



# WSSnytt

2024 | Nr 1 | årgång 50

Westerviks Segelsällskap  
Box 252, 593 23 Västervik

Ur innehållet:

ÅRSMÖTE 2024

SO LONG LINNEA

LITE OM ORTNAMN  
I TJUST SKÄRGÅRD

NÄSTAN 70 ÅR

Rätt segel



Varvet i vintervila



# INNEHÅLL

**Titelbild:** Passage av *MANNEN* under Byxelkroken.



## Funktionärer 2024

### Styrelsen

Per-Erik Pettersson, *ordförande*  
Lars-Åke Larsson, *Sekreterare*  
Hjalmar Åselius, *Kassör*

### Gästhamnssektionen

Inna Rosén, *ordförande*

### Klubbussektionen

Tommy Boström, *ordförande*

### Klubbmästeriet

Knut Godö, *ordförande*

### Marknadssektionen

Malin Nordlund, *ordförande*  
Wolfgang Schmeing, *WSS-nytt*  
Matthias Thorén, *annonser/  
sponsorer*

### Seglingssektionen

Tomas Ragnarsson, *ordförande*

### Skansholmssektionen

Michel Asplund  
Peter Eckerborn  
Anders Delin

### Seglarskolan/Ungdomssektionen

Helena Nilsson, *ordförande*

### Varvssektionen

Magnus Stalebrant, *ordförande*

### Veteransektionen

Peringe Nilsson, *ordförande*

### Valberedning

Bo Axelsson, *ordförande*  
Anders Karlzén  
Magnus Ekholm

### Övriga funktionärer

*Nyckelansvarig:* Tomas Strömberg  
*Uthyrning Skansholmen:*  
Peter Eckerborn  
*Uthyrning Solbergsudde:*  
Gert Petersson  
*Bensinförråd:* Josef Strand  
*Följebåtsservice:* Mateusz Stodulski  
*Jollekranen:* L-G Gustavsson  
*Miljöbod:* Tommy Bovinder  
*Bryggplatsfördelning:*  
Lars-Gunnar Ahl

### Mastskjul: Leif Fallsjö

*Nedre plan:* Jan Karlsson  
*Övre plan och slip:*  
Tommy Bovinder

### Slipmaskinister:

Tommy Bovinder  
Magnus Ekholm  
L-G Gustavsson  
Jan Källmark  
Ingemar Lindin  
Filip Sjöholm  
Magnus Stalebrant  
Anders Viberg

# VÄLKOMMEN IN TILL VÅR BUTIK!

► FÖRSÄLJNING ► INSTALLATION  
► SERVICE ► BRA PRISER ► WEBSHOP

*Vilka marina produkter passar för dig?  
Låt proffsen hjälpa dig att välja!*

## MARIN PLOTTER GPS EKOLOD MARINA NÄTVERK



## VI KAN LADDARE OCH STRÖM!



@Starelektronikvastervik

## INTERNET PÅ BÅTEN 4G/5G

### Star Elektronik

Barlastgatan 2, 593 38 Västervik  
Tel. 0490 - 822 50 [www.tjustel.se](http://www.tjustel.se)

# STAR ELEKTRONIK

# Ordföranden har ordet



”  
Klubben motsvarar  
förväntningarna

## Hej!

Först vill jag rikta ett stort tack för ert förtroende för mig såsom ny ordförande för WSS. Jag blev både stolt och glad när jag blev tillfrågad av valkommittén. Det innebär att min medverkan i WSS styrelse sedan 2019 gett avtryck, då som WSS Registrator (hantering av BAS mm).

Vad är då WSS? Jo, enligt stadgarna en ideell förening för att främja segling som idrott och fritidstidsverksamhet. Vi ska likaså stödja ungdomens seglingsverksamhet, vilket WSS gör tillsammans vår granne WSSW Wikingarna.

### Lite siffror om WSS (siffror nedan tagna från BAS).

Antal debiterande medlemskap:	224
Antal medlemmar inkl barn:	437
Antal familjer:	108
Antal segelbåtar:	163
Antal motorbåtar:	35

Medlemmarna är bosatta långt uppe i norr (Norrbottens län), på västkusten, i Tyskland, Småland, Östergötland och Gotland. Jag har förmodligen missat några platser. dvs en stor spridning! Det måste väl innebära att klubben motsvarar förväntningarna. Jag tror det.

Vad innebär skiftet av ordförande? Inget? Säkerligen bara i tangentens riktning, eller? Här kommer ni medlemmar in. Med er medverkan i WSS kan vi ständigt förbättra vår klubb. Kom in med synpunkter, kommentarer etc till styrelsen. Smått som stort.

### Ni når mig på mailadress:

ordforande@wss.nu

Slutord denna gång:

Ser fram emot våren och sommarens aktiviteter!

Vi ses ute på Solbergsudde och Skansholmen, vår fina klubbö!

Hälsningar

**Per-Erik**

Och nu över till Gert...

# Slutordet



”

## Tiden går men Westerviks Segelsällskap består

### Hej alla WSS:are!

Sedan 1885 har vi haft 26 ordförande och nu tar Per-Erik Pettersson över och blir vår 27:e. Per-Erik har ett imponerande CV från Ericsson, Volvo och SAAB och är van att leda och utveckla. Jag är mycket nöjd med att vi lyckats värva honom och vill önska honom lycka till.

**Att vara engagerad** i en ideell förening är roligt. Det ger mycket tillbaka, en känsla av samhörighet och kamratskap men också en tillfredsställelse av att ha gjort något som kommer andra till del.

Westerviks Segelsällskap är en klubb som mår bra. Styrelsen och våra sektionsordförande gör ett jättefint jobb och ekonomin är god. Jag tror att man känner glädje när man kör ner på vackra Solbergsudde. Viken ligger glittrande och lockar. Man ska kanske fixa med båten eller packa för en helgsegling?

När jag skriver detta är visserligen bryggorna fortfarande tomma från båtar, men nu när du har WSS-nytt i din hand har vi sjösatt och sommaren med sina ännu oupptäckta äventyr ligger framför oss.

Jag har varit verksam i klubben sedan 1995 med olika uppgifter, men nu har jag fyllt åttio år och känner att någon annan med

friska idéer får ta över. Självklart kommer jag att hjälpa till där det behövs så länge jag orkar. Jag vill verkligen uppmuntra alla WSS-kamrater att engagera sig och bidra på det sätt man kan. Det är som sagt roligt.

**Tack, alla som är med i vår anrika förening!** Tack till alla funktionärer, men särskilt till vår enastående sekreterare **Lars-Åke Larsson**. Med sina kunskaper om klubben och stadgan är han ett oombärligt stöd för en ordförande.

Per-Erik Pettersson blir den åttonde som får glädje av honom.

Tack för mig! Segla väl.

**Gert Petersson**

# Seglingssektionen

## **Nu är det hög tid att planera in årets seglingar.**

I programmet finns seglingar för alla, oavsett kappseglingvana. Vi kommer i år att genomföra ett svenskt mästerskap i J24 med bas på Solbergsudde, hör av er till Jan Furemo om ni kan hjälpa till under mästerskapen.

I år hoppas jag på bättre deltagande i klubbmästerskapet, en segling som alla kan vara med på. En trevlig dag på havet helt enkelt! Vi kommer även i år köra samma koncept på Byxelkroken med regattamiddag på lördagen på Restaurang Byxan. Blev mycket lyckat förra året!

