



WSSnytt

2017 | Nr 2 | årgång 43

Westerviks Segelsällskap
Box 252, 593 23 Västervik

Ungdomssektionen



Salutsommar



Ur innehållet:

SEGLINGSPROGRAM

HÖSTMÖTE

MINA BÅTRENOVERINGAR

RESA TILL SPANIEN

Innehåll

Funktionärer 2017

Sida 3

Ordföranden har ordet

Sida 4

WSS-Seglingssektionen
Resultatlistor

Sida 10

Skansholmen

Sida 12

Höstmöte

Sida 16

Ungdomssektionen

Sida 18

Klubbmästeri

Sida 22

Varvsektion

Sida 37

Betongbryggor

Sida 38

Ren bårbotten

Sida 42

Salutsommar

Styrelsen

Anders Karlzén, ordförande 049 213 620
Lars-Åke Larsson, sekreterare 076 771 08 42
Monica Sjöholm, ekonomiansv 070 203 60 82
Hjalmar Åselius, ledamot
Peter Eckerbom, ledamot
Torsten Blomgren, ledamot

Gästhamnssektion

Ingvar Arnér, ordförande 072 206 69 54
Lars Hultquist
Stefan Westberg

Klubbhussektionen

Nils Ulmner, ordförande 076 126 89 06
Tomas Strömberg
Mats Lindh
Östen Pettersson
Staffan Larsson

Klubbmästeri

Cecilia Klyver, ordförande 070 561 64 38
Lena Pettersson
Madelene Hermansson
Christina D. Petersson
Ann Karlzén

Marknadssektionen

Torsten Blomgren 070 821 11 04
Wolfgang Schmeing 070 649 82 82
Anders Björkman 070 971 89 49

Seglingssektionen

Jan Furemo, ordförande 070 560 84 80
Christer Andersson
Bo Djerf
Tore Källmark
Ann Ingemansson Hultqvist

Skansholmssektionen

Ordförande, vakant,
Peter Eckerbom, tillförordn. 076 170 79 64
Jan-Olov Andersson
Tommy Albinsson
Ingemar Wihlstrand
Christer Elmerfjord

Ungdomssektionen

Jakob Elmerfjord, ordförande 070 222 62 60
Thomas Ragnarsson
Michael Karmann
Hjalmar Åselius
Vakant

Varvsektionen

Gert Petersson, ordförande 073 277 12 85
Tommy Bovinder, planchef övre plan
Per-Inge Nilsson, planchef nedre plan
Anders Viberg
Christer Lundberg

Veteransektionen

Per Inge Nilsson, ordförande 070 738 99 20
Arne Blomgren
Ingemar Lindin

Revisorer

Bruno Blomberg, ordförande 070 531 24 89
Ingemar Hellberg, ordinarie 0490-151 20
Britt-Louise Källmark, suppleant
Mats Hasselqvist, suppleant 0490-348 84

Valberedning

Sven Olof Nilsson, sammankallande 070 741 07 94
Ann Hultqvist
Arne Blomgren

Nyckelansvarig, Tomas Strömberg 070-318 40 03
Mastskjul L-G Ahl 070-499 46 70
Brygg- och vinterplatser L-G Ahl 070-499 46 70
Lyftkransansvarig L-G Gustafsson 070-577 45 13

Ordföranden har ordet



Hej alla medlemmar!

Vi alla drömde säkert om en varm och härlig sommar. Det blev inte så. Kallt väder och mycket vind präglade sommaren och det fortsatte också under hösten. Med andra ord fick man "gilla" läget och hoppas på sommaren 2018.

Hustrun och jag gick norrut och in i Mälaren för andra året i rad. Vädret var som det var. Vi besökte de gästhamnar och naturhamnar som vi tycket bäst om och som vi besökte sommaren 2016.

De sedvanliga festerna har gått av stapeln under säsongen och varit över lag välbesökta, trots vädret. Jag upplever att besöken på Skansholmen har ökat och i år var det återigen seglarläger där.

Seglarskolan ökar också med både ungdomar och vuxna. Vi köpte under sommaren ytterligare en 606:a speciellt för att tillgodose behovet för vuxenseglarskolan.

Jag hoppas att intresset ökar ytterligare, för både WSS och WSSW behöver "påfyllning" av yngre förmågor.

Säkerheten är av största betydelse på varvet så jag uppmanar alla båtägare att se till vaggor, stöttor och

andra uppallningar. Se också till att presenningar är ordentligt förankrade med rätt tjocklek på linorna. Vid ett eventuellt oväder åk INTE ner till varvet, då är det väldigt farligt att gå mellan båtarna. Man måste vara säker på att allt är OK innan ovädet kommer.

Klubbens ekonomi är god och det beror till stor del på ideella krafter. Det har varit svårt och är svårt att få medlemmar att ställa upp för förtroendeuppdrag. Nu har två sektions-ordföranden tillika styrelsemedlemmar avböjt omval på årsmötet 2018. Ring undertecknad eller någon i valberedningen och föreslå någon eller dig själv.

