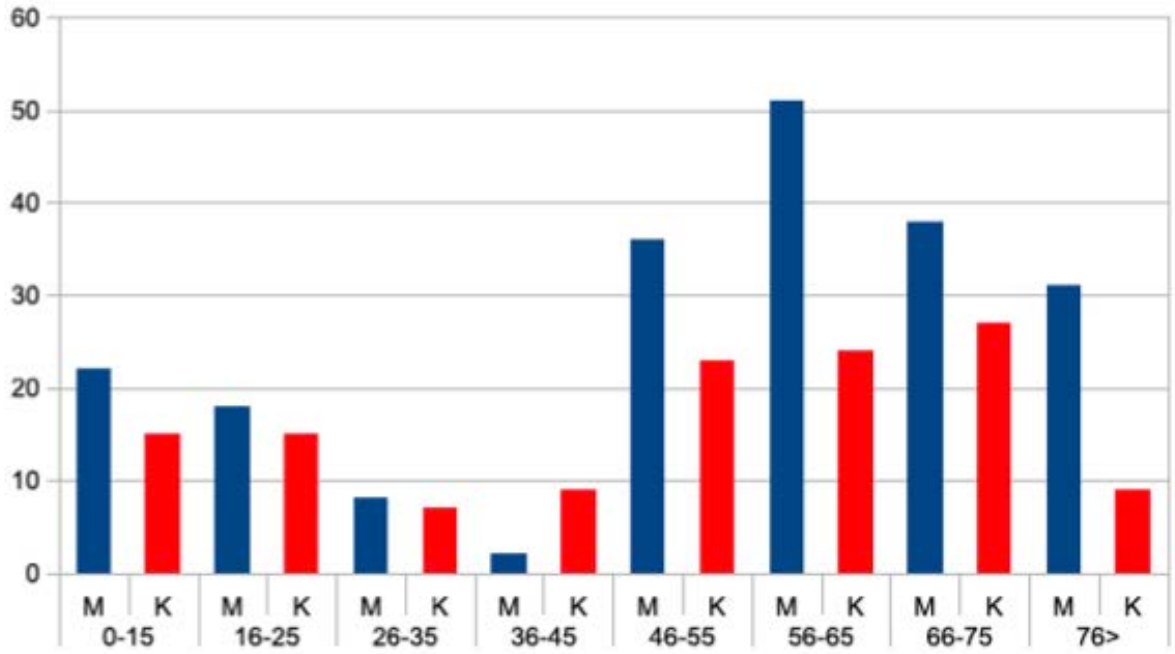
Jubilerande medlemmar

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

- En med 70-årigt medlemskap
- Tre med 50-årigt medlemskap
- Tre med 40-årigt medlemskap
- En med 30-årigt medlemskap
- Fyra med 20-årigt medlemskap
- Nio med 10-årigt medlemskap

Åldersprofil, könsfördelning

Medelåldern inom KSS är 48 år med toppnotering på 86 år. Arbetsplikt faller ut på den som har plats på KSS. Till detta kommer några som frivilligt åtagit sig arbetsuppgifter. Medelåldern för de som uför arbetsplikt är 57 år. Medlemsfördelning enligt nedanstående diagram. Staplarna anger antal individer grupperat på ålder och kön.



Dubbelanslutning

65 medlemmar är tillika medlemmar i en annan klubb ansluten till Svenska Båtunionen via ett ”länsförbund”.

Våra system för medlemsregister

Svenska Båtunionen införde 2024 som krav att alla medlemmar över 16 år skall vara registrerade med personnummer i BAS. Av drygt 400 registrerade medlemmar saknar drygt 100 medlemmar de fyra sista siffrorna. KSS har, med undantag för registrering av samtliga medlemmar även i Riksidrottsförbundets system, inget behov av personnummer. Svenska

Båtunionen samarbetar inte med Riksidrottsförbundet och därmed krävs dubbel administration. Sedan något år tillbaka innehåller medlemsformuläret kravet på fullständigt personnummer. Avsaknaden av fullständigt personnummer i BAS förekommer därför bland medlemmar, inklusive familjemedlemmar, som registrerats före 2024 och ej har hörsammat uppmaningen att komplettera i BAS.
KSS kör sedan våren 2025 även WeUnite (KSS Web) som ett parallellt medlemsregister. I detta är 226 av KSS medlemmar registrerade. WeUnite samarbetar med Riksidrottsförbundet och gör en automatisk överföring av medlemmar.
Så länge Svenska Båtunionen inte samarbetar med Riksidrottsförbundet på systemnivå kommer den manuella avstämningen gentemot Riksidrottsförbundets register att bestå. Till nyare medlemmar ges informationen att de skall skaffa sig ett konto på KSS hemsida (WeUnite).

Verksamhetsredovisning gemensamt
Under året genomförd verksamhet och beslut som inte redovisa under respektive sektion har omfattat;

- Vårstädningen genomfördes enligt rutin första söndagen efter sjösättning.
- Utdelning ur ”Anders Gäfverts fond” till Karlskrona Jolleklubb och Karlskrona Segelsällskap Jollesektion.
- Deltagande i BSF och BBF årsmöte.
- Smärre kompletteringar av ordningsregler och rutiner
- Utökning av KSS webtjänst, WeUnite, till att omfatta anmälan och administration av seglarskola, jolleträning. Medlemsregistret dubbelförs delvis i avvaktan på inriktning mot huvudsystem.
- Deltagande i, genom SSF förmedlad, provverksamhet för NFB (Nämnden för Båtlivsutbildning). Anmälan, administration via WeUnite. Under verksamhetsåret har 14 personer genomfört prov varav 8 st efter genomförd seglarkurs.
- Etablerande av KSS Facebooksida av företagstyp samt en särskild privat grupp för medlemmar. Båda administreras av särskilt utsedda.
- För första gången genomfört “Båtlivets dag”

Ansatser/målsättningar enligt verksamhetsplan 25/26 som ej genomförts eller genomförts fullt ut;

- 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

- Rutinmässig årlig elsäkerhetskontroll.
    - Planeringsmiss

HAMNSEKTIONEN

Hamnsektionen har under verksamhetsåret inom 3 arbetsgrupper genomfört löpande åtgärder för hamnens underhåll och drift, både genom enskilda arbetsinsatser och gemensamma arbetsdagar. Inom sektionens ansvarsområde ombesörjs bland annat uthyrning och administration kring bryggplatserna och tillhörande kölistor, utprickning i hamnen, service och underhålla av sällskapets samtliga bryggor och därtill hörande installationer samt drift 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.

Kontroll av kättingar till bryggor utfördes i samband med installation av de nya bryggpontonerna B/C och D/E.

Intagning och utläggning av Sällskapets utpricknin̈gar i hamnområdet gjorts samt att målning av prickarna har skett.

Som en direkt fortsättning på grundstötningar i hamnen under föregående säsong så har ytterligare dykningar kring de nya bryggornas förtöjningar skett. Under arbetet har ytterligare gamla förtöjningar identifierats. Både dessa gamla samt några nya förtöjningsvikter har ytterligare spolats ner i bottensedimentet så att det idag inte finns några kända sådana på ett djup av mindre än 2 meter.

Bryggruppen – omfattar underhåll/drift av bryggor, landgångar, landbrygga och övrigt träarbete kopplat till bryggorna.

I hamnen har förutom ordinarie service- och underhållsarbete också en del avhjälpande insatser

genomförts. Som exempel kan nämnas:

- Reparation av brustna förankringar mellan jollebryggan och land.
- Reparation av steg på jollebryggans stege.
- Reparation av stag mellan D/E bryggans 2 yttre pontoner.
- Permanent fastsättning av stegar på B/C och D/E bryggornas yttre ändar.
- Korrigering och fastsättning av spångar mellan B/C och D/E bryggornas sektion 3 och 4 respektive.