Vill även informera om Marström Race som blev en succé 2023. Seglingen startar från Loftahammar den 24/8 och kvällen avslutas på Slottsholmen med regattamiddag. Anmälan finns på <https://www.marstromrace.se/anmaelan>

## **Mer info om våra seglingar hittar du på nedanstående länkar:**

Anmälan till Byxelkroken hittar ni på [www.byxelkroken.se](http://www.byxelkroken.se)

Anmälan till onsdagscupen hittar ni på [www.onsdagscupen.se](http://www.onsdagscupen.se)

Anmälan till övriga kappseglingar hittar ni på [www.wss.nu](http://www.wss.nu)

## **Kappseglingsprogram WSSW och WSS 2024**

**Ondsdagscupen:** 15/5, 22/5, 29/5, 12/6, 14/8, 21/8, 28/8 och 4/9. WSSW och WSS

**Wikingrace:** 15/6 WSSW

**SM J24:** V 32 WSSW och WSS

**VM/KM:** 7/9 WSSW

**Byxelkroken:** 21-22/9 WSS

Dessutom sannolikt Eskadersegling till Visby första helgen i augusti och Smålandscup för jollar (endagstävling)

Samtliga seglingar arrangeras som tidigare gemensamt av WSS och WSSW, men huvudansvarig/samordnare är den klubb som anges i programmet. ♦

**Thomas Ragnarsson**

*Ordförande Seglingssektionen*

# Tjustbygdens Sparbank



Annons

"Tillsammans skapar vi Sveriges bästa båtförsäkringar"

Erik, en av våra 247 000 delägare.

 Svenska Sjö

Båtförsäkring på mina villkor





## Vi säljer din båt



### Båtförmedling

Västervik Tel: 070-512 37 82 • [www.maxibryggan.se](http://www.maxibryggan.se)

# Lite om ortnamn i Tjust skärgård

Text och bild: **Henrik Simonsen**





Namnen på bebyggelser, vatten och öar berättar i många fall en intressant historia om landskapet och äldre tider i Tjust skärgård.

Våra segelvatten är del av ett föränderligt landskap. Genom åren har landet höjts ur havet. Ortnamnen i skärgården är vittne till detta. Otaliga är de fastlandsdelar som ännu kallas för öar. De är minnen från en tid när havet stod högre.

I äldre tider lär en havsarm sträckt sig in vidare från Örserumsviken och in i Hästhagssjön söder om Solbergs udde. Denna havsarm sträckte sig i så fall ända till Verkeäcksviken. Längs denna sträcka finner vi idag Mjösjön där *mjö* betyder smal. Mjöd- dyker upp igen i flera öars namn, bland annat Mjödö på södra sidan av Borgfjärden, vår farled ut till havs. Örserum tillsammans med Örbäcken verkar för övrigt minna om en äldre vattenyta: Ören, kan ha varit en vik som sträckt sig upp mot Kvännaren.

Många av våra öar innehåller trädnamn. På Hasselö växte hassel. Det handlar säkert inte bara om en namngivning utifrån att hassel fanns på ön utan också utifrån att hassel var en viktig vara i äldre tider. Samma sak med Askö, asken var viktig som foder. Andra önamn med träd är Idö, Lindö, Björkskär, Eknö, Tallskär med flera. Att Eknö är uppdelad i Västra och Östra blir tydligare om vi tänker oss havet någon meter större. Då förenades öns delar blott av ett smalt näs.

Lindö är för övrigt ett namn som fött andra namn. Norr om Lindö ligger en fjärd som fått namn efter ön, Lindödjupet. Fjärden har sedan gett namn åt en bebyggelse, sjöstaden Lindödjupet.

Händelöp antas bestå av en förled som beskriver västra sidan av ön som kan liknas vid en hands fingrar. Löp antas betyda farled och i så fall sundet mellan Händelöp och Stomsö

Horsskär söder om Hornslandets yttersta udde består sannolikt av förleden *hors* som betyder häst. Jämför med gotländskans russ och isländskans hross eller engelskans horse.

Ett udda, eller spännande eller kanske rentav lat namn har två holmar norr om Spårösund. De kallas Namnlösaholmarna.

Ett speciellt ortnamn för trakten är glo som många av oss känner igen från till exempel inte minst en rad vikar och avsnörpta vikar kring Spårö och Krokö. Glo är besläktat med glugg.

Den välkända ön Väderskär har förleden *väder* i betydelsen vind.

Långt ifrån alla ortnamn är urgamla. Att behov av nya ortnamn uppstår är tydligt med exempelvis Alberts hällar i Västerbofjärden på västra sidan av Eknö. Dessa hällar steg relativt nyligen upp ur havet.

Helgenäs vid Syrsans nordligaste ände lär varken ha med helig eller Helge att göra utan faktiskt nordiska mytologins dödsrike hel, helvetet alltså, det menar i alla fall docenten Lennart Moberg som redan 1947 i en skrift redogjorde för ortnamnen i Tjust. Den finns att läsa online via Projekt Runeberg. Skriften är rekommenderad läsning.

Flera sjöar och vattensamlingar heter maren och efterleden -mar(e)

är vanligt förekommande. Ordet, som kanske ännu är levande i tjustdialekten, betyder grund vik, grund fjärd eller sumpig insjö. I Loftahammar finner vi till exempel Grundemar och Halmare.

Lysingsbadet ligger nära Solbergs udde och en stor del av campingen ligger på Judön, en tidigare ö. Folkslaget judar har inte gett namn åt ön utan fiskgjuse som i äldre tid hette giudher. Gården Marielund som gett namn åt Marielundsviken norr om är nordligaste brygga hette förr Judehagen. Lysingsbadet skulle alltså kunnat heta Gjudöbadet.

För den som känner att seglatsen inte går tillräckligt långt inåt land kan ortnamnet Draget vara intressant. Bebyggelsen Draget är belägen längst in Kuggviken, en vik av Gudingen, på Norrlandet. Här där Norrlandet är som smalast, knappt 300 meter, drogs alltså båtar över till Gamlebyviken. Här låg också lägligt en fornborg. Kuggviken minner, enligt Moberg, om kogg, alltså lastskepp (lite längre norrut ligger Skutviken). Idag är platsen mest nyttjad som båthamn. I Kuggviken ligger Rätö brygga, alltså den brygga på fastlandet som Rätöborna använder sig av.

Fiske har naturligtvis präglat skärgårdslivet sedan urminnes tider. Ortnamnen minner självklart om detta. Ett slags fiskeanordning är stäk där pålar sticks ner i vattnet. Stäk ingår i Stegeholm som förr även skrevs Stäkeholm. Alltså medeltidsborgen där dagens Västervik ligger. Det var alltså holmen vid Stäket. Västerviks bebyggelse lär ligga på det medeltida Stäkelöt och löt betyder betesmark. Det finns Stäk-ortnamn även i Östra Ed i nordligaste Tjust och i Lofta och i Västrum.

Katsholmarna minner troligtvis som fångstredskapet katsa eller katissa. Norr om Katsholmarna ligger för övrigt Katsholmsflagen där flagen betyder större öppen vattenyta. Kring Katsholmarna förekommer några mer komiska ortnamn som kobben Klanten, Jeppehål är sundet mellan Katsholmarna och Spårö, Lilla och Stora Fårtarmen är vikarna som en gång var ett sund mellan Katsholmarna. Fräckast är kanske ändå en ö söder om Idö och Beckholmarna. Den heter Klämrumpan. Fast det lär visst finnas ännu fräckare ortnamn, så pass fräcka att de inte passar i tryck.

I Verkeäck samlas ännu fiskare för fångstmöjligheterna. Orten har troligtvis fått sitt namn av en bäck där ett verke fanns. Verke är ett slags fångstarm av störor och ris, längs vilken fisken leds till fångstredskapet. Verkeäck har i sin tur givit namn åt en av södra Tjusts skärgårds största vikar. Det är fullt möjligt att Verkeäcksviken i forntid haft ett annat namn och att detta namn döljer sig i något annat ortnamn längs viken. Äldre hydronymer (namn på vattendrag och sjöar) brukar kunna återskapas så. Hela Tjust har tolkats som komma från en arm av Gudingen som i forntid nådde ända upp till Tingstad i Lofta socken (landhöjningen har förändrat landskapet). Ortnamnet Tingstad minner om att detta varit en äldre tingsplats, alltså centralbygd. Hit ska alltså viken Thiuster nått men det namnet kan i sin tur vara bildat till en å Thiust som mynnat i viken. Betydelsen ska vara något liknande fornnordiskans thjóstr (häftighet, våldsamhet) och då beskriva vattendragets karaktär. ♦

# Varvet i Vintervila



Nu är det äntligen dags att börja titta under presenningarna igen. På vårens arbetsdag den 25 maj har vi planerat att byta plankorna på mastkransbryggan. De har börjat svikta betänkligt när de är fuktiga och många master är tunga. Tyvärr måste vi genomföra arbetet när många brukar vilja masta på, så räkna med att bryggan kan vara avstängt dagarna runt arbetsdagen. Vi kommer också att behöva byta delar av fasadpanelen på slipboden som blivit uttjänt. Detta och mycket annat ska vi försöka fixa till inför säsongen.