Höstmötet gick av stapeln söndagen den 26:e november och då blev jag riktigt bekymrad över uppslutningen. Vi var ca 25 personer, av dessa var 9 stycken styrelsemedlemmar. Är intresset så svalt för WSS bland medlemmarna? Klubben har ca 350 medlemmar, var var dessa?

Till slut hoppas jag att fler kommer den andra advent på fika och glögg i klubbhuset mellan 11.00 och 13.30.

Anders Karlzén / Ordförande

Jag önskar alla en riktig God Jul
och Ett Gott Nytt År

WSS/WSSW Seglingssektionen 2017

Seglingssektionen
Jan Furemo

Andra året med den gemensamma Seglingssektionen för WSS och WSSW är just avslutad och vår gemensamma målsättning att öka seglingsintresset och att utnyttja de båda klubbarnas erfarenheter, kunskande och resurser har utfallit mycket väl och den trivsamma andan och goda samarbetet har ingett förhoppningar om att vi på sikt skall kunna uppnå målsättningen.

Resultat OnsdagsCupen

I SRS1 segrade Per Larsson
med gäst Thomas Thorngren
och Stefan Rampeltin

I SRS2 segrade Team Byggseglarna
Rorsman Bo Hoffsten
med gäst Oscar Linde och
David Liljegren.



Slutresultat Onsdagscupen efter 6 seglingar

Sämsta seglingen borträknad.

	17/5	31/5	14/6	16/8	23/8	30/8	tot
1. Per Larsson	1	1	1	(12)	1	1	5
2. Björn Olsson	(4)	3	3	2	4	5	17
3. Håkan Sällberg	(12)	2	4	12	3	2	23
4. Gert Fastin	(12)	12	12	12	2	3	41
5. Daniel Gross	(12)	12	12	1	12	12	49
6. Yngvar Skog	(12)	12	2	12	12	12	50
7. Arne Bernström	2	(12)	12	12	12	12	50
8. Johan Alkstedt	3	(12)	12	12	12	12	51
9. J de Muller	(12)	12	12	12	12	4	52
10. Lars Gigård	(12)	4	12	12	12	12	52
11. G Heinevi	(12)	12	12	12	5	12	53

Slutresultat Onsdagscupen 2017 SRS 2 efter 6 seglingar

1. Bo Hoffsten	2	1	3	(21)	4	4	14
2. Olle Svernell	3	6	4	2	(9)	3	18
3. Roger Thillson	(7)	7	5	4	5	5	26
4. Kaj Heed	1	(OCS)	21	5	2	1	30
5. Ulf Johansson	4	(21)	2	6	1	21	34
6. Toni Heinz	8	4	(21)	15	10	6	43
7. G Söderberg	(21)	2	1	23	3	21	48
8. I Jacobsson	5	(20)	21	3	21	11	61
9. M Lindved	(21)	21	21	1	21	3	67
10. M Alamaa	(21)	9	21	21	13	7	71
11. E Ragnarsson	(21)	3	21	21	6	21	72
12. Theo Holmberg	(21)	8	21	21	21	10	81
13. M Avander	(21)	21	21	21	12	8	83
14. Gustav Nilsson	(21)	21	21	21	21	2	86
15. S Kinell	(21)	21	21	21	14	9	86
16. F Sjöholm	(21)	5	21	21	21	21	89
17. M Albinsson	6	(21)	21	21	21	21	90
18. PG Fransson	(21)	21	21	21	7	21	91
19. Bo Björling	(21)	21	21	21	8	21	92
20. J Sjöholm	(21)	21	21	21	11	21	95



Resultat Lilla Wiking Race

Plats	Rorsman	Båt	Segelnr	SRS	Starttid	Måltid	Seglad tid	Korr. tid
1	Team #Byggsegllarna"	H-Båt	394	0,879	10:00:00	17:44:09	07:44:09	06:47:59
2	Håkan Sällberg	Omega 28		0,880	10:00:00	17:54:18	07:54:18	06:57:23
3	Thomas Thorngren	Rival 22		0,947	10:00:00	17:56:10	07:56:10	07:30:56
4	Göran Heinevi	Comfortina 35		1,013	10:00:00	17:47:48	07:47:48	07:53:53
5	Fredrik Norberg	Comfort 26		0,879	10:00:00	19:16:08	09:16:08	08:08:50
DNF	Olle Svernell	Folkbåt		0,796	10:00:00			
DNF	Ragnwaldh Larsson	Maxi 95		0,878	10:00:00			
DNF	Per Folkesson	Gamling 34		0,918	10:00:00			

Finalen är nu genomförd i lätta vindar och slutresultatet är:

Erik Svensson och Roland Durdal, *Mönsterås Segelklubb*
 Thomas Ragnarsson, Gustav Nilsson och Jakob Sjöholm, *Västerviks Segelsällskap Wikingarna*
 Ulf Johansson och Jan Olsson, *Västerviks Segelsällskap Wikingarna*
 Henrik Elfström och Erik Evers, *Oskarshamns Segelsällskap*
 Peter Johansson och Maths Lönnbom, *Mönsterås Segelklubb*
 Elin Tinnert och Caisa Öberg, *Segelsällskapet Vikingarna Kalmar*
 Joel Larsson och Filip Larsson, *Växjö Kappseglingssklubb*
 Anders Haglund och Jonas Thurfors, *Mönsterås Segelklubb*



24 september
Final Tour de Småland

Vi tackar alla seglare för en härlig säsong och hoppas träffa er alla nästa säsong igen.