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. Förutom det underhåll och den service

som varit nödvändigt eller ingått i ordinarie underhållsprogram, så har ett antal åtgärder i form av investering eller mer eller mindre direkt avhjälpande typ utförts.
Årets största utgift är ett nytt takpappslager på hamnbodarna. Arbetet har utförts av en entreprenör och vi har fått visst bidrag från SISU för åtgärderna.
Vatten och el är du draget och installerat hela vägen ut på de nya bryggelementen på B/C och D/E.
Tvättmaskinen i Servicebyggnaden har under senare delen av sommaren drabbats av en återkommande driftstörning som gjorde att den avbröt pågående tvättprogram. Detta visade sig bero på att pump / filter var i princip totalt igensatt av diverse föremål, vissa mindre förväntade i en tvättmaskin än andra. Efter rensning och rengöring så har maskinen åter fungerat som den skall.
Vår anläggning för sugtömning av septitankar har under säsongen inte varit driftsmässigt pålitlig och många timmar av felsökning och åtgärder har utförts. Antalet teorier om vad som varit fel har varit flera, signalfel, elfel, vakuumfel, manometerfel, etc. Med någon dryg månad kvar av säsongen valde vi att stänga ner anläggningen, vilket meddelades medlemmarna via e-post samt att skylten på bryggan tejpades över.
Avverkning av vass längs land inom hamnens område.
Gästhamnsgruppen - Gästhamnssäsongen inleddes lite trögt då våren var blåsig och kall. Men senare så bättrade det sig och vi har under säsongen har vi haft ca 640 gästnätter, ungefär 100 fler än förra säsongen, så efter den tröga starten har det varit rätt bra. Fördelningen mellan svenska och utländska båtar har varit ca 60/40, Betydligt fler svenska alltså, vilket är en omsvängning från de tidigare säsongerna.
Vi har haft tre anställda hamnvärdar som bemannat hamnen under högsäsongen. Tiden före och efter hamnvärdarnas anställningstid har verksamheten bedrivits av gästhamnsgruppen samt av övriga medlemmar som på ett förtjänstfullt sätt hjälpt gästande båtar med lämplig förtöjningsplats, hamnavgift och info om hamnens faciliteter. En mycket uppskattad facilitet bland gästerna är våra utlåningscyklar.
Gästhamnsverksamheten ses av sällskapet som en viktig del i verksamheten och som både skapar en levande hamn och utgör ett ekonomiskt bidrag. Vår hamn är ett uppskattat besöksmål både för helgbesökare och passerande svenska och utländska semesterseglare. Många är återkommande besökare.
Gästhamnsgruppen saknade under verksamhetsåret gruppledare.

LANDSEKTIONEN

Sektionens verksamhetsområde omfattar sällskapets grönområden/grusplaner, slipplan med slip, mastskjul, grillplats, miljöanläggningar samt förplägnad vid sjösättäning 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 bekämpats med harvning/ogräsrensning eller ogräs-medel
- 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 välkommenskyltar har uppmonterats
- Ny flis har tillförts lekplatsen
- Ommålning av byggnader

Förplägnadsgruppen

- Anordnat frukost och lunch vid sjösättningar och upptagningar

SEGLINGSSEKTIONEN

Den 3/8 arrangerade vi (kölbåts- och jollegruppen gemensamt) tillsammans med Karlskrona Jolleklubb en sprintävling med 2-krona i Borgmästarfjärden i samband med Karlskronas Skärgårdsfest. 11 besättningar från Blekinge och Småland deltog. Totalt kördes 11 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. 21 besättningar medverkade totalt och det var i genomsnitt 8 båtar per segling. Även i år använde vi appen Klubbsegling för anmälan, starförfarande och resultathantering.

Den 13/6 arrangerade gruppen SRS-kappseglingen Skärgårdsrundan med jaktstart på inomskärsbana, med 10 deltagande besättningar.

Den 28/8 arrangerade vi seglingen Aspö Runt, med 7 deltagande besättningar.

SRS-seglingen Höstrusket arrangerades den 12/9 på en inomskärsbana om ca 16 NM, med 13 deltagande besättningar.

KnSS var också medarrangör (tillsammans med Ronneby SS) till shorthanded-seglingen Trärodret, på en distansbana utgående från Tjärö den 5/9, med 11 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 JNM och JSM för optimist och JVM och JSM i 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.

Seglarskolan

Anmälda elever fördelade på genomförda kurser

Kurs	Elev-antal	Varav KSS medlem	Max elevantal	Beläggning	Medelålder
V.25 Nybörjarkurs	7	4	12	58 %	10
V.26 Fortsättningskurs	3	1	12	25 %	11
V.27 Nybörjarkurs	6	1	12	50 %	11,1
V.28 Nyb. vuxenkurs	5	2	9	55 %	42,2
V.29 Nybörjarkurs	12	2	12	100 %	9,5
V.30 Nyb vuxenkurs	6	5	9	67 %	38,6
V35 helg mix vuxenk.	5	3	9	55 %	38,6
Summa Elever	**44**				

Antalet kurser har begränsats av brist på ledare. Nytt för året har varit Fritidskortet som innebär att staten betalar en del för ungdomar. Detta har utnyttjats för sju elever.

Båtgruppen

Underhåll och vissa reparationer har gjorts på klubbens motorbåtar (Kulan, Bamse, RIB-båtar) samt våra C55-or och Två-kronor.

KLUBBHUSSEKTIONEN

Klubbhuset har varit uthyrt nästan alla helger under säsongen vilket gör att intäkterna blir över budget.Planerat underhållsarbete har kunnat genomföras.

Karlskrona 2025-10-19
Peter Renström Ordförande
Staffan Österling Sekreterare

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.**

3/3 Erfarenheter, lärdomar och goda råd

Varför?

Det finns nog lika många anledningar till att folk ger sig iväg på en långsegling, som det finns långseglare. För många är det pensionärslivet som ger en tidsmässig möjlighet att vara hemifrån. Vissa får plötsligt ekonomiska möjligheter att resa iväg, arv, vinstutdelning, möjlighet att via internet arbeta varsomhelst (distansarbete, bloggare/ influencers). Några vill ha ett avbrott i sitt ”vanliga” liv och tar därför ledigt från sitt arbete och plikterna därhemma, för att ge sig ut och segla. Åter andra flyr undan problem därhemma, värnplikten, vantrivsel på arbetet, konflikter. Jag har mött dem alla. Den vanligaste anledningen är nog ändå önskemålet om att uppleva sitt livs äventyr, utmana sig själv och se nya platser.

Man måste inte ha en egen båt. En del ”hänger med” vänner eller seglarbekanta som givit sig av, och åter andra båt-luffar från ställe till ställe.

Varför väljer man segling och inte bil, tåg, cykling, vandring eller något annat. Man måste nog genuint tycka om vatten och hav och atmosfären längs kuster och hamnar. En stor fördel med segling är förstås att man har med sig sitt ”hem” vart man än seglar.



Förberedelse

Många har förberett sig i flera år. Succesivt bytt upp sig till en allt större båt och sparat ihop pengar för den stora seglingen. Några är mycket väl förberedda och har gått navigeringskurser, tidvattenkurser och läst på om meterologi, havsströmmar och hantering av båtar i hårt väder och även lärt sig hur man hanterar en sextant. Det finns även de som inte förberett sig särskilt mycket, som räknar med att lära sig hur man navigerar och handhar en båt i alla väder ”på väg” och som tycker de kommer att klara sig minimalistisk i en väldigt liten båt.