Även detta år vill jag påminna om att visa hänsyn i området runt mastkranen. Parkera ingen bil så att den står i vägen när man vill ta ut master ur mastskjulen. Förbered din påmastning väl så att inte kranen blir upptagen onödigt länge. Inte heller bör man lägga fram master så de blockerar användandet av lilla båtcranen. Man ska

kunna backa fram en båttrailer till den.

På årsmötet bestämdes en plan för hur vi ska tackla förbudet mot att spola av båtbottnar inför upptagningen hösten 2026. Resultatet blev att inga båtar målade med biocidfärg får spolas av över marken på WSS fr.o.m. januari 2026. Vi kommer teckna avtal med någon av marinorna i stan för att kunna lyfta upp och spola av på spolplatta innan upptagning på WSS. Detta mot en kostnad mellan 1750-2000kr per tvätt. Vill man spola av på WSS får man avlägsna bottenfärgen eller kapsla in den med spärrskikt först. Så räkna med en ökad kostnad om du väljer att fortsätta med biocidklassad bottenfärg. Slipen kan användas för att ta upp och spola av båtar upp till en bredd av 3,3 meter om de är biocidfria i botten. Det kommer att komma med mer information och tips i kommande nummer av WSS-nytt, innan förbudet

träder i kraft.

Som vanligt vill jag uppmana alla som upptäcker något trasigt eller defekt på varvet att kontakta mig eller någon annan i varvssektionen så vi kan planera in lagningar eller inköp i god tid. (073 9310096). Likaså om man vill göra arbetstimmar utanför arbetsdagen, men var ute i god tid så att jag hinner skaffa fram vad som behövs. ♦

Trevlig båtsommar!



**Magnus Stalebrant,**  
Varvssektionen

## Gästhamnen 2024

Inför sommaren 2024 kommer gästhamnen att få en ny sektionsordförande, Inna Rosén som tidigare har ansvarat för Klubbmästeriet. I skrivande stund planeras för gästhamnsverksamhet mellan veckorna 23 till 32, eventuellt även vecka 33. Säsongen 2023 provade vi med kortbetalning och det föll väl ut så planen är att vi även använder det 2024.

Vi hoppas även kunna få nyttja ”styrelserummet” som bas för gästhamnsvärdarna under säsongen.

Passa på och gör en insats för WSS genom att göra din arbetsplikt som gästhamnsvärd. Verksamheten drar in bra med pengar till klubbens ekonomi. ♦



**Bengt Julius,**

Avgående ordförande, Gästhamnssektionen

- Vår gästhamnsverksamhet inbringat mycket pengar.
- Se våra gästande båtar som en tillgång. Ge gärna en hjälpande hand vid bryggan vid ankomst.
- Informera om att gästhamnsvärden brukar vara på plats mellan kl. 18 och 20, och att det finns en toalett som är olåst vid klubbhuset, och en grillplats med bänkar.
- Kom ihåg att grönskylla din egen plats om du planerar att vara borta mer än tre dagar. Meddela även gästhamnsvärden när platsen blir ledig.
- Hör av dig något dygn innan ankomst så att hamnsvärden kan rödskylla din plats.
- Gästhamnsvärden nås på tel. 073-161 06 00. Spara detta i din mobil som WSS Gästhamnsvärd.
- När du ligger vid din plats så se till att fästa ut fallen så de inte riskerar att slamra och störa.

## Veteransektionen

På **tisdagar kl. 09:30** samlas ett gäng ”veteraner” i klubbhuset för en fika och lite socialt prat. Fikat står de deltagande för själva. Man turas om med fikat. Jag satte veteraner inom citationstecken, men man behöver inte vara till åldern kommen för att delta i dessa möten, man behöver inte vara man, kvinnor är lika välkomna. För nya medlemmar är dessa möten ett ypperligt tillfälle att lära känna andra klubbmedlemmar. Det intressanta vid dessa möten är att många historier som berättas vet man inte om de är sanna eller påhittade. Men de är intressanta ändå.

Vi brukar vara mellan 10 – 15 deltagare varje gång. Under våren fram till sjösättning och på hösten efter torrsättningen är vi igång, och som sagt **Kvinnor är hjärtligt välkomna.**

Någon gång under säsongerna brukar vi företa oss något besök eller försöka lära oss något om det som är vårt intresse, båtlivet. Nu under vårsäsongen besökte åtta av oss Hallingeberg för att där ta del av en föreläsning, efter en lunch, om **Wasakungarnas Skepp** mycket intressant. I samband med Wasakungarnas skepp kan nämnas att i Verkebacksviken har det funnits ett antal skeppsvarv där man bygde skepp av de ekar som växte i närheten. ♦

Varmt välkommen till våra tisdagsträffar!

### Peringe Nilsson

Ordföranden i Veteransektionen





# Välj rätt segel till din båt

Text och foto, Martin Edelman

*Har du skörat dina segel i en hård bris, har du trist driv i båten, eller har du bara en säck pengar du behöver bli av med? Det kan finnas olika anledningar till att byta segel. Här kommer några tips att tänka på när du ska köpa nya segel till din båt.*

*Följande artikel baseras på ett digitalt seminarium som Elvström Sails höll 24 januari i samarbete med Svenska Kryssarklubben. Det finns många olika segelmakare, men oavsett vem du väljer är det bra att vara ute i god tid med beställningar, det brukar uppskattas.*

## **Förutsättningar för att välja rätt segel**

Segel går att få i en mängd olika material, design och typer beroende på vilken budget man har och vilken segling man håller på med. Det är bra att samla på sig en del information om sin båt och vilken typ av segling man gillar. Då kan man förse segelmakaren med så mycket förutsättningar som möjligt, och är beredd att svara på frågor om till exempel sin riggtyp och segelmått.

När man kontaktar en segelmakare är det därför bra att veta vilken typ av båt man har och vad den har för riggdesign. Är det en modern fockbåt med självslående fock eller en äldre genuabåt? Är den masthead- eller partialriggad, och har man raka eller svepta spridare? Föredrar man fullattor eller korta lattor, eller en kombination. Ett bra tips om man har en rigg från Seldén är att det troligen finns ett ID-nummer längst ner på masten. Det numret kan ge segelmakaren mycket information kring riggens utformning, hur den är sammansatt och designad. Man bör även tänka igenom vad man söker, eller förväntar sig. Är man nöjd med de segel man

haft eller vill man ha annan balans i båten?

Nästa fråga att ställa sig är hur man använder båten och hur man seglar. Kryssar man i 8-10 m/s eller väljer man hellre motorn och sparar sig till medvindsseglingen? Klubbseglar man inomskärs, planerar man för en långsegling runt jorden, eller kör man mest lite lugnare familjesegling några veckor per år? Annat som har betydelse är hur aktivt man arbetar med trim, och hur duktig man är på att reva i tid. En grövre duk ger sämre prestanda men håller bättre mot såväl hård vind, fysiskt slitage som sämre trim.

Formstabilare segel är dyrare men ger roligare och bekvämare segling över tid. Ett billigare segel av enklare material håller inte formen lika bra under sin livstid. Man tappar fart och höjd med utslitna bukiga segel, och det lutar mer. Och om man funderar på att byta båt så småningom är en båt med bättre segel mer attraktiv på andrahandsmarknaden än i övrigt likvärdig båt med sämre segel.