Resultat

2017 års WM-KM

Vi seglade banan två varv i goda vindar, och hade bestämt att turordning i mål gäller om inte vinnande tid avviker med mer än 10% från beräknad målgång.

Med 8 sekunders marginal var vi innanför det fönstret så därför ser listan ut som nedan med **Kaj Heed** som både **WM- och Wikingarnas klubbmästare**, och där tvåan i WM, **Bo Djerf**, fick **WSS titeln**.



Plats	Rorsman	Båt	Segelnr	SRS	Starttid	Måltid	Segladtid	Korr. tid	Klubb
1	Kaj Heed	Mustang Jr	1	0,807	11:22:28	13:32:10	02:09:42	01:44:40	WSSW
2	Bo Djerf	Eloge 38	8	0,968	11:46:11	13:33:05	01:46:54	01:43:29	WSS
3	Tore Källmark	A 22	327	0,930	11:41:19	13:34:35	01:53:16	01:45:20	WSS
4	Per Larsson	BB10	8	0,947	11:43:33	13:34:51	01:51:18	01:45:24	WSSW
5	Mats Ferner	Mustang Jr	26	0,807	11:22:28	13:34:54	02:12:26	01:46:52	WSS
6	Gert Fasting	Sirena 38	84	0,960	11:45:11	13:35:19	01:50:08	01:45:44	WSS
7	Håkan Sellberg	Omega28	97	0,852	11:30:00	13:37:53	02:07:53	01:48:57	WSSW
8	Bo Hoffsten /Team Byggseglarna	H-båt	554	0,851	11:29:50	13:37:55	02:08:05	01:49:00	WSSW
9	Toni Heinz	H-båt	539	0,851	11:29:50	13:37:56	02:08:06	01:49:01	WSS
10	Erik Ragnarsson	Tvåkrona	1022	0,746	11:10:49	13:38:23	02:27:34	01:50:05	WSS
11	Mikael Alama	Folkbåt	308	0,796	11:20:30	13:38:36	02:18:06	01:49:56	WSSW
12	Daniel Gross	X99	401	0,999	11:49:52	13:39:02	01:49:10	01:49:03	WSSW
13	Fredrik Norberg	Comfort 26	123	0,852	11:30:00	13:39:19	02:09:19	01:50:11	WSS
14	Lennart Jakobsson	H-båt	370	0,851	11:29:50	13:39:29	02:09:39	01:50:20	WSSW
15	Thomas Ragnarsson	Arcona 32	6	0,911	11:38:45	13:39:39	02:00:54	01:50:08	WSS
16	Iwo Ohs	Olsson 22	214	0,789	11:19:13	13:47:24	02:28:11	01:56:55	WSS
17	P-G Fransson	J24	24	0,878	11:34:00	13:47:29	02:13:29	01:57:12	WSSW
18	Hampus Juhlin	Tvåkrona	1040	0,746	11:10:49	13:50:26	02:39:37	01:59:04	WSS
19	Anton Källmark	Tvåkrona	988	0,746	11:10:49	14:00:54	02:50:05	02:06:53	WSSW
	Bo Oskar Björting	Tvåkrona	1062	0,746	11:10:49	DNF			WSS
	Björn Olsson	Ballad	1347	0,861	11:31:25	DNF			WSSW

16 – 17 september

Byxelkroken

Endast 57 båtar ställde upp till start på årets Byxelkroken, där vi även i år tillämpade jaktstart. Efter fjolårets problem med resultatberäkningen hade vi nu ett helt nytt dataprogram som i realtid kunde visa seglingen på nätet.

Lördagen bjöd på friska vindar och strålande sol, varför de första båtarna passerade mållinjen redan vid 13-tiden.

Först var Rolf Erixon VisbySS, Bengt Jannsen Västervik Vikingarna och Christer Ovrén Vikingarna Kalmar, Därefter övriga fältet i väl samlad målgång.

Under eftermiddagens prisutdelning på kajen i Byxelkrok, delades ovanligt många sponsorpriser ut från våra mycket generösa sponsorer.

Söndagens återsegling fick efter flera försök med framflyttad start pga dimma och vindstilla avbrytas och hela söndagsetappen avblåstes.

Detta innebar att endast lördagens resultat blev totalresultatet.