De flesta tillhörde nog som vi, en mellankategori. Vi hade seglat tillsammans i många år och kände oss väl förtrogna med båtar, hav och hamnar och enklare navigering. Vi bytte upp oss till en båt som skulle passa oss för en långsegling några år innan vi gav oss iväg. Båten avprovades och upprustades för långfärdssegling. Vi monterade solceller (700 W.) och en watermaker (35 l/t. som nog var lite för liten) och var därmed helt självförsörjande när det gällde el och vatten. Några av våra vänner, som under 5 års tid hade seglat jorden runt, gav oss en del goda råd och tips. Vi tog bägge en VHF-kurs. Jag köpte några böcker om meterologi, tidvatten, oceansegling och annat smått och gott som kunde vara bra att veta under en långsegling på öppna farvatten. Intentionen var god men orken/motivationen/lusten att läsa böckerna innan vi gav oss av var sämre. Böckerna följde dock med i skeppsbiblioteket och användes någon sällan gång för att besvara någon fråga som dök upp. Under vår segling byggde vi succesivt upp vårt kunnande ”på väg”. Den bästa lösningen på frågor och problem som dök upp var internet/Google, diverse appar och andra seglare vi mötte på vägen.

Navigering

På båten hade vi 2 olika kartplottrar med var sin strömkrets till batteriet. Den ena en kombinerad radar och kartplotter. Som reserv hade vi en handburen GPS som åtminstone skulle kunna ge oss våra koordinater och så naturligtvis även våra mobiltelefoner. Under den första seglingen till Tyskland hade vi även papperssjökort. Tanken var att vi skulle utvärdera ifall vi skulle behöva köpa ytterligare papperssjökort under resten av seglingen. Men vi saknade inte papperssjökort någon gång under hela seglingen. Allt eftersom vi seglade ut ur våra digitala sjökort beställde vi nya på nätet. Fungerade problemfritt.

Till navigeringsavsnittet tillfogar jag AIS och radar. Det är inget man måste ha. En AIS-mottagare som enbart tar emot andra båtars AIS signal (och gärna även deras kurs och hastighet) på kartplottern är trevligt och bra för säkerheten. Fungerar lite som en radar, men bilden är mycket mer lättolkad. Ofta kan man se de omgivande båtarnas namn vilket gör det lättare att kalla upp dem på VHFn. En AIS som både sänder och tar emot är kanske att föredra. Det är en bra säkerhetsfunktion att sända ut sin position, så att alla större skepp som måste ha, och fritidsbåtar som kan ha AIS, kan se ditt fartyg på deras plotterskärm. Man kan dock inte alltid lita på att alla båtar i närheten har en

fungerande AIS-funktion eller är helt uppmärksamma på vad det är deras skärm visar. En bra utkik horisonten runt och en korrekt tolkning av andra båtars rörelsesmönster (speciellt svår med fiskebåtarna som plötsligt och oförklarligt kan ändra sin kurs) är den bästa säkerheten mot kollisioner. En annan kul fördel med att själv sända AIS-signal är att anhöriga i Sverige kan se var man befinner sig, och att man även kan se var de seglarvänner man möter tar vägen.
Radarbilden är svårtolkad, och det krävs mycket övning under goda siktförhållanden för att vid dålig sikt kunna föreställa sig vad det är man ser på skärmen. Vi hade en begränsad nytta av radarn. Vid ett par tillfällen hade vi rejäl dimma. Radarn gjorde att vi vågade gå vidare för motor i låg fart. Utan radarn hade vi kanske valt att ligga stilla och lyssna efter andra båtar till sikten blivit bättre. Fiskebåtarnas lanternföring längs speciellt Spaniens, Portugals kust och inne i Medelhavet är mycket tveksam. Ibland endast ett litet vitt ljus, ibland något slags blinkande ljus och i sämsta fall helt släckta lanternor som de av och till tände. Radarn gjorde då att det var lättare att se var båtarna befann sig i mörkret.

In- och utklarering

Våra jorden runt seglande vänner berättade hur de behövde klarera in och ut i alla länder de angjorde. I Europa behövde de oftast inte göra något aktivt själva. Tullen och polisen brukade uppmärksamma när de kom in i hamn och kom då ut på bryggan och knackade på båten. Vi hade förberett oss med en mapp där vi hade alla båtpapper, ”crewlist” (papper med information om båten, hemmahamn, besättning ombord, nationalitet och passnummer). Enligt uppgift skall det vara viktigt att man kan dokumentera att momsen på båten är betald för att inte riskera att drabbas av obehagliga straffavgifter. Vi behövde i stort set inte klarera in eller ut någonstans i Europa. Inte heller kom tullen eller polisen och knackade på båten. Vi antar att det kan bero på att våra vänners båt var ca. 14 m. lång (>12 m. registreras som fartyg) och våran ”bara” mätte 11,20 m. Den enda gången vi fick besök av tullare var i Brest/ Frankrike. De ursäktade sig med att deras båt var på service och att de beordrats att besöka alla utländska båtar i hamnen för att ha något att göra. Eftersom England inte längre tillhör EU gäller lite andra regler vid besök här. I Guernsey fick vi ett tullpapper på hamnkontoret som skulle fyllas i och läggas i en brevlåda vid bryggan. I Gibraltar sade de på hamnkontoret att det med tull och polis var avklarat så snart båten registrerats som gästbåt. I Belfast tyckte de att det räckte att vi redan besökt England under senaste året (Gibraltar). Vår crewlist hade vi inte mycket användning för. I de flesta hamnarna ville de se 1. Våra pass, 2. Båtens försäkringspapper och 3. Båtens internationella registreringsbevis. Registreringsbeviset, Internationellt Certifikat för fritidsbåt, kan man köpa av Kryssarklubben.



Anlöpa hamnar

Många av Europas fritidshamnar har en hemsida där du kan gå in och boka plats. De flesta vill att man anropar dem på VHF strax innan man seglar in genom hamnöppningen. VHF kanal och ev. telefonnummer till hamnkontoret finner man på hemsidan eller i en hamnapp. De större hamnarna har oftast personal som guidar och hjälper dig in till din tilltänkta båtplats. Pga. tidsvattenskillnaden ligger man alltid vid flytbryggor, och som oftast mellan Y-bommar. Tidvattenskillnaden längs Europas Atlantkust är så stor, upp till 10-15 m., att man ofta måste ta hänsyn till den då man anlöper en hamn. En del hamnar har så stort hamndjup att de kan anlöpas oavsett hög- eller lågvatten. Andra är så grunda att de inte kan anlöpas vid låg- eller ens medelvattenstånd. Det är svårt att ens komma nära den ostfrisiska ön Norderney utanför Tysklands kust vid lågvatten, då stora delar av havsbotten ligger som blottlagda sandbankar runt ön. För att segla in och ut i hamnen på Guernsey måste man se till att göra det när vattnet omkring ön ligger så högt att man kan segla över ”tröskeln” i hamnöppningen som håller kvar lite vatten i hamnen när vattnet utanför sjunker undan. Som tur var kunde vi i en flik i vår kartplotter läsa av hur mycket över eller under medelvattenstånd (de djup som finns angivna i sjökortet) havsytan var på timme för timma. I Medelhavet är tidvattenskillnaden högst 50 cm (oftast betydligt mindre) och inget man i normalfallet behöver bry sig om. Här ligger man oftast med aktern mot bryggan och med fören förtöjd i en sjunklina som är fäst vid bryggplatsen och som går ut till en förankring i hamnbotten. Många båtar är svåra att komma av och på i fören och

betydligt enklare i aktern. Vi hade vår gummijolle upphängd i dävertar i aktern och ett mindre peke med stege monterad i fören. Det var ingen som kommenterade att vi förtöjde ”bakvänt” även om man såg att hamnpersonalen (Marineros i Medelhavet) förväntade sig att vi skulle vända båten och backa in på plats som alla andra.