## **Materialtyper**

De tre vanligaste typerna av segel är dacronsegel, cruisinglaminat och membransegel.

Dacronsegel består av en vanlig vävd duk med varp och väft, och har alltså fibrer i två riktningar. Fibrerna består av polyester och duken kallas dacron. Den finns i olika dukvikter och seglen kan sys med olika design såsom crosscut och triradial. Vid crosscut-design är panelerna parallella, och vid triradial riktas panelerna från seglets hörn så fibrerna går mer med dragriktningen. Duken i dacronsegel håller ganska länge men seglet tappar formen över tid

så att buken rör sig bakåt. En fördel med dacron är dock att det är ganska enkelt att reparera själv.



Segelsdesign, crosscut. © PrecisionSails

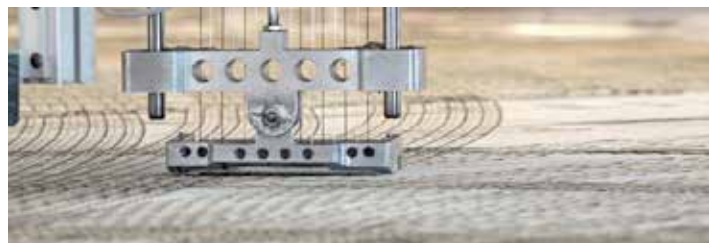


Segeldesign triradial. © PrecisionSails

Cruisinglaminat sys också i triradial men där är duken istället laminerad med fibrer i mitten och alltså inte vävd som dacronduken. Det blir mer formstabil och ur den synvinkeln mer prisvärt än dacronsegel. Dacronduken är visserligen tåligare, men cruisinglaminatet töjer sig inte, så under seglets livslängd får man ut mer kvalitetssegling per seglad timma. Båten blir också mer stabil med ett stumt material, så blåser det 5-6 m/s och det kommer en vindby på 10 m/s så håller seglet formen bättre och båten kränger mindre. Bekvämare segling helt enkelt.

Membransegel är nästa steg upp. Det finns en uppsjö av olika materialtyper, men sammanfattande är att det är uppbyggt av fibrer i mitten och ett membran på varje sida som sedan ofta avslutas med

en lite starkare duk (taft) ytterst. Fibrerna kan bestå av polyester, kolfiber eller annat material, eller en mix. Seglet designas så fibrerna ska ligga i bågform exakt i belastningsriktningarna och fibrerna läggs sedan ut på en film med hjälp av en maskin som orienterar fibrerna rätt utifrån belastningsgeometrier. Sedan limmas en ny film ovanpå och luften sugas ur varvid membranet pressas samman under högt tryck. Seglet kan med denna metod helt och hållet designas efter båt, segling, rigg, tycke och smak, och därmed optimeras in i minsta detalj.



Tillverkning av membransegel med exakt utläggning av fibrer med maskin. © Elvström Sails

### Hur gör man för att maximera livslängden på sitt segel?

Fladder är segelmakarens bästa vän, så undvik alla typer av fladder. Låt till exempel inte seglet torka fladdrande i vind, utan se till att det är vindstilla eller ställ det så det fylls med lagom vind utan att fladdra. När seglet ska hissas så tänk igenom och förbered de olika stegen så det löper snabbt och smidigt så tiden seglet fladdrar minimeras. Se till att trimma bort fladder i akterliket under segling, skicka fram blocket något i skenan för genuaskotet och använd snörplinan.

Reva i tid, och reva storseglet först. De flesta använder idag rulle för sin genua, och en revad rullgenua slits ganska mycket inrullad i hårdare vind. Försök att variera inrullningen så genuan inte revas till samma punkt varje gång.

Rullar man in ett blött segel och lämnar det en vecka så får man ibland mögel. Man ser det som grön-svarta prickar och dessa ska man ta bort direkt innan det hinner ta sig in i väven. Tar det sig in i väven mellan laminaten så får man inte bort det. Bäst är att tvätta med Shipshape och skölja med vatten. Mögel påverkar dock inte styrkan eller limningen i lamineringen, det är mer en kosmetisk fråga.

Se över utsatta punkter på seglet och laga det innan det går sönder. Lämna in seglet för översyn för att hitta och åtgärda fel i tid. Se över UV-skyddet, och använd segelkapell för att minimera exponeringen mot sol.

När det kommer till vinterförvaring mår segel bäst av att förvaras rullade om man har möjlighet till det. Men alla cruisingsegel tål att vikas. Man ska dock inte vika i samma veck varje gång. Seglen ska vara torra innan vinterförvaringen, och se till att förvara dem där det är torrt. ♦

# Nästan 70 år i Westerviks segelsällskap

Text: Torsten Blomgren och Göran Thorén

Foton: privat Thomas Åstrand och Malin Nordlund

Mycket har hänt inom seglingen och i vår klubb sedan 50-talet. Göran Thorén har verkligen perspektiv på det här efter alla år som medlem i WSS.

En kulen höstkväll träffades WSS-nyttets utsände och Göran för att prata om gamla tider i klubben och på sjön över en tallrik ärtsoppa och en jungfru punsch.



"Gubben" Hed

1946 flyttade jag och min familj från Norrköping till Fredsgatan i Västervik. I närheten av hemmet fanns ett skyddsrum där Åke Nilsson, Sigge Nyholm och Stig Sandberg hade en liten verkstad där de fixade och pysslade med sina båtar. Här var det liv och rörelse och luktade fernissa lång väg vilket lockade mig, som redan hade ett intresse för båtar genom min morbror, båtkonstruktören Olle Enderlein. Här tillbringade jag mycket tid med att se på och lära och ibland hjälpa gubbarna med sina ögonstenar och intresset för båtar började växa till en livslång passion.

Jag blev medlem i WSS junioravdelning 1956 och medlemsavgiften var tre kronor. Ivan Hed, som allmänt kallades "Gubben", var

en drivande person inom juniorverksamheten och fungerade som mentor för oss ungdomar. Han var egentligen inte någon seglare utan kom från kanotklubben. "Gubben", som var reparatör vid järnvägen, gjorde otroligt mycket för WSS och skötte Skansholmen. Han ledde junioravdelningens möten och var alltid till hands för oss ungdomar. Han och hans fru Sara bjöd ofta hem oss juniorer på fest. Då var det fint dukat och god mat.

Vi juniorer fick lära oss sjövätt, sjömanning (sjömanshantverk), simning 300 m mellan stora och lilla Skansholmen och så fick vi segla klubbens juniorbåt Pippilotta. Båten, som ritades 1946 av bland annat Bertil "Bebben" Söderberg, var en Vikingsnäcka. Den var 6,85 m lång och 1,76 m bred, hade 15 m<sup>2</sup> segel och seglades av en till fyra personer. Säkerheten var det väl lite si och så med. Flytväst var sällsynt, följevåtar förekom aldrig och inga föräldrar var med som support. Men vad jag minns så hände ingen olycka.

## WSS på Slottsholmen

WSS hade då sin verksamhet på Slottsholmen där de hyrde en lokal på byggnadens östra gavel. Sommartid låg båtarna nedanför "Holmen" vid bryggor och bojar. Vintertid lade man upp dem i Baggenshamn där Pampas Marina ligger idag.

Nere vid Slottsholmen var det under sommartid ett livligt folkvimmel med flanörer som gick ner till hamnen för att titta på båtarna, träffa bekanta och kanske besöka restaurangen. Varje fredag träffades "gubbarna" för trevligt samkväm med god mat och dryck. Inga damer var välkomna. Detta kunde leda till något avslagna lördagar och missnöjda fruar för en del medlemmar.