Totalresultat Byxelkroken 2017:

1. Rolf Erixon	One Off	Visby SS
2. Bengt Jannsen	Express	WSSW
3. Christer Ovrén	BB10m	Vikingarna Kalmar
4. Lars Bergqvist	Gran.Sol.	Svearna
5. Johan Pettersson	X332	Lin SS
6. Henric Lundblad	X332	NySS

Grupp D

1. Rolf Erixon	One Off	Visby SS
2. Bengt Jannsen	Express	WSSW
3. Mikael Albinsson	Scampi 30	WSSW

Grupp F

1. Lars Billström	Pronavia 38	WSSW
2. Rickhard Bergqvist	MX40	NSS
3. Lennart Schärnell	Salona 35	Finspång BS

Grupp H

1. Pelle Söderberg	606	S606K
2. Anders Svensson	X 99	FBS
3. Patrik Svensson	X 99	WSS

Grupp shorthand med flygande segel

1. Rolf Erixon	One Off	Visby SS
2. Pelle Söderberg	606	S606K
3. Bo Djerf	Eloge 38	WSS

Grupp E

1. Johan Pettersson	X332	LinSS
2. Henric Lundblad	X332	NySS
3. Anders Viberg	X102	WSS

Grupp G

1. Jan Källmark	S 30	WSS
2. Bo Djerf	Eloge 38	WSS
3. Magnus Arnebjörk	Omega 42	Färj. SS

Grupp J

1. Christer Ovrén	BB10m	Vikingarna
2. Lars Bergqvist	Gran.Sol.	Svearna
3. Per Larsson	BB10m	WSSW



Seglingen Västervik -Visby gick ganska snabbt, sydlig vind 4-7 m/s. målgång vid 23 tiden. Etappen vanns av Janne Källmark Lördagens landbaserade tävling, dragkamp, vanns av Eloge 38:ans besättning i stenhård konkurrens av Contrast 362:ans besättning.

Hemseglingen gick i VSV vind ca 13 m/s, när vi närmade oss kusten vred vinden till nordväst och båtarna kunde sträcka mot mål.

Resultat :

- 1:a Jan Källmark *S30*
- 2:a Bosse Djerf *Eloge 38*
- 3:a Arne Bernström *Crown 39*
- 4:a 4:a Patrik Svensson *X99*
- 5:a Ingemar Olofsson *Contrast 362*
- 6:a Johan Wintzell *Lady Helmsman 2*

Bosse Djerf



Externa seglingar

Några WSS:are har dessutom varit utanför klubben och kappseglat:

Bosse Djerf	Seapilot Two Star Baltic Race Hyundai Cup
Fredrik Holmberg	Hyundai Cup
Johan Liliequist	Seapilot Two Star Baltic Race
Patrik Svensson	Seapilot Two Star Baltic Race
Johan Sjökvist	Hyundai Cup
Jonas Claesson	Sandhamn Open – 1:a
Thomas Ragnarsson	ÅF inshore race: 2:a i klassen ÅFOR: 6:a i klassen av 76 båtar , 11 totalt av 230 båtar Kräftköret (där bröt vi tyvärr bomfästet och kunde inte segla...) Hyundai Cup: 11:a av 150 båtar Arkö Runt: 1:a i klassen Byxelkroken: 2:a i klassen
Erik Ragnarsson	SM 2-Krona
Hampus Juhlin	
Östen Petersson	2.4mR
Hans Asklund	2,4 mR VM-Brons

Alla vet väl vid det här laget att vinterstormarna ställde till det för oss, både på Solbergsudde och Skansholmen. Det höga vattenståndet(+ 1,10 m) lyfte bort fasta bryggor, flytbryggor kom på drift och förankringar förstördes. Förödelsen var total vilket resulterade i stora och tunga förbättringsarbeten på Skansholmen. För att få en fungerande verksamhet 2017 med seglarläger och övernattande deltagare så fordrades att Räddningstjänsten utifrån 'Lagen om skydd mot olyckor' utfärdade ett tillsynsprotokoll som vi var tvungna att efterfölja och få godkänt.

Det blev många arbetsdagar

1 april var det åtta deltagare. Projekt som utfördes: flytbryggorna i dassviken sjösattes + div reparationsarbeten av fästen efter stormen.

13 maj var det 16 deltagare. Projekt som utfördes: montering av spiraltrappan -målning av räcken (täckmålning) ångbåtsbryggan reparerades m.m.

Arbetsdagen den 17 maj var det tre deltagare. Projekt som utfördes: nya stockar från ångbåtsbryggan till bastun monterades.

3 juni var det åtta deltagare. Projekt som utfördes: nytt virke till småbåtsramp monterades, brandklassat säkerhetsglas i köket monterades. m.m.

Vecka 24 blev tillsynsprotokollet godkänt av räddningstjänsten så då var det fritt fram för seglarläger, weekendläger samt uthyrning med övernattning.

26 augusti var det 25 deltagare på arbetsdagen. Projekt som utfördes: fortsatt arbete på ångbåtsbryggan, rivning av stora trappan, samt återmontering av nytt virke m.m.

21 oktober var det sju deltagare. Vi utförde torrsättning av flytbryggor och stängde Skansholmen för vintern.

Som alltid har vi haft midsommarfirande och kräftskiva med god uppslutning.

Uthyrningen har kommit igång bra, men på grund av dåligt väder blev det en del återbud.

Ett stort tack till alla för ett gott arbete och roliga dagar på Skansholmen.

Peter Eckerbom, Skansholmssektionen



Midsommar



Förödelse i Dassviken



*Brandtrappan färdig
monterad*



Nya trappor



*Asbjörn Klyver, Robert Karlås, Wille Magnusson och Rickard
Nilsson monterade nya spiraltrappan*



Höstmöte i Westerviks segelsällskap

Årets höstmöte hölls söndagen den 26 november i klubbhuset på Solbergs udde.