Tidvatten

Förutom att påverka havsdjupet påverkar tidvattnets förflyttning av enorma vattenmängder även de kustnära strömmarna. Strömmarna in och ut ur flodmynningar och vikar är ganska lätt att förstå. På väg mot högvatten, när vattnet stiger går strömmen vinkelrät in mot land och omvänt på väg mot lågvatten när det sjunker. När vattnet nått sin högsta eller lägsta nivå står tidvattenströmmen närmast helt stilla. Man brukar kunna nyttja tiden från någon timme innan till någon timme efter högsta eller lägsta vattenståndet (slack tide) om man vill förbi något ställe med kraftig tidvattenström. Strömmarna är som kraftigast i tiden mitt mellan hög och lågvatten. Man kan utnyttja en kraftig medström som går i rätt riktning. En kraftig motström bör man oftast undvika (om möjligt). Tiderna och hur mycket hög- eller lågvatten du kan förvänta dig kan du hitta i kartplottern. Ibland kan man även hitta strömriktningen och strömhastigheten här. Tidvattenströmmarna längs med kusten och runt/mellan öar kan vara helt obegripliga och kan förekomma med viss fördröjning. Här behövs noggrannare studier och tidvattenböcker med områdes- tids- och strömtabeller som man kan extrapolera från (om du inte kan hitta dem i plottern). Vi kunde inte se tidvattenströmmarna och strömhastigheten i vår plotter och hade inte heller några större

ingående kunskaper om tidvattenströmmarna. Det hade vi kunnat behöva mellan öarna utanför Brest/Frankrike där vi blev totalt överraskade av tidvattenströmmen/vågornas kollision med Atlantdyningar från ett passerande lågtryck och när vi helt ovetande passerade genom Correveckiansundet (känt för sin strömhastighet och även malström) på väg in i Caledonian canal i Skottland.



Internet, Starlink, appar

Böcker i all ära, men lättast var nog att hitta den information och hjälp man behövde på nätet. Jag investerade i en Glomex mottagare och router med externa antenner som skulle kunna koppla upp mot internet ungefär dubbelt så långt ute till havs som en vanlig mobiltelefon och som närmast automatiskt skulle kunna koppla upp sig på hamnarnas WI-FI. Det var totalt bortkastade 4.000 kr. Den fungerade sällan med hamnarnas Wi-Fi. Gränssnittet var hopplöst och den faktiska räckvidden var sämre än våra mobiltelefoners. De olika länderna har olika bra telefonitäckning. Bäst täckning hade nog Spanien där man hade täckning även långt ute till havs. Sämst hade Italien där man kunde ligga för ankare invid land och ändå inte kunde koppla upp på nätet. De flesta ställen i Europa betalar man samma mobilavgifter som i Sverige. Det gäller dock inte Storbritannien (Guernsey, Gibraltar). Första gången i Gibraltar fortsatte min mobil med en spansk operatör. Andra gången växlade den över till en lokal engelsk operatör, och jag fick en räkning på ett par tusen kronor för några telefonsamtal och lite internetuppkoppling. På väg mot Medelhavet seglade vi främst kustnära och hade mestadels internetuppkoppling. På väg hem från Kanarieöarna hade vi några långa

överseglingar på öppet hav och inför den resan investerade vi i Starlink. Vi ville inte segla flera dygn på öppet hav utan möjlighet att få några väderutsikter. Starlinken fungerade över förväntan. Snabb, stabil och obegränsad internetuppkoppling för ca. 700 kr/månad. Några distansminuter från land gällde dock en dyrare taxa, men vi hade fortfarande snabbt internet och hade inga problem att följa väderutvecklingen, ringa hem och annat vi ville betala extra för.
Vädret följde vi med väderapparna ”PredictWind” och ”Windy”. Den första verkar vara den mest kända, men jag tror inte det finns någon gratisversion av den längre.
Utanför Skandinavien verkar ”Navily” vara appen man använder när man söker hamn. Här hittar man de flesta hamnarna med information om hur stora de är, vilken storlek båt de tar emot, priset för just din båt, vilken service hamnen erbjuder, hur förhållandena är i hamnen med den aktuella vind- och vågriktningen och hur man kontaktar hamnen. Hamnarna är även betygssatta av andra seglare som många gånger lämnat en kommentar om hur de blivit bemötta och upplevt hamnen. Genom Navily kan man ofta boka plats i hamnen. De allra flesta ankringsplatser och naturhamnar verkar finnas i appen och hittade man själv ett bra ställe att övernatta/ankra på var det lätt att lägga till det i appen. På Balearerna köpte vi en hamnguide över Ibiza, Mallorca och Menorca. Den hade vi ingen större nytta av. Med Navily och Google maps fick vi ungefär samma information som det vi kunde hitta i hamnguiden om lämpliga övernattningsställen.
Bra AIS-appar vi använde för att se var andra båtar (med AIS-sändare), var ”Wessel finder” och ”Marine Trafic”.
Det finns ett flertal ankringsappar. Den vi använde var ”Anchor Pro”. Där kan man se på en satelitbild var du ligger i förhållande till land och hur du svänger runt på stället. Den har ett inställbart larm som tjuter om du rör dig för långt från din ursprungsplats, draggar.

Segling

Segla kunde vi redan. Det vi behövde lära oss och vänja oss vid var dygnslånga överseglingar med flera övernattningar. Vill man komma riktigt långt på kort tid är det distansseglingar som gäller. Bränslet räcker inte till flera dygn enbart för motor. Vår första långa översegling blev Biscayan på 280 SM vilket tog lite drygt 2 dygn. Härefter blev det 600 SM Gibraltar till Kanarieöarna på knappt 5 dygn, 498 SM Madeira till Azorerna på 5 dygn och1120 SM Azorerna till Irland på 8 dygn. Vi minns speciellt Biscayaseglingen med respekt. Inte pga. vädret, problem med båten eller med seglingen, men för att vi oturen att bli rejält sjösjuka bägge två. Den enda gången med sjösjuka för någon av oss under hela seglingen. Seglingen till Azorerna minns vi då det sista dygnet gick för kryss i kuling motvind och seglingen till Irland för den långa distansen.
Vi provade lite olika vaktscheman men fann att Dan kl. 20-00, Hanne kl. 00-04 och Dan igen kl. 04-08 passade oss bäst. När den första vakten började och den sista vaktens

slutade kunde vara lite varierande. När man efter några dygn kommit in i rytmen var skillnaden mellan en 3 och en 8 dygns översegling inte så stor. Man känner sig aldrig 100 % vaken och pigg (förutom om det händer något akut som måste åtgärdas) och det mesta sker i ett lätt sömndrucket tillstånd. Det gäller att passa på att vila och sova så mycket man kunde under dagen. Det kan vara ganska monotont att segla flera dygn i sträck utan att några större händelser inträffar. Det inträffar dock hela tiden mindre händelser som gör att det i ögonblicket aldrig känns monotont. Vågorna växlar karaktär, den större ”7:e vågen” som man får vara beredd på och parera så man inte faller. Utkik över havsytan där man av och till ser en båt, fågel, delfiner eller något som flyter i vattenytan. Fladder i seglen som behöver justeras. Mat som behöver tillagas och intas. Man kan läsa, sticka, fiska, tvätta sig, fixa med tampar och annat på båten. Man kan njuta av solnedgång och uppgång, men även månuppgångar. Nattetid kan man förundras över månen lyskraft och den magnifika stjärnhimmelen. Alla göromål ombord måste anpassas till vågorna (och vinden).