Åke Nilsson



*Torvald Andersson och Arnold Nord bygger brygga på Solbergsudde*

I längden blev det opraktiskt att ha båtarna på två olika ställen och tanken på ett nytt ställe började ta form. Klubben arrenderade mark vid Solbergsudde och 1954 började man etablera sig där ute. Det var Åke Nilsson och Tore Johansson som började med att lägga ut bojar där och PG Karlsson, som drev AP Jonsson (Järnhandel), försåg WSS-medlemmarna med sågar, yxor och spadar för att röja och bereda mark för anläggningen. Vi ungdomar i junioravdelningen fick vara med och bära ris. När man kallade till arbetskvällar så kom så gott som alla och det var inte ovanligt att man ställde upp flera kvällar i veckan.

### En förgylld bult

Slipen byggdes ute på varvet av klubbmedlemmar och hösten 1954 var den klar. En liten del av övre plan var också iordningställd. Vid den stora invigningen av slipen överlämnade Ingemar Andersson, som då drev Anderssons Guld, en förgylld vagnsbult till WSS ordförande Sven Salomonsson som drog ihop den sista slipprälsen med den gyllene bulten. Slipen var nu formellt invigd.



*Lennart och Inga Åstrands Babs vid slipen 1956*

Nu kunde man ta upp båtarna för vinterförvaring på Solbergsudde. Sommartid fick man fortfarande ha båtarna vid Slottsholmen,

men redan året därpå började en del medlemmar förtöja sina båtar vid boj därute. Under några år bedrev alltså WSS sin verksamhet parallellt på Solbergsudde och Slottsholmen. 1967 sa man upp hyreskontraktet med Slottsholmen. Innan det fanns ett eget klubbhus ute på varvet hyrde WSS ibland kanotklubbens klubbhus för att hålla trivselkvällar och andra aktiviteter.

### Obekväma båtar

Familjesegling var inte så vanligt på den här tiden och om man någon gång övernattade i båten så låg mamma och pappa i båten och barnen fick tälta iland eftersom båtarna var små och trånga. Båtarna var sällan utrustade med motor. Det fanns inga bekvämligheter att tala om och maten bestod mest av konserver. Det var alltså inte så vanligt att man bodde i båtarna och det var sällan som damer följde med ut på sjön. Övernattningarna skedde i naturhamnar. Gästhamnar fanns knappast på den tiden och de som fanns var sparsamt utrustade med bekvämligheter.

Det var männens värld och båtarna var tillverkade för att segla snabbt i skärgården och av dem som hade segelbåt så kappseglade de flesta. På onsdagsseglingarna ställde i stort sett alla upp.



*Pokalsegling på Lucernafjärden*

### Segla in segel

De vanligaste båttyperna var långsmala skönheter såsom 22:or, 30:or, några 40:or och en och annan folkbåt. Prislapparna på de här träbåtarna låg mellan 15000-40000 kr. Seglen var sydda av bomull och ett nyköpt segel skulle seglas in och man fick inte kryssa med det utan det skulle seglas in för halvvind ett antal timmar innan man fick belasta det hårdare. Ett segel var ganska ömtåligt och man fick inte skota det för hårt eller segla i stark vind för då kunde seglet sköras.

Även på den här tiden fanns det mer eller mindre avancerade segel. Det finaste materialet var egyptisk bomull, som var mer formbeständigt än den vanliga bomullen. Dacronsegel började dyka upp i

## Nästan 70 år i Westerviks segelsällskap

början av 60-talet och ansågs då vara mycket exklusiva. De navigationshjälpmedel som fanns var sjökort och kompass. En del lite lyxigare båtar var utrustade med logg och radiopejl.



Segelvård



Bomullssegel

Man seglade mest i skärgården, men lite havssegling blev det också och i början av 60-talet seglade jag Gotland runt i en Enderleintradad båt. Tävlingen startade på den tiden i Visby med målgång i Sandhamn.

### Kvinnor börjar segla

På 70-talet började man tillverka båtarna i plast och de blev större och bekvämare och nu började kvinnorna bli mer intresserade av familjesegling. Här har vi mycket att tacka Pelle Pettersson för som revolutionerade båtlivet med sin Maxi 77 som hade fem koter, ståhöjd vid pentryt och en toa under förpiken. Båten blev en storsäljare och fick många efterföljare. I dag har kravet på komfort ökat och båtarna har blivit betydligt större och välutrustade vilket gör att många seglare föredrar att ligga i gästhamnar med tillgång till el, tvättmaskin, dusch, bastu, restauranger och närhet till väl-sorterade affärer.



Familjesegling på 70-talet

### Engagerade medlemmar

Avslutningsvis kan man säga att vår fina klubb har vuxit fram under dessa decennier och är verkligen en skapelse av dess medlemmar, där alla har ställt upp och några eldsjälarna har varit speciellt drivande. Alla stora arbeten på varvet har utförts av medlemmarna själva och man har inte behövt anlita några entreprenörer. Detta helhjärtade engagemang har medfört att vi medlemmar idag kan glädjas åt en enastående fin anläggning med förhållandevis låga klubbavgifter. Det är först nu på senare tid som klubben har börjat anlita utomstående entreprenörer för större arbeten. Man kan fundera över om det hade varit möjligt att bygga upp vår klubb på detta sätt i dag. Förmodligen hade det mesta av anläggningsarbetet lagts på entreprenad med helt andra kostnader och avgifter för oss medlemmar som följd och för många av oss hade det kanske inte varit möjligt att vara medlem i WSS. ♦



## 4 Västerviksbåtar ställer upp på SM J24 i Västervik den 9 – 11 augusti, 2024

Segelsällskapen i Västervik, WSS och WSS-Wikingarna, arrangerar SM för J24 under andra helgen i augusti, 9-11.

Regattabasen blir på Solbergsudde, där tävlingsexpedition och båtarna kommer att ligga. Vi kommer att lägga ut flytbryggor, lånade av Kanotklubben.

Övriga aktiviteter, som AfterSail, Regattamiddag och Prisutdelning kommer också att ske på Solbergsudde, WSS-Klubbhus eller Skansholmen, (beroende på väder & vind).

Tävlingarna kommer att genomföras under 3 dagar, med 2 seglingar under fredagen, 4 seglingar lördag och avslutande 2 seglingar under söndagen, varefter den svenske mästaren kan koras. Klassen J24 är en 7,32 m kölbåt med 5 man i besättningen. J24 är världens största kölbåtsklass med ca: 6000 tillverkade båtar.

Banan kommer att läggas på Lucernafjärden och blir en kryssläns-bana, där vi kommer att ha åskådarbåt med möjlighet att se

tävlingarna på nära håll.

Vi räknar med ca: 15 båtar, där vi i nuläget har 6 båtar anmälda, därav 4 Västerviks-båtar, där Wilma Albinsson, Tjalle Albinsson, Magnus Björnåker och Ulf Johansson ställer upp.

Förberedelserna inför SM-Regattan har pågått i flera månader, med många detaljer som måste fungera för ett så pass stort arrangemang. Under SM-Regattan kommer ett 20-tal funktionärer och ca: 80-talet seglare vara verksamma och det vi nu ser fram emot är fina väderförhållanden med sol, gynnsamma vindar och många åskådare.

I dagsläget är inte alla funktionärsroller besatta, varför det fortfarande finns möjlighet att ställa upp som funktionär. Ett mycket trevligt sätt att göra sin arbetsplikt.

Kontakta i så fall undertecknad. ♦

Tävlingsledare **Jan Furemo**

### Angör vår mysiga gästhamn!

Ät gott på vår skärgårdskrog och gör utflykter på ön. Här finns badklippor, ett vackert kulturlandskap och inte minst den gamla lotsutkiken där man kan ta sig upp i tornet och se en härlig utsikt över havet och skärgården. I gästhamnen finns en liten handelsbod med nödvändiga specerier och en strandbistro.