Ordföranden Anders Karlzén hälsade alla välkomna och öppnade mötet.

Verksamhetsrapporter

Gästhamnssektionens ordförande Ingvar Arnér rapporterade att gästhamnen hade haft något fler gästnätter än föregående år. Inkomsterna blev 75 tkr och utgifterna 14 tkr.

Klubbmästeriets ordförande Cecilia Klyver rapporterade att sektionen bjudit på fika på medlemmötena. Arbetsdagarna har samordnats med storstädning och förtäring. Det som återstår i år är glögg och kaffe söndagen den 10 december (adventsrika)

Marknad

Torsten Blomgren rapporterade att två nummer av WSS-nytt samt ett informationsblad till klubbens alla båtar har producerats under året. Till föregående jul publicerades en klubbalmannacka med bilder från sällskapets medlemmar. Tyvärr blev intresset inte så stort som förväntat varför det inte blir någon almanacka för 2018.

Segelsektionen

Jan Furemo rapporterade att för andra året har sektionen drivits tillsammans med Wikingarna. Arbetet fungerar bra men har hittills inte medfört någon påtagligt ökad aktivitet.

Resultat på främmande banor: Hans Asklund blev 3a på VM för 2.4 Mr , Thomas Ragnarsson och Jonas Claes-

son har framgångsrikt deltagit i många större seglingar. Resultaten av årets seglingar finns på hemsidan.

Ungdomssektionen

Jacob Elmerfjord informerade att 19 Optimistsegelare började redan i mars och att Skansholmslägret drabbades av några avhopp, men fullföljdes av sju barn.

Sammanlagt 45 elever var med under sommarveckorna Vuxenseglarskolan har drivits med två 606 från WSS och två C52 från Wikingarna. Två seglarskoleelever har deltagit i SM för tvåkrona och fem elever från seglarskolan har varit på läger utanför Palma på Mallorca. Två deltagare har varit med på Tall Ship Race.

Skansholmssektionen

Peter Eckerbom rapporterade att det blivit mycket arbete för sektionen efter vinterns stormskador samt för att säkra Skansholmsklubbhuset enligt Räddningstjänstens anvisningar. För detta har två arbetsdagar använts.

Varvssektionen

Gert Petersson rapporterade att två arbetsdagar har genomförts med tillräckligt många deltagare. Bryggorna har oljats med en högkvalitativ produkt. Det har varit mycket bekymmer med septicpumpen trots byten och reparationer. Den sammanlagda kostnaden har uppgått till ca 90 tkr.

Mängden giftrester har undersökts stickprovsvis på 20 båtbottnar på Solbergsudde. Både kommunen och WSS kommer att få vidta åtgärder.

Vissa problem med galvanism och krypströmmar har noterats i hamnen. Ett samarbete med Arnold Jansson har inletts. Det är viktigt att laddarna är av god kvalitet och inte kontinuerligt anslutna. Batterierna behöver inte mer än ett dygn. Mat i kylskåpet kan tas hem.

Vidare påtalar Gert svårigheter med att kolla att ingen gör fel.

I våras tillskrevs sju båtägare beträffande nya regler

för landliggande under mer än ett år. Fyra båtar har därefter försvunnit och för återstående tre har sällskapet fått deposition för att ersätta eventuella skrotningskostnader.

Styrelsen har diskuterat åtgärder inför extrema vädersituationer. Bryggorna kan skadas men styrelsen bedömer att de är tillräckligt starka.

Vaggor, stöttor och presenningar kommer att kontrolleras. Lars-Åke redovisar resultatet av en enkät beträffande sjö- och torr-sättningstider. Flertalet medlemmar är nöjda med de tider som erbjuds.

Veteransektionen

Per-Inge Nilsson rapporterade att sektionens tisdagsträffar brukar samla 10-15 veteraner.

Styrelsens pris för 2017



Priset tilldelades Lars-Gunnar Ahl för hans fina arbete i WSS med bland annat bryggplatser.

Ekonomisk resultatprognos 2017

Sällskapets kassör Monica Sjöholm jämförde budget och preliminärt resultat och fann få avvikelser. Resultatet är nära noll trots att septicpumpen varit dyr men kompenseras av att våtrumsrenoveringen till stor del gjorts av medlemmar.

Jakob Elmerfjord redovisade seglarskolans resultat: Inkomster 120 tkr (inkl LOK-stöd och försäkringspengar)

HLR-utbildning

Gert Petersson berättade att styrelsen beslutat köpa en hjärtstartare tillsammans med ett utbildningstillfälle. Sällskapet kommer, tillsammans med Erlandsons Brygg, att premiera deltagande med presentkort på minst 200 kr.

Rekrytering av styrelseledamöter

Inför årsmötet har Cecilia Klyver och Peter Eckerbom avböjt omval. Ordföranden Anders Karlzén underströk att sällskapet är beroende av tillräckligt många förtroendevalda. Fler måste ställa upp. För att även intresserade medlemmar, med mer än fem mil till Solbergsudde, inte ska avskräckas, föreslog styrelsen att den skattefria milersättningen 18,50 för resa med egen bil utbetalas.