Mat

Här finns det pengar att spara. De med många pengar kan äta ute i alla hamnar. De med en tight budget får laga maten själva. Visst, det är en del billigare att äta på restaurang i stora delar av Europa jämfört med i Sverige, speciellt är alkoholen billigare, men prisskillnaden är nog inte så stor som den har varit. Vi åt mer ute än vi normalt brukar göra. Det är ett sätt att uppleva de olika ländernas matkultur, att njuta av att vara ute och

segla, att slippa handla och laga mat i ett ganska litet och dåligt utrustat båtkök. Det finns mänger av färdig och halvfärdig mat att köpa i livsmedelsbutikerna runt om i Europa något vi utnyttjade en del.
Inför längre överseglingar köpte vi eller lagade några färdiga portioner mat att ha som middag de första 2–3 dagarna. Vi bunkrade upp med färsk mat som skulle hålla de första 3–5 dygnen och sådant som skulle kunna hålla längre. Pasta, inplastat tortillabröd, yoghurt, ägg tillhör det senare. I seglarrutinerna ingick de tre huvudmålen, frukost, lunch och middag och däremellan en del snacks och godis. Oftast blev det mat som inte krävde någon större tillagning i kabyssen.



Ankring

Förutom att tillaga maten själv kan man spara mycket pengar på att ankra och därmed slippa hamnavgifterna. Hamnavgifterna ligger de flesta ställena på svensk nivå, dvs. för vår båt på 37 fot 250-400 kr/natt. I Medelhavet var det generellt något dyrare, 400-700 kr/natt med dubbla priset i högsäsongen juni, juli, augusti. Att ligga för svaj utmed en kust, innanför eller strax utanför hamnpirarna, eller i en inte särskilt djup vik, med tidvattenskillnad är ganska annorlunda än den ankring vi är vana vid, med akterankare och förtampar i land. Det krävs en hel del övning, gärna ett något överdimensionerat ankare, massor med ankarkätting och en tillförlitlig ankarapp för att kunna sova tryggt. Räkna inte med att hitta en ankring med absolut lä för alla vindar. I Medelhavet upplever man katabolska (katabaktiska) vindar som är kall tung luft som strömmar nedåt längs

bergssidor, venturieffekten där vinden trängs ihop och förstärks i smala dalgångar med riktning mot ditt ankarställe. Räkna inte heller med att hitta bra våglä. De allra flesta ställena får man acceptera att båten ligger och gungar, i havsdyningar som letar sig in i alla vikar eller andra båtars vågskvalp. Vi låg hellre för ankare i kraftiga vindar än med måttligt gung. Vi tyckte ofta det var värt en hamnavgift för att slippa ligga och gunga en hel natt. Inför seglingen valde jag att byta ut båtens Bruceankare mot en ”generation 3” ankare, spetsiga ankare med spadform (istället för plogform) och med huvuddelen av vikten i spetsen. Dessa ska vara bra på att snabbt gräva ner sig i botten och erbjuda bra håll-motstånd. Vi valde ett Vulcan-ankare som var förhållandevis prisvärt. Båten hade 60 m. kätting som jag förlängde med 30 m. De extra 30 metrarna hade vi väldig sällan nytta av. Kombinationen fungerade bra för vår båt och jag tror bara att vi draggade något vid ett par tillfällen. Tumregeln 3 gånger så mycket ankarkätting som vattendjup (gärna mer om mycket vind) känns tryggt och fungerar bra, även om man kan få tumma på regeln om båtarna ligger trångt på ankarplatsen.

En bra ankarapp gör underverk för nattsömnen, men kräver en del vana att inställa och flera nätters avprovning innan man törs lita på den. Det svåra är att ställa in var man placerat ankaret och hur långt från båten ankaret ligger. Sedan skall man ställa in i hur stort område man kan tillåtas svaja runt ankaret innan larmet tjuter. ”Fegar” man, och väljer ett litet svajområde, får man räkna med att bli väckt flera gånger den natten. I tidvatten skall man vara säker på att ha tillräckligt mycket vatten under kölen även vid lågvatten och tillräckligt med ankarkätting ute vid högvatten. I Medelhavet är det ofta trångt vid populära ankringsställen och många gånger ligger båtarna obekvämt nära varandra. Då hjälper det att kunna lita på att ankaret inte draggar, även om båtarna runt omkring kan ha sämre ankare. Här hjälper en ankarapp inte särskilt mycket och man får inställa sig på en orolig natts sömn.



Motorgång

För oss blev det mer motorgång än vi räknat med. Ofta går det något snabbare för motor än för segel. Ligger man efter i tidsplanen och det blåser för lite, eller om det är motvind, om man enbart ska en kortare sträcka mellan 2 hamnar, och vill man hinna fram innan det blir för mörkt eller restaurangerna stänger, är det lätt att ta till motorn. Uppskattningsvis använde vi nog motorn i 50 % av tiden vid kustnära segling mellan hamnarna. På öppna vatten och vid längre överseglingar blev det endast motorgång vi absolut stiltje.



Båtvarv

Räkna med att i slutändan få betala ungefär samma pris som i Sverige. Räkna med att bli lurad. Vi tog upp båten över vintern i Lissabon och lämnade den på ett varv för motorservice och genomgång. Vi hade försökt få 1852 och MMG marin att serva motorn, byta kamrem, kolla spridarna, byta motorkuddarna, byta cutlesslagret, behandla lite rost och annat innan avseglingen. Då det inte lyckades tänkte vi att det kunde göras lika bra och kanske billigare undervägs. Några verkar hitta bra och billiga ställen att få diverse jobb utförda, svetsa rostfritt, få ny sprayhood, och fixa diverse saker på båten i utlandet. Vi hittade ett varv strax utanför Lissabon som verkade kunna hjälpa oss till en rimlig peng. Det visade sig att enbart torrsättning och inte sjösättning ingick i priset de gav oss. För bekvämligheten och lathetens skull bad vi dem även spola av och bottenmåla samt polera friborden medan vi var hemma i Sverige och firade jul. De hade stora besvär att byta cutlesslagret och kunde likväl ha skadat båten i deras

klumpiga försök att byta det. Arbetet drog ut på tiden och vi fick betala för en månad längre på land än tänkt. Det visade sig sedan att de inte skruvat åt Aquadriven tillräckligt när de byte cutlesslagret. Driven släppte och slog loss kylvattenslangen med båtläckage som följd då vi var i Skottland på väg hem. Rosten behandlade de med en tandborste och motorsprayfärg. När vi skulle betala innan sjösättning var räkningen dubbelt så stor som vi hade räknat med. När vi protesterade var beskedet ”Ingen betalning = Ingen sjösättning”. Det var bara att bita i det sura äpplet och betala, flera erfarenheter klokare.



Verktyg, reservdelar

Räkna med att saker går sönder ombord, det gör det. Se till att sådant som inte får gå sönder är i gott skick. Inspektera regelbundet mast, rigg, fall, revsystem, sjöventiler, roder/styrning. Underhåll och serva motorn enligt rekommendationer. Ta med dig så mycket verktyg och reservdelar som du tycker du behöver. Hälften kommer du förmodligen aldrig ha nytta av. Däremot kommer du ändå upptäcka att du saknar just det verktyget/reservdelen/saken som du inte har tagit med på båten. I Europa är det över allt ganska lätt att köpa eller beställa reservdelar och verktyg som du saknar.



Sommarvärmen i Medelhavet

Planerar man en segling till Medelhavet skall man absolut ta sommarvärmen i beaktning. Vi tog flyget hem från Rom i mitten på juli för att fly från sommarvärmen. Vi hade då upplevt värmeböljor som namngivits Kerberos och Karon. Med över 40 graders värme (i skuggan) och 27 grader varm vatten gick det bara att undfly hettan i de matvarubutiker som hade air-condition. Efter bara en kortare stund utomhus, i solen, kände man sig matt och yr. Nattetid var det > 30 grader i båten och fläktarna som vi monterat körde konstant. Vi lämnade båten i en månad. När vi kom tillbaka i mitten/ slutet av augusti mötte vi värmeböljan Medusa, men värsta värmen hade då tappat sitt grepp om Italien. Vi mötte flera svenska seglare som hade hemmahamn i Medelhavet (flest längs Costa del Sol). De flesta valde att seglade vår och höst och undvek de varmaste sommarmånaderna. Man skulle geografiskt nästan tro att Kanarieöarna, som ligger längre söderut och närmare Ekvatorn, skulle vara ännu värre när det gäller outhärdlig värme. Så är det inte. Det stora omgivande havet kyler ner temperaturen till en ganska behaglig sommartemperatur på <30 grader och värmer till ca. 20 grader mitt i vintern.