*Gästhamnen har öppet hela säsongen så länge vädret tillåter.*

Läs mer på  
[idoskargardskrog.se](http://idoskargardskrog.se)  
[info@idoskargardskrog.se](mailto:info@idoskargardskrog.se)



**Idö Skärgårdskrog & Marina**

## VÄLKOMNA TILL IDÖ



Hamnvård:  
Marcus Höglund  
070-444 57 08

# So long Linnea

Text och Bild **Sofia Falk**

*Det är dags att säga hejdå och lycka till i framtiden. Det känns bra att ha så många fina minnen att tänka tillbaka på. Det har varit många timmar med båtvård (ibland ståendes på en snödriva), härliga seglingar och ljumma sommarkvällar i sittbrunnen. Det kan verka både barnsligt och lite för känslosamt men hon har varit som en familjemedlem. Någon som vi tagit hand om, haft dåligt samvete för och träffat så ofta det gått.*

Resan började när jag flyttade tillbaka till Västervik, efter flera års studier i Västerås. Då kändes det naturligt att köpa den första alldeles egna segelbåten. En lyx som man måste passa på att utnyttja när man bor i Ostkustens pärla och fått sin första, fasta anställning. Och har man vuxit upp med att segla långsmalt, då sitter den preferensen som inpräntad i ryggmärgen. Det var många sommarlov som tillbringades ombord på familjens röda S30. Så det var Wasa 30, Sveakryssare eller Rival 22, som valet stod mellan.

I Söderköping hittade jag henne, Linnea, min Rival 22. Jag fick hjälp av pappa att segla hem henne till WSS. Jag minns det som igår, en fin helg i maj. Vi fråste hem trots att det knappt gick en krusning på sjön. Efteråt var ansiktet stramt av vårsolen och märkena efter solglasögonen gjorde att jag liknade en inverterad panda. Pappa såg till att Linnea fick en toalett, snygg inredning i salong och pentry, ny klädsel på dynorna, kylbox och sittbrunnstält. Jag önskade mig helt nya saker i födelsedagspresent och julklapp. Det var vinschar, vinschavlastare, seglarställ och stövlar.

Under flera somrar engagerade jag vänner i båtlivets underbara värld. De fick mönstra på och av. Kaptenen fick stanna kvar. Det blev lite kortare turer till Vistingsö, Hamnholmen, Brändö och Vippholmarna. Linnea var verkligen en perfekt första båt, särskilt när besättningen inte var den mest sjövana. Hon skötte sig fantastiskt. Vännerna fick träna på att skota, trimma, styra och hoppa i land när det var dags att förtöja. En del fann det så njutbart att komma ombord och ut på sjön att de somnade på akterdäcket redan utanför Händelöp.

När jag träffade min man, som också vuxit upp med att segla på somrarna, kände jag mig redo att äntligen ge mig ut på lite längre seglatser. När jag var liten seglade vi till Stockholm varje sommar, det hade jag som målbild. Vi kom inte hela vägen till Stockholm men vi kom till Snedskär, Nävekvamn, Oxelösund och Trosa. Och kanske framför allt till Ringsöarna, denna ljuva hägring från barndomen.

Med små barn ombord blev det åter lite kortare turer och en hel del bryggsegling. Inte illa det heller. Det var så mysigt att bara få bo och leva i båten några veckor om året. Vi fortsatte att piffa till Linnea med renoverad durk, solceller, ny el och skotbänk. För att inte tala om nya segel. Oj så snabbt hon seglade med de nya seglen! Jag kommer ihåg att jag i början till och med tyckte att det gick lite väl fort, det var ju knappt man hängde med att navigera i sjökortet.

Som bekant så växer även barn rasande fort och så mycket packning som måste med för att alla ska hålla sig nöjda, glada, varma och torra på sjön. Linnea började kännas lite trång. Dagsturer var inga problem men vi ville ju vara ute längre än så. Var gör man av alla kläder och all mat? Man vill inte åka och bunkra var tredje dag, eller åka och tömma toatanken varannan. Vi vill vara ute i skärgården, inte åka fram och tillbaka till någon hamn.

Att inse att man behöver skiljas åt är tufft. Den tanken måste marinera lite, i några år. När sedan möjligheten dyker upp att sälja till någon där vi tror att hon kommer i goda händer, då går det inte att säga nej på grund av separationsångest. Det var ett tufft beslut men det blir bäst så här, för alla inblandade, även för Linnea. Tack för den här tiden, du har varit fantastisk. Jag fortsätter att påminna mig om att:

*"For every ending  
is a new beginning!"*





## Skänk dina pantburkar till Loftahammars Sjöräddningssällskap

Pengarna från panten går till Sjöräddningssällskapet i Loftahammar och bidrar till deras verksamhet. Förutom att detta stöttar den lokala sjöräddningen så är det även bra för miljön. Många av dessa burkar skulle förmodligen ha hamnat i soporna.

Sjöräddningssällskapet har en stor soppåse stående till vänster i klubbhusets entré där ni kan lägga pantburkarna.

Ett stort tack till alla som, på detta sätt, stöttar Loftahammars Sjöräddningssällskap.



## Hjälp till att hålla våra register uppdaterade!

Tänk på att meddela klubben om någon av dina uppgifter ändras så att vi kan hålla våra medlemsregister uppdaterade och så att vi kan komma i kontakt med dig. Det gäller ändring av adress, e-post och telefonnummer och det är även viktigt att meddela om du byter båt.

**Skicka meddelande om ändringen till:**  
**[registrator@wss.nu](mailto:registrator@wss.nu)**



Nästan 50 medlemmar närvarade vid årsmötet varav 3 personer deltog via digitalt möte. Ordförande Gert Petersson hälsade de närvarande välkomna och förklarade mötet öppnat. Anders Karlzén valdes som mötesordförande, Lars-Åke Larsson valdes som mötessekreterare och Arne Blomgren och Tore Källmark valdes att justera årsmötesprotokollet samt att fungera som rösträknare.

### Verksamhetsberättelse

Verksamhetsberättelsen finns tillgänglig på sällskapets hemsida. Under årsmötet lämnade respektive sektionsordförande en kort sammanfattning. Anders Karlzén framförde ett tack till alla som bidragit till WSS verksamhet under 2023. Årsmötet beslutade att godkänna verksamhetsberättelsen och lägga den till handlingarna.

### Regler om avspolning av båtbottnar

Magnus Stalebrant gjorde en kort genomgång av de olika alternativa metoder som

WSS fortsättningsvis kan använda för båtbottnbehandling. Informationen var en sammanfattning av den genomgång som tidigare har presenterats vid höstmötet och i tidningens höstnummer.

Kommunen kräver att vi före den 30 juni i år har lämnat in en beskrivning av vald plan.

Tommy Bovinder avråder från att bygga en spolplatta eftersom biocidfärger kommer att förbjudas helt. Flera medlemmar har dåliga erfarenheter borstspolningen i inre hamnen. Magnus rekommenderar att vi avvaktar med en gemensam kostsam lösning. Årsmötet uppdrog till styrelsen att teckna avtal med en extern marina för avspolning av båtbottnen så att de båtägare som fortsätter med biocidfärg kan spola av sin båtbottn innan upptagning på WSS.

### Elsparåtgärder på kort och lång sikt

Årsmötesdeltagarna får en redovisning av det arbete som pågår för att följa elförbruk-

ningen på Solbergsudde och för att göra lämpliga åtgärder för att spara på kostnader för el.

### På kort sikt:

Fortsätta kontrollera/bevaka antalet förbrukade Kwh per månad.

Fortsätta diskutera möjliga åtgärder på kort och lång sikt.

Låsa toan på bottenvåningen vintertid.

Stänga dusch och bastu vintertid.

Sänka temperaturen på övervåningen till 16 grader.

Nytt ventilationssystem installerat i maj och intrimmat i augusti som minskat förbrukningen med minst 50%.

### På lång sikt planeras:

Installation av en luft/vattenvärmepump redan i år.