Rätt att återfå bryggplatsen efter frånvaro

Monica Sjöholm redovisade styrelsens förslag till regler för rätten att återfå sin tidigare bryggplats:

Bryggplattsinnehavare kan få avstå från sjösättning och behålla rätt till bryggplats under en seglingssäsong utan att det möter några hinder.

Detta skall meddelas varvschefen, den bryggplatsansvarige och kassören senast 31 december året före. Medlemmen är betalningsansvarig för sin bryggplats. Hyrs den ut i andra hand av WSS återfår medlemmen bryggplatsavgiften med ett avdrag om 500 kr.

Att avstå från sjösättning säsong två med bibehållen rätt till bryggplats kan i undantagsfall beviljas av styrelsen. Särskilda skäl skall finnas. Detta måste meddelas senast 31 december år ett av landliggning. Betalningsansvar som ovan.

Viktigt! Läs varvsreglerna under rubriken ”Ordning/ Hur komma tillrätta med landliggarna”.

Ytterligare år utan sjösättning med bibehållen rätt till bryggplats beviljas inte. Ny ansökan om bryggplats måste göras.

Ovanstående gäller inte den som betalat insats och som därför har rätt till en bryggplats av viss storlek. (gäller nu 47 båtägare).

Höstmötet beslutade enhälligt att tillämpa dessa regler.

Sällskapets försäkringar samt krav på båtägarens försäkringar

Gert Petersson redovisade en utredning som Nils Ulmner genomfört tillsammans med Håkan Berglund. Han förklarade villkoren kring olycksfall, ansvar och egendom.

SBU:s hemsida beskriver ingående hur försäkringarna fungerar.

WSS kräver att alla båtägare måste ha sin båt försäkrad både i sjön och på land.

Miljöplanen

Tommy Bovinder beskrev vad som gäller för WSS miljö och vad som båtägarna behöver tänka på.

Källsorteringen fungerar väldigt dåligt och kan förorsaka stora kostnader för sällskapet. Tommy rekommenderade att soppsäcken knyts löst för att kunna sorteras vid stationen.

Lars-Gunnar Ahl förespråkade tydligare skyltning vid sorteringsstationen och Monica Sjöholm önskade container för grovsopor

Höstmötet beslutade att informationen ska lämnas till nya medlemmar samt införas på hemsidan

Medlemsavgifter 2018

Styrelsen föreslog en köavgift på 100 kr/år för icke-medlemmar.

Höstmötet avvisade förslaget och fastställde att endast betalande medlemmar kan köa för brygg- eller landplats. Gert Petersson redovisade styrelsens förslag att omärk-

ta ägodelar (vagga, vagn, stöttor, mast) bestraffas med 200 kr.

Höstmötet tillstyrkte att årsmötet beslutar om 200 kr i straffavgift för omärkt vagga/vagn eller mast. Endast en avgift per båtägare.

Höstmötet uppdrog till styrelsen att undersöka om andra förvaringsplatser än mastskjulet kan användas för tex presenningar.

Förslag till budget 2018

Monica beskrev ett antal faktorer förutom sedvanligt underhåll som påverkat förslaget till budget 2018. Texten på Skansholmen, sjösättningsrampen, slippspåret, köksfläkt på Solbergsudde, Höstmötet rekommenderade årsmötet att anta nedan redovisade budget.

	Kostnader	Intäkter
Gemensamt	172	137
Skansholmen	40	10
Ungdom	?	?
Varv	100	450
Klubbhus+mat	60	0
Klubbmästeri	20	1
Gästhamn	13	70
Segling	?	?
Marknad	45	0
Ränta	28	0
Arbetsplikt	0	30
Summa:	478	698
Avskrivning		146
Beräknat resultat:		74

Seglingsektionen och ungdomssektionen hade egna förslag till budget gemensamt med Wikingarna. Båda kontona hålles oberoende av sällskapets budget.

Hans Mörk berättade att det finns medel att söka på Båtunionen för ungdomssegling. Höstmötet uppdrog till Jakob att undersöka detta.

Övriga frågor

Hans Mörk rekommenderade att medlemmarnas sektionstillhörighet registreras i bassystemet för att WSS ska kunna sända individuella kallelser. Enligt Hans bör detta kombineras med större krav på den enskilde medlemmen.

Tre nya medlemmar, Nicholas Sarfati, Inna Rosén och Mikael Geschwindt, presenterades av Gert Petersson.

Ordföranden tackade klubbmästeriet för fika och avslutade mötet

Hela protokollet finns tillgängligt på hemsidan wss.nu.



Ungdomssektionen

www.seglarskolan.nu



En underbar dag på seglarskolan

I detta nummer av WSS-nytt tänkte jag börja där jag annars brukar sluta mina berättelser.

Jag vill framföra all tacksamhet till alla de som är med och hjälper till i ungdomsverksamheten. Först och främst alla ni instruktörer som tar er denna tid att varje måndag ställa upp, helt frivilligt, med att ta hand om och sporra våra nya och de mer erfarna jolleseglarna. Ni är alltid positiva och finns där med glimten i ögat! Ni tar väl hand om våra seglande elever! Det märks tydligt på dem att de ser upp till er och trivs med att vara i er närvaro. Detta är ett av de största kvittona på att ni gör ett gott arbete! Sträck på er!