Seglarvänner

I hamnarna möter man många andra seglare som du själv. Ofta blir det inga långvariga bekantskaper då man kan ha lite olika mål, seglar olika snabbt och har olika tid på sig att genomföra seglingen. Vissa seglar man med ett tag, andra möter man flera gånger i olika hamnar och åter andra ser man inte mer, men kan följa på AISen tills man tröttnar på det.

I Gibraltar mötte vi en som tyckte vi hade seglat väldig fort som kommet dit på 9 månader. Själv hade hon och hennes man tagit 3 år på sig att segla dit. Andra seglar från Sverige, över Atlanten och tillbaka på 1 år.

Vi mötte han som seglade iväg med sig flickvän. Innan de gav sig av hade flickvännen sagt att hon inte tänkte hjälpa till med varken segling eller några hamnmanövrar. Efter att ha ”ensamseglat” ner till Bretagne gav de upp och återvände hem.

Vi mötte ett medelålders engelskt par i några hamnar i Portugal, som utan tidigare seglarerfarenhet, tagit en veckas seglarkurs tillsammans, och sedan köpt en 40 fots segelbåt. De verkade alltid ha en del problemen vid tilläggningarna och ville gärna ha hjälp. Mannen berättade att en hamnkapten i syd England givit dem en flaska champagne och sagt ”This is to you, if you make it to France”. Vi följde båten ända till Cypern på AISen.

På Spaniens sydkust och på Kanarieöarna träffade vi flera svenska långfärdsseglare som ”fastnat” och inte kommit vidare. Klimatet var ju fint och priserna billigare än i Sverige, så varför segla vidare?

På Azorerna pratade vi med en ung svensk Alegro 33 seglare. Han hade bott där i 3 år efter det att båtens motor gått sönder. Han hade inte råd att byta ut motorn och hade nu fått både arbete, lägenhet och flickvän på stället.
Här mötte vi även 2 svenskar som hade lovat varandra att hinna hem innan midsommar. De gav sig iväg trots dåliga väderutsikter då de ”Inte kunde vänta”. 3 veckor senare hittade vi båten till salu på blocket i Porto Santo på Madeira syd om Azorerna. Vi hörde senare att de drabbats av ett rejält oväder som tvingat dem sydpå och att de nu givit upp att segla hem båten.
Vi träffade även båten ”Lady Blue” från KSS med Peter och Christina ombord när vi kom till Madeira. Vi umgicks och hade kontakt med varandra i 1,5 månad från Madeira till Azorena. Här skildes våra vägar åt då seglade de till Frankrike och vi ville till Irland.
Gemensamt för alla vi mött är att folk generellt är trevliga, hjälpsamma och gärna kommer med goda råd. Vi har ju alla ett gemensamt intresse i segling och hav och har ofta stött på liknande problem under resans gång.



När skall man ge sig av?
Ge dig av när du kan. Det kan vara farligt att planera för mycket och försöka matcha in seglingen i en passande ”lucka” i din vardag. En sådan lucka kommer aldrig om du väntar på den. Vi stack 1 år efter min pension och samma år Hanne pensionerat sig. Både Hanne och jag hade gamla och något skröpliga föräldrar därhemma. Att vänta tills efter de dött hade inte fungerat. Vid ett par tillfällen insjuknade min mamma akut

och vi flög hem både från Frankrike och Malta för att se till henne. Hon lever ännu, nu 2 år efter hemkomsten. Medan vi var borta fick vi 2 barnbarn och det kändes bra/lagom att avsluta seglingen.
När vi nu ser tillbaka på vår segling känns det nästan lite overkligt att vi vågade. Allt gick förvånansvärt smärtfritt utan några egentliga större olyckor eller väderkatastrofer. Vi upplevde fantastiskt mycket under våra 2 år till havs. Förutom seglingen har vi bland annat sett och upplevt Spaniens parader, festivaler och karnevaler. Vi har besökt antikens Rom med Colloseum, Forum Romanum, Peterskyrkan, Pantheon. Vi har legat mitt i antika städer som Cadiz, Syrakusa, Valetta. Besökt Neapel och Pompeji. Vi har vandrat på Teneriffa, Madeira och Azorerna. Vi har fått besök av otaliga delfiner. För att nämna några av höjdpunkterna. Vi har massor med goda minnen och upplevelser som vi inte skulle vilja vara utan och ångrar absolut inte att vi gav oss iväg.
Fair winds från Nomad 2.0



SM i 2-krona på Rastaholm

Den 19–20 september samlades 37 besättningar på Rastaholm i Mälaren för att göra upp i SM och JSM i 2-krona. Seglingarna genomfördes i hårda vindar och krabb sjö, vilket ställde höga krav på både teknik, samarbete och uthållighet.

Från Karlskrona Segelsällskap deltog Nils Fagerström och Ebbe Hervén i juniorklassen. Duon höll sig stabilt kring femte till sjunde plats i de flesta racen, men en diskvalificering och en omdiskuterad tjuvstart påverkade slutresultatet. När mästerskapet summerades slutade de på tionde plats totalt och på fjärde plats i juniorklassen.

Trots motgångarna med domsluten stod Nils och Ebbe för en stark insats och fick med sig värdefull erfarenhet av mästerskapssegling under tuffa förhållanden.

KnSS-båten fungerade bra under hela mästerskapet, vilket visar värdet av klubbens arbete med underhåll och skötsel. Seglarna riktar ett varmt tack till KnSS för stödet och möjligheten att tävla på hög nivå.

Även Krona Varv bidrog till en lyckad helg genom att hjälpa till med reparationer och grilla korv åt deltagarna på sjön. Engagemanget uppskattades av både seglare och funktionärer.

SM på Rastaholm blev en utmanande och lärorik erfarenhet för KnSS-seglarna. De fick möjlighet att utvecklas som team och mäta sig med duktiga besättningar från hela



Uppstart av ILCA-segling



Efter att E-jollegänget för några år sedan splittrades, har vi under några år tyvärr fått vänja oss vid att vi inte haft någon grupp med seglare som fortsatt med en och samma jolle efter optimistjollen och att det allt som oftast bara varit optimistjollar med på våra träningar.

Vi backar till sommaren 2025, det var då det började. Det dök på kort tid upp flera ILCA-jollar på hamnplan. På sensommarens kvällsträningar blev det allt fler ILCA-segel på fjärden och i resultatlistorna på JSM och GP-tävlingar runt om i landet stod det KnSS på allt fler rader. I syfte att stärka gruppidentiteten bidrog Blekinge seglarförbund under senhösten och vintern med att stötta med tränare vid ett par dagläger och att bidra med kostnaden för en regelkurs som lärgrupp.

Under 2026 har det tillkommit ännu fler ILCA-seglare som vuxit ur optimistjollen storleksmässigt eller åldersmässigt. (Vi uppmuntrar dock alla att hålla kvar vid optimistjollen så länge som möjligt tills man faller för åldersstrecket. Grunderna man får med sig i optimistjollen kan vara svåra att sedan ta igen.) Förutom våra egna seglare har vi även seglare från Växjö och Karlshamn som tränar med oss. Därmed är vi nu uppe i ca 10 nytillkomna ILCA-jollar på bara drygt 1 år. Helt fantastiskt! (Vi har ännu inte lyckats få alla att dyka upp vid samma tillfälle, men nu är vi så många att det kommer tillräckligt många för att det ska bli givande och rolig segling varje gång ändå.)