Däremot bedöms det för närvarande vara tveksamt med solceller på klubbhuset, liksom bergvärme och vattenelement. Tore Källmark föreslår att solcellsalternativ ut-

reds ytterligare. Han vill se det som ett sätt att få ränta på vårt kapital.

Debitering till enskilda båtägare av el-förbrukning under vintern:

Gert visar en mätare som kommande vinter kan användas för att mäta elförbrukning av av enskilda båtägare.

Förbudet mot laddning av elbilar gäller även fortsättningsvis. Årsmötet uppdrar till styrelsen att undersöka om elbilsaddning i framtiden kan tillhandahållas till rimlig kostnad.

### Klubbhuset på Solbergsudde

Tommy Boström informerar om att renovering av damduschen pågår. Anledningen till renoveringen var att det uppstått en fuktskada som hade spridit sig. Renoveringen ska vara helt klar till sommaren.

Köksrenoveringen, som planerats sedan länge, är uppskjuten tillsvidare med anledning av andra kostnadskrävande projekt.

Gert har åtagit sig att administrera klubbhusuthyrningen så att lokalen används på bästa sätt för medlemmarna. Det är många hänsyn som behöver tas och de är inte lätta att formulera i ett tydligt regelverk.

### Ekonomisk redovisning och fastställande av avgifter

Detaljerad redovisning av klubbens ekonomi, verksamhetsplan och budget finns att läsa i årsmötesprotokollet på hemsidan.

Föregående år höjdes gästhamnsavgiften från 200 till 250 kr och bryggplatsavgifterna med 10%. Styrelsen föreslår inga avgiftsändringar inför 2024 trots ev kommande renoveringar under året. Underskottet kan täckas av likviditeten.

Årsmötet beslutade att gästhamnsavgiften behålls oförändrad 250 kr per natt.

Årsmötet beslutade att behålla bryggavgifterna samt övriga medlemsavgifter oförändrade.

Årsmötet beslutade att fastställa verksamhetsplan och budget för verksamhetsåret 2024.

### Val av ordförande samt sektionsordförande

Gert presenterar valberedningens förslag. Enligt stadgan är alla sektionsstyrelseordförande samtidigt ordinarie ledamöter i WSS styrelse. Valberedningen har i år fokuserat på den inre styrelsen och sektionsordförande. Sektion Skansholmen har valt att istället ha en ledningsgrupp på tre.

Ett stort antal medlemmar med egna ar-

betsuppgifter kvarstår på sina poster utan årsmötesbeslut. Styrelsen kan därutöver adjungera ledamöter vid behov.

Årsmötet beslutar välja samtliga befattningshavare enligt valberedningens förslag.

Nya på sina poster är:

Ordförande WSS: Per-Erik Pettersson

Ordförande Gästhamnssektionen: Inna Rosén

Ordförande Klubbmästeri: Knut Godö

### Avslut och avtackningar

Mötesordföranden Anders Karlzén överlämnade ordförandeklubb till nye adjungerade ordföranden Gert Petersson. Gert framförde, frånvarande Per-Eriks, tack för visat förtroende. Styrelsen har beslutat tilldela Thomas Ragnarsson Uno Malmbergs vandringspokal för framgångar på främmande banor för hans insatser med Späckhuggaren i Danmark. Priset kommer att överlämnas av Gert.

Gert överlämnade också blommor till Michel och Inna som frånträder sina ordförandeposter. Även Bengt Julius kommer att få en blombukett. Gert och Lars-Åke överlämnade blombuketter till varandra för många års styrelsearbete.

Avslutningsvis tackade Gert för visat intresse och för gott fika. ♦



# Slussningens ädla konst

## Lycka till i skilsmässodiket!

Text & bild: **Matthias Thorén**

### Lycka till i skilsmässodiket!

Denna kommentar var en standardfras när vi delade våra sommarplaner om att segla runt Sverige och avsluta med en resa genom Göta kanal. Efter egna erfarenheter och en del eftertanke kan vi konstatera att det verkligen finns tillfällen där stressen blir påtaglig. Speciellt när det är mycket folk som tittar på och man känner sig som en apa i en bur, vilket verkligen sätter det mest tåliga förhållandet på prov. Men det som inte tar kål på oss, stärker oss. Med kommunikation och gemensam reflektion efter varje incident blev det trots allt en fantastisk upplevelse.



Trollhätte kanal

Vår resa med slussning började redan i Trollhätte kanal. Vi hade förberett oss genom att läsa en Göta kanal-guide som vi fått från vänner och även skummat igenom Webergs slusshandbok, så vi kände oss relativt väl förberedda. När vi närmade oss den första slussen kom den lite snabbare än förväntat och vi trodde att det skulle vara kö, men när vi kom fram visade det sig att signalen var grön och portarna var öppna, så vi fick bara köra på. Det blev mer stressigt än vi hade tänkt oss. Efter en snabb justering med fendrar på styrbordssidan och framtagande av tamp och båtshake styrde vi in mot den höga slussväggen. Vi hade läst att det var bra om en av oss var på land, så en av oss började klättra upp längs stegen på slussväggen, men fick vända tillbaka när det visade sig att det fanns ett lock som täckte den sista biten av stegen. Samtidigt ropade en annan segelbåtsägare bakom oss att man inte behövde vara på land, utan det räckte att hålla sig i stegen eftersom det knappt uppstod någon turbulens i dessa slussar. Snabbt ner igen och följ grannbåtens råd, vilket fungerade utmärkt. De efterföljande slussarna i Trollhätte kanal gick mycket smidigare, där en av oss stod vid fören och gjorde fast tampen i slussväggens inbyggda pollare och flyttade den allteftersom vattnet steg. Den andra personen använde en båtshake eller höll sig i stegen och följde med när vattnet steg. Det är värt att tillägga att motorn stängdes av inför varje slussning.



Tamp i fören



**Båtshake i aktern**

Vid uppslussning insåg vi att det var mest praktiskt om en av oss gick iland för att ta emot tamparna och flytta dem mellan slussarna. Den som stannade kvar i båten fick ansvar för att fästa aktertampen samt hålla förtampen sträckt. Först fästes aktertampen i en knape och sedan kastades den upp till personen på land, som drog den genom förtöjningsringen och kastade sedan tillbaka den till den som var kvar i båten. Aktertampen kunde då fästas i knapen och sköta sig själv. Förtampen gick från vinschen, genom genuans skotblock och sedan genom ett extra block i fören innan den kastades upp till personen på land. Personen på land höll sedan i tampen under uppslussningen medan personen i båten såg till att tampen var sträckt genom att veva in på vinschen allt eftersom båten steg. Personen på land fick en fördelaktig hävstångseffekt genom att backa lite för att öka vinkeln. Vi valde detta tillvägagångssätt eftersom det möjliggjorde en snabbare förflyttning till nästa sluss, men det visade sig också att det fungerade utmärkt att bara använda en ögla runt förtöjningsringen för att fästa förtampen, vilket vi gjorde vid några tillfällen. Personen på land skötte då endast förflyttningen av tamparna mellan slussarna.

Vid nedslussning var vi båda i båten och skötte var sin tamp. Både i aktern och i fören drogs tampen genom förtöjningsringen och

tillbaka till båten där vi sen helt enkelt bara släppte efter vartefter som båten sänktes ner. I de fall där det var en liten skillnad mellan vattennivå och slusskant var vi båda i land tills båten kommit ner i en nivå där vi kunde vara säkra på att fendrarna inte korrade upp sig. Det var viktigt att hålla sig inom de gula markeringarna under nedslussningen, eftersom det kunde vara grundare där vid slussens lägsta nivå.



**Tamp från vinsch till fören**



**Extra block i fören**



Tamp kunde skötas av en person i sittbrunnen

#### **Några sammanfattande reflektioner:**

**Det är bättre att ha för många fendrar än för få:** Se till att du har ett urval av olika storlekar och placera dem på olika höjder längs båten. I flera slussar återstår endast en smal kant för fendern att vila mot när båten är på sin högsta punkt. I sådana situationer kan det vara nödvändigt att sänka några fendrar ända ner till vattennivån. Trots detta finns risken att fendern kan fastna eller korva sig. Om detta inträffar kan det vara nödvändigt att snabbt kliva av båten för att enklare kunna justera fendern till dess ursprungliga position.