Utöver alla hjälpsamma instruktörer har vi också en skara vuxna, vanligtvis föräldrar till seglande elever, men även andra vuxna som bara gillar verksamheten. De ser vikten av att denna fungerar och gör en god gärning genom att hjälpa till att ta den ytterligare ett steg framåt. Allt ifrån att få verksamheten att rulla på seglarskolans vanliga dagar men också att så gärna ställa upp i vår lägerverksamhet eller vuxenseglarskola.

Oavsett vad ni gör är ni en enorm tillgång för sektionen! Bugar och tackar!

Sist ut måste jag såklart också tacka de viktigaste, alla elever! Utan er har vi inte mycket att göra!

Ni är alltid så glada och nyfikna på segling. Första kontakten med jollen och havet kan göra er "galna". När ni sedan förstår hur vind, segel, roder och allt hänger samman, skiner ett stort leende upp hos er! Aha! Från denna stund vill ni inte längre sitta still under genomgångarna

då längtan ut på vattnet lockar mer. Det är troligen detta som gör att man väljer att lägga sin energi i just denna sektion!

Årets sommarskola som traditionellt genomfördes veckorna 25, 26 och 27 drog hela 45 barn och ungdomar. Extra glädjande, att det är många deltagare som kommer utanför Västervik. Vi tycks ha något som lockar! Kanske en bra seglarskola!?

Vecka 25 genomfördes åter igen ett traditionellt seglarläger på vår fina klubbholme, Skansholmen. Ett läger där deltagarna sover i tält på den öppna ängen och instruktörerna sover på övervåningen i huset. Lägerveckan leddes av Mikael Albinsson och till sin hjälp hade han ca 10 instruktörer. Oturligt nog hade vi ett avhopp på fyra deltagare vilket ledde till att vi endast fick sju seglande barn. De lärde sig otroligt mycket inom seglingens värld denna intensiva vecka. En jättekul vecka tyckte våra glada seglare.

Till nästa år hoppas vi att detta sprider positiva ringar på vattnet och ett mål är att ta sikte mot nya deltagarerekord!

Veckorna 26 och 27 hade vi daglägerverksamhet inne på Notholmen. Undertecknad ledde första veckan och Jan Furemo höll i rodret den andra veckan. Mycket bläst gjorde att vi fick hitta på nödlösningar. Under min vecka fick vi ett uppskattat besök av Kustbevakningen, då de visade upp sin relativt nya ribb. Eleverna fick utforska båten och fråga om allt möjligt! Spännande!

Vår vuxenskola, som nu är inne på andra året växer

så det knakar. I år har vi totalt haft 38 betalande deltagande under vår- och höstseglingar. För att möta antalet deltagare har WSS under hösten återskaffat en av våra tidigare 606:or, som under ett antal år varit i privat ägo. Nu bidrar WSS med två vuxenbåtar och WSSW lika så (C55:or).

Tyvärr räcker det inte bara med båtar, utan vi måste också stärka upp antalet instruktörer. Idag är det nästan enbart vuxna, från WSSW, som driver runt denna verksamhet, vilket inte känns helt rättvist! Intresserade WSS:are får mer än gärna höra av sig om intresse finns! Ett roligt sätt att göra sin arbetsplikt på och man behöver inte låsa upp sig för

en hel säsong. Vi är tacksamma för varje aktivitetstillfälle du har möjlighet att närvara!

Hösten rundades av med en gemensam sittning där vi gick igenom årets större händelser och spånade fritt om vad och hur vi skall kunna förbättra 2018. Vi avslutade sittningen med en buffé från Guldkant.

Nu är alla våra båtar inbäddade inför den stundande vintern men våra tankar har seglat vidare mot nästa års äventyr. Vi vet vart vi är och vi vet vart vi vill. Hjälpa oss på vägen!

Tack alla för 2017

Jakob Elmerfjord, ordf. ungdom,



Tora Viberg väntar på sjösättning



Anton Källmar och Theodor Liffner, försten till bojen



Teori under ledning av Viktor Kinell



Tora Viberg kollar av vattnet



Alexia de Muller fixar inför kvällens segling



Närkontakt

Klubbmästeriet

När man blickar tillbaka, så har den här segelsäsongen gått otroligt fort. Trots att inte vädret har varit det bästa så är det i alla fall inte något som har påverkat vår sammanhållning vid våra arbetsdagar och fester.

Vårt traditionsenliga midsommarfirande samlade ett flertal klubbmedlemmar på Skansholmen och dagen avslutades med grillning på kvällen.

Arbetsdagen på Skansholmen samlade många deltagare och klubbmästeriet hade fullt upp med att servera lunch till alla deltagare, vilket är mycket roligt. Arbetsdagen avslutades med kräftskiva på kvällen då Skansholmssalen fylldes med glada vänner som åt sin medhavda mat och dryck och stämde in med kräftvisor.