På nationell nivå finns det årligen 5 st grand prix-tävlingar (GP) som räknas ihop till en serie. SM är ofta en av dessa, medan JSM för dem under 20 år och Master-SM för dem som är betydligt äldre än så ligger som egna tävlingar. En junior har alltså 6 nationella tävlingar varje år. Strikt utifrån GP-rankingen fördelas sedan Sveriges platser till Europa- och världsmästerskap.

Lokalt har vi våra egna tävlingar Karlskrona Cup och Höstregattan. Inför 2027 skissas det på en ILCA syd cup, med förhoppningsvis totalt 4 deltävlingar i Blekinge och Skåne, varav vår ena tävling är en av dem. Även i grannlänet växer ILCA-seglingen nämligen snabbt.

I ILCA finns det 3 olika klasser: ILCA 4, 6 och 7, där ILCA 4 förr hette Laser 4.7, ILCA 6 hette Laser radial och ILCA 7 hette Laser standard. För att byta mellan klasserna behöver du bara byta segel och undermast. Praktiskt och plånboksvänligt!

Efter optimisten börjar de flesta i ILCA 4 som har minst segelstorlek. Efter 1-2 år byter många som seglar på nationell nivå till ILCA 6. Men det finns ingen övre åldersgräns för någon av ILCA-klasserna.

När bytet sker kan bero på längd och vikt, men även vilka pusselbitar i sin seglingsutveckling det är man vill åt. 2 bra exempel på olika vägval under 2026 är Rasmus och Gustaf.

- Rasmus bytte snabbt över till ILCA 6. Han är längre och tyngre än Gustaf och tycker det är viktigt att få utvecklas i stora startfält.
- Gustaf har istället fokuserat på finlir i båtteknik i en båt han viktmässigt kan hantera, samt byggt självförtroende och fått erfarenhet av att ligga i toppen.

Hur har det då gått för våra ILCA-seglare på årets tävlingar?

- Vi har haft med ILCA-seglare på båda våra egna tävlingar.
- 2 av våra seglare har seglat alla de 6 nationella tävlingarna.
- Som mest har vi haft 5 seglare på en nationell tävling och vi har under året varit representerade i alla 3 ILCA-klasserna.
- En av våra ILCA 4-seglare tog en av Sveriges 6 ordinarie platser till JVM och vann till slut årets GP-serie.



Till Utkiken: Intervju med Gustaf



Hej Gustaf!
Vi har förstått att du representerade Sverige vid JVM i ILCA 4 i somras. Det här vill vi veta mer om!

Hur blir man uttagen till Europa- och världsmästerskap i ILCA-klasserna?

Sverige har ett antal platser, baserat på antal medlemmar i respektive lands ILCA-förbund. Intresserade seglare ansöker. Fördelningen sker strikt efter rullande ranking. Till JVM i ILCA 4 fick Sverige 6 platser för killarna. Med min dåvarande plats på rankingen tog jag sista ordinarie platsen. Efterhand som vissa länder inte fyllde sina platser, kunde andra länder få fler platser. Då var det bra att komma från ett närliggande land. Siste svensk som fick en plats, hade bara någon dag på sig att ta sig till tävlingen.

När och var seglades JVM?

2-9 augusti i Århus på Jylland i Danmark.

Hur många deltagare var det med?

300 killar och 150 tjejer.

Hur gick tävlingarna till?

Under hela regattan och under träningsdagarna hade vi två coacher med oss. Det var klasstränarna för ILCA, John och Ian. Vi hade två träningsdagar och en practice race-dag. På practice race-dagen valde majoriteten av svenska laget att avstå från att segla för att ta en vilodag och ladda upp inför regattan, vi passade på att ha en rolig dag tillsammans istället. Anledning till att vi avstod från att segla practice race var att generellt sett var det inte många som var med på detta och de var inte många som hölls sig till reglerna. Under träningsdagarna skulle man även mäta in sin båt. Vid inmätningen var det diverse olika personer som kollade att båt, rigg och segel var enligt klassreglerna för ILCA. En annan stor sysselsättning under de inledande dagarna var att mecka med båt och utrustning. Det finns så mycket finlir att förfina och små smarta lösningar man kan fixa till!

Innan regattan började hade vi en invigning. Den inleddes med att alla länder gick i en parad och hade sin flagga med sig. Det blev ett väldigt långt led och vi gick runt i Aarhus och sedan bort till hamnen. Väl borta i hamnen gick vi in i en stor maskinhall där lite olika personer presenterade sig och höll tal. Vi fick även mat som var VM-inspirerad för det var plockmat från olika delar av världen.

Vi hade 3 dagar med poolseglingar i 4 fleet för killarna (som lottades om inför varje dag baserat hur resultatet så långt. Det var väldigt stökigt väder med mycket kraftig vind. Detta gjorde att vi inte kunde segla under 1,5 dag. Dessutom hade vi frånlandsvind som gjorde det svårt för seglingsledningen att få till tillräckligt rättvisa seglingar. Tillsammans ledde detta till väldigt mycket väntan, både på land och på vattnet. Seglingsledningen ville inte blåsa av tävlingen ifall att vinden skulle minska. Det gjorde att vi fick gå runt halvredo hela tiden ifall att de skulle skicka ut oss på vattnet. Vissa gånger skickade de ut oss men lagom när vi hade kommit ut ökade vinden och då kunde de inte starta på grund av säkerhetsrisken så då fick vi ligga ute i timmar i över 14 m/s i medelvind i hopp om att vinden skulle avta.

Det var 3 dagar med finalseglingar i 4 fleet, som fick bli 2 dagar pga det dåliga vädret under poolseglingarna. Sista dagen seglade vi ut vid 10.00 och var inne i hamnen 16.30. Under hela denna dagen lyckades vi få igenom hela 1 race. Men denna gången var det på grund av att det var för lite och för vridig vind, väldigt många omstarter också. Det blev en prövning på tålamodet och att kunna ladda om och hålla fokus när det väl var dags för race.

Kan du inte berätta lite om känslan att få representera Sverige i ett JVM. Om vi börjar med invigningen, hur kändes den?



Det var en otroligt mäktig känsla att gå i paraden med så många olika nationaliteter och så många duktiga seglare samlade på ett och samma ställe. Att få vara där med det svenska laget och representera Sverige var något som känns väldigt stort. Om man jämför med JNoM förra året i optimisten var detta något helt annat. Mycket större!

När du sedan seglade ut till start första dagen, omgiven av hundratals av världens bästa ILCA 4-seglare, hur kändes det?

Även detta var en otroligt mäktig känsla. Man kände verkligen att nu är man verkligen här. Nu är det på riktigt. Det var roligt att kolla på andra seglare från andra länder och se deras teknik i båten och hur de tänker med trim i olika vindar etc. Det var en nästan obeskrivlig känsla.

Förutom att du nu är med i Utkiken, hur har det uppmärksammats?

Under hela regattan lades det ut på Ilca förbundet sociala medier, insta och facebook. Men här hemma blev jag även uppmärksammad av Blekingesport (BLT och Sydöstrans gemensamma sportredaktion) och Sveriges Radio P4.