#### **Prata igenom rollerna innan ni kör in i slussen:**

Reflektera gemensamt efteråt om det finns något som kunde ha gjorts annorlunda.

#### **Var inte rädda för att be slussvakten om hjälp:**

Vi slussade samtidigt som en ensamseglare och det var inga problem då slussvakterna hjälpte till vid varenda sluss. Även vi tog hjälp flertalet gånger för att dra igenom tampen genom förtöjningsringarna. Kom ihåg att vända ringen mot slussen och dra igenom tampen underifrån och upp för att minska risken att den kläms vid nedslussning.

#### **Mer fokus vid uppslussning:**

I Göta kanals slussar krävs det ett större fokus vid slussning uppåt på grund av turbulensen som bildas längst fram i slussen. Då segelbåtar har bättre förutsättningar för att klara turbulensen placeras dessa oftast längst fram. Med bättre förutsättningar menas



Mellan vissa slussar fick fendrar hänga kvar



möjlighet att använda båtens vinschar som avlastning för den kraft som krävs för att hålla en sträckt tamp. Slappnar man av och råkar släppa lite på tampen finns risken att fören glider ut i slussen för att sedan med full kraft slås tillbaka mot slussväggen. Vid slussning neråt är turbulensen nästan obefintlig.

Göta kanal har tagit fram en pedagogisk video där man kan få utförliga tips om vad man ska tänka på vid slussning. Ni hittar videon via följande länk:

<https://www.youtube.com/watch?v=uqr4qb9rokw>

#### **Sele i sittbrunnen:**

Har man små barn med ombord, se till att de är uppe i sittbrunnen vid slussning och att de sitter fast med sele. Det finns inte utrymme för att både sköta slussning och barnpassning samtidigt.

#### **Visa hänsyn:**

Trots att kanalen tillåter en maximal hastighet på fem knop, är det rekommenderat att köra långsammare när du observerar förtöjda båtar vid inväntningsbryggorna. De svallvågor som bildas kan skapa kraftiga gungningar för de förtöjda båtarna. Vid ett tillfälle

befann vi oss av misstag i denna situation när vi var lite stressade inför en slussning. Det resulterade i att vi fick en del kritik från andra båtägare, något vi efter att ha reflekterat över situationen fann vara fullt förståeligt.

#### **Håll koll på slusstider:**

På Göta kanals hemsida står det att en slussning tar mellan 7-10 min samt att slussarna under högsäsong är öppna mellan 09:00 och 18:00. Vi upplevde inte detta som något problem utan det vara bara skönt att man blev styrd till att förtöja tidigt i en gästhamn i stället för att man i onödan skulle ta ”bara en sluss till”.

#### **Njut av resan:**

Biljetterna till Göta kanal är inte helt gratis och för att få full valuta för pengarna bör man ta det lugnt och stanna lite längre i varje gästhamn. Det finns möjlighet att stanna upp till fem nätter vid varje gästhamn och det kostar inget extra för att utnyttja faciliteterna. Har man god framförhållning så är det billigare att köpa biljetter tidigt på året då de brukar köra kampanjer med 25% rabatt.



Sele på vid slussning



Tryggt förtöjda vid Lyrestads gästhamn

## Att lägga till i naturhamn - Säkert !!!

### Var väl förberedd

Om ni vill lägga till i en naturhamn, ta reda på om det finns information att hitta (t.ex. i Hamnguiden). Var samspelta och överens om hur ni ska kommunicera. Med hjälp av handsignaler kan ni minska risken för missförstånd, om motorljud eller vind gör det svårt att prata. Det kan vara bra att öva på att kasta lina. Vid mål, utforskar ni platsen innan tilläggning.

### Ha rätt utrustning

Halkskydd och skor med bra sulor minimerar halkrisken. Stävstege eller sidostege kan också vara en bra idé. Förbered fendrar och ha en båtshake inom räckhåll. Fäst några fendrar på utsidan av båten och ha en redo i handen. Om du vågar gå så nära att båten lätt stöter mot klippan blir manövern säkrare.

### Kliv iland - hoppa inte

Kom in långsamt och kontrollerat så att den som går iland kan ta ett lugnt kliv från båten. Eftersom man kanske behöver hålla ut eller dra in båten kan det vara lämpligt att den som är starkast går iland. Oavsett vilket, det är alltid personen som går iland som bestämmer när detta ska ske.

### Ta inga onödiga risker

Kasta tampen bredvid den som går iland-inte på personen. Ska du ta emot båten, lägg aldrig någon kroppsdel emellan. Det är lätt att klämma sig. Behöver du dra in båten, använd gärna vinsch och/eller mothåll, så du inte belastar ryggen i onödan. Om det inte känns rätt när ni kommer in mot land, avbryt och gör om.

## Man överbord - Så förbättrar du oddsen !!!

### Utrusta dig rätt

Flytväst med grenband och gärna sele är ett måste och ska alltid bäras på däck. Har man en nödsändare på sig kan man spåras med GPS.

Frälsarkrans, livboj med flagga, badstege, båtshake, gummijolle och vinsch (på en segelbåt kan man använda storskotet) är annat som kan komma väl till pass. Använd livlina när du arbetar på däck.

### Håll koll på den nödställda

Markera snabbt platsen där personen föll i genom att trycka på man överbordknappen i navigationsutrustningen eller notera båtens position. Släpp inte den nödställda med blicken och kasta i något som man kan greppa tag i, t.ex. en livboj med flagga. Larma via 112 vid minsta osäkerhet.

### Undsätt snabbt men försiktigt

Vänd båten och kom till undsättning så snabbt som möjligt. Men tänk på säkerheten när du närmar dig den nödställda. Slå av eventuell propeller och se till att den nödställda inte skadas av skrovet eller hamnar under båten. Bäst är oftast att närma sig från den nödställda personens läsida. Försök att i första hand få upp den nödställda via en badstege, men var flexibel beroende på skador eller nedkylning.

### Tänk förebyggande

Det bästa är förstås att ingen ramlar överbord. Tänk på att onödiga föremål och lek på däck ökar risken för en olycka. Minska risken att halka genom att bära skor med passande sula. Var försiktig när du arbetar på däck, så du t ex inte får bommen i huvudet. Var även noga med att hålla i dig när du arbetar på däck.



# SEGELSERVICE I VÄSTERVIK

- Försäljning Hamel Sails
- Segelservice och reparationer
- Kapellservice
- Riggservice
- Splitsning och byte av fall
- Splitsning dynemahäckstag "kaskad"
- Tillverkning av softschackels och loopar efter önskemål

Grantorpsvägen 17  
593 38 VÄSTERVIK  
070 433 87 92  
segelsportvvik@gmail.com  
www.segelsport.nu



**HAMEL SAILS** - Svensktillverkade segel.

**LIROS** - En av världens största tillverkare av yachlinor.

**WICHARD** - Schacklar, block och säkerhetslinor och hakar.

**PROFURL** - Rullsystem för fock, gennaker och spinnaker.

**SPINLOCK** - Däcksutrustning, säkerhetslinor och flytvästar.

**RUTGERSSON** - Skotsystem och block.



**SOFTSCHACKELS  
& LOOPAR**

*Välkommen! Peter Salomonsson*

## BEST WESTERN PLUS VÄSTERVIKS STADSHOTELL

Välkommen till vårt fyrstjärniga hotell mitt i centrala Västervik, med uppskattade Gustawas Kök & Bar, spaavdelning och träning, konferens och Västerviks bästa frukost!



Avsändare

**Westerviks Segelsällskap**

Box 252,  
593 23 Västervik

**B**



*En plats att vila på,  
långt ut på Gränslandet.*