Cecilia Klyver, Klubbmästeri





Städlista Klubbhuset Solbergsudde 2018

Liksom tidigare hjälps vi åt att städa klubbhuset på Solbergsudde. Enligt de riktlinjer som togs 2006 så är alla medlemmar som har båt på WSS skyldiga att städa klubbhuset. Att städa går utanför den ordinarie arbetsplikten.

Städinstruktionerna hittar du på hemsidan. På insidan av städskåpsdörren hänger en lapp där du har möjlighet att anteckna om det saknas något, om något är sönder eller om något behöver bytas ut. Du kan även kontakta någon i klubbmästeriet på telefon eller mail, se nedan.

När du städat färdigt signerar du städlistan som finns uppsatt på städskåpets framsida. Ej signerat namn debiteras med 400 kr.

Städning sker en gång varannan vecka och ansvaret delas mellan två familjer. Båda familjerna har ansvar för att kontakt med varandra görs och bestämmer när städningen ska genomföras, samt vem som ansvarar för vad. Vår förhoppning är att det ska gå fortare och bli lite roligare att klara av städningen på detta sätt. Om ni inte kan städa under den period ni är uppsatt på så kontakta någon annan på städlistan och byt. Meddela samtidigt Klubbmästeriet att ni bytt.

OBS! Glöm inte den toalett som finns bredvid gästhamnsavdelningen, det är viktigt att denna också städas och är fräsch!

Tack på förhand för din hjälp!

Klubbmästeriet

Cecilia Klyver 0705 – 61 64 38 klyver@telia.com

Anne Karlzén 070-622 21 85 anne@karlzen.se

Christina Dunger Petersson 073-804 75 71 christinad@ltkalmars.se

Madeleine Hermansson 073-2195836 madeleine.hermansson@vetlanda.se

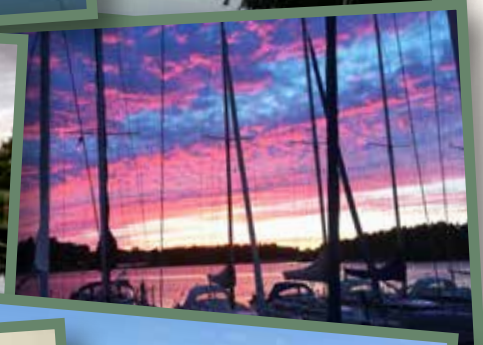
Lena Petersson 0702-764289 lena.i.petersson@gmail.com



Städlista

Vecka	Ansvarig
1	Bruno Blomberg Torsten Blomgren
3	Tommy Bovinder Gunnar Söderlund
5	Torbjörn Carlsson Sune Drufva
7	Jan Furemo Fredrick Holmberg
9	Christer Elmefjord Dan Johansson
11	Anders Karlzén Jonas Lagerström
13	Lars Sundin Kennet Ottosson
15	Tomas Strömberg Lena Petersson
17	Martin Edelman Kent Ekeflod
19	Magnus Ekholm Anders Eriksson
21	 Steve Galovan
23	William Magnusson Tomas Landström
25	Göran Olsson Hans Mörk
27	Asbjörn Klyver Roland Josefsson

Minnen från Sommaren



Seglingsplaner för så blev det!!!



Håkan och Elisabeth Stärner seglade till Flatvarp i början på sommaren för att hälsa på goda vänner. När de skulle segla hem så startade inte motorn. Batteriet slut? Elfel?

Medan de försökte hitta felet fick de hjälp av bryggrannarna både med funderingar kring felet och med lunchen. Till slut startade motorn och de begav sig hem till WSS.

Det visade sig att det var huvudströmbrytaren som inte fungerade.

Sedan blev det fin segling till Byxelkrok och cykeltur på ön.

Vädret har varit mycket blåsigt så det har blivit mest korta turer med båten. Sommaren har inte riktigt blivit som det var tänkt. Ett segel blåste också sönder i den starka vinden.



Christer Andersson har mest seglat i skärgården här omkring. Bl.a Öland och Arkösund. Det har varit en mycket blåsig sommar med flängiga vindar från väst. Så det har mest blivit korta turer.



Åsa Sjöholm och Per Pettersson tycker att de har lärt känna sin nya båt ganska bra i sommar. Inte heller grundstötningar. Mycket bra väder så de har fått reva ofta.

De besökte bl.a, Byxelkrok i Stockholm och Borgholm. De besökte en konsert. Både de har tyckt att det har varit ok för båtlivet, även vid långa seglingar.

Sommaren

Text och bild: **Eva Hagelin**



er-Erik
har
anska
några
blåsig
lkrok,
där
arnen
k med
ngar.

Eric Ragnarsson deltog i SM för 2-krona i Stockholm tillsammans med en kompis. De kom på 15 plats av 35 startande.

Eric ska köpa sig en E-jolle och träna i sommar. I vår kommer han att gå kursen till förarbevis.

John Pettersson har gjort dagsturer i sommar. Det blev problem med masten. Det är en rullmast som han ville ändra till en 'vanlig mast'. Tyvärr blev det inte som han tänkt, så han får jobba vidare med masten i vinter. Därför de korta seglatserna.

Magnus och