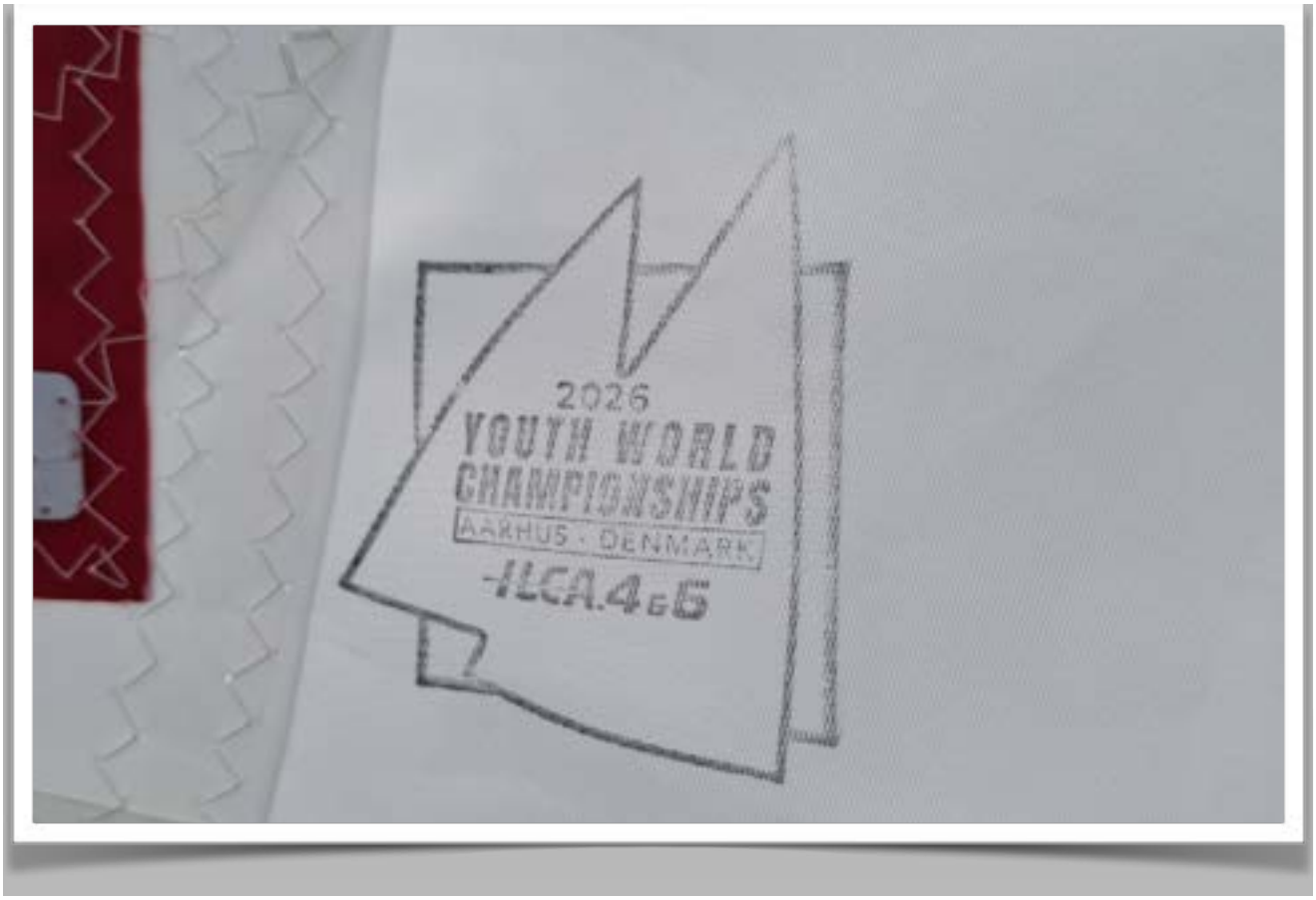
Och så var det där med strumporna som vi läste om på våra sociala medier i somras. Stämmer det att arrangören alltså sålde kepsar, hoodies och… strumpor i 4 olika färger?

Ja precis. Och det första vi gjorde när vi köpt strumporna var att klippa sönder dem vid tårna. I optimist klassen brukar man sätta färgade band uppe i sprihornet för att visa vilken fleet man är med i. I ILCA trär man på seglet på masten, man har inget spri och det finns inget bra ställe att fästa ett band i. Däremot blir det väldigt tydligt om man istället färgmarkerar masten mellan däck och bomfästet. Därför trädde vi på strumporna på

masten när vi riggade, med dagens fleetfärg ytterst. Sedan var det lätt att byta plats på strumporna efterhand som man bytte fleet.

Det gick ju uppenbarligen bra för dig redan före JVM, med tanke på att du tog en JVM-plats. Men hur har det gått på sensommaren?

Helt okej! Jag kom 5:a på JSM. Inför sista seglingen låg jag på bronsplats, men tyvärr gick det inte så bra på sista racet. Sedan var jag skadad och kunde inte ge allt på GP4. På GP5 hade jag ett par bra race men tyvärr flera bottennapp. Men totalt sett räckte det faktiskt till att vinna hela GP-serien, så jag är sjukt nöjd!



Men wow, stort grattis! Så vad är nu nästa mål du satsar på? Fler mästerskap?

Ha ha, ja nu när jag är högst rankad har jag garanterat plats på både JEM och JVM 2027. Men JVM går i Kina så det blir otroligt dyrt. JEM går däremot i Frankrike, så det kanske kan vara möjligt ekonomiskt. Men om någon medlem vill sponsra eller kan hjälpa mig att komma i kontakt med någon som vill sponsra, så blir jag väldigt glad. Annars planerar jag att gå över till ILCA 6, jag ska bara bygga på några kilo muskler först. Men nu närmast stundar JSM i truppgymnastik i början av december, så det är stenhård satsning mot det som gäller. Det går ännu så länge förvånansvärt bra att satsa på båda idrotterna och jag började på idrottsgymnasium (NIU) för truppgymnastik här i Karlskrona nu i höstas.

Har du några tips att dela med dig av till dem som fastnade för segling när de gick i KSS seglarskola i somras och nu vill nå lika långt som du?

Ha kul, var schysst, ha tålamod och ta chanser när du får dem. Åk på läger och lär känna seglare från andra klubbar i andra delar av Sverige. Åk på tävlingar. Lyssna på de erfarna och fråga fråga fråga. Dela sedan med dig minst lika mycket. Gör jobbet med att lägga grunden i optimistjollen så att du får bra teknik, bra trim och lär dig med hjälp av både teori och praktik strategi, taktik, väder och regler.

Tack så mycket för att vi fick prata med dig Gustaf. Finns det något du vill tillägga?

Jag vill gärna passa på att tacka Karlskrona Segelsällskap för den fantastiska möjligheten att få träna här med proffsiga tränare på varje träning.
Även stort tack för att jag får jobba på klubbens seglarskola och på så sätt ge tillbaka till klubben. Det blir också lättare att kombinera sommarjobb med egen segling och träning som hade varit svårt med ett annat jobb.
Jag vill även tacka seglarkompisarna på klubben som har hjälpt till så att vi utvecklas tillsammans. Extra roligt att få fortsätta segla med Rasmus och fortsätta sparra varandra och utvecklas tillsammans. Vi har seglat mot varandra ända sedan första åren i optimisten och att få fortsätta göra det så att vi båda fortsätter utvecklas är superkul. Sist men inte minst vill jag tacka min familj som har stöttat mig hela vägen och låtit mig åka och träna på det jag vill och stöttat på alla möjliga sätt.

Vad kul att du lyfter fram tillsammans-perspektivet, Gustaf. Det är nog verkligen precis så vi bygger klubben stark. Tack för pratstunden och stort lycka till framöver!



Kollar du din båt i vinter?

Svenska Seglarförbundet

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 noga 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 täckställningen går sönder vilket kan medföra skador på båten.

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

Undvik tråkiga överraskningar! Svenska Sjös Båtägarguide ger dig värdefulla tips och råd.



Ta del av tipsen som rör båtlivet i Svenska Sjös Båtägarguide! Ladda ner den här!

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

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

Svenska Sjö
Vi delar Båtlivet med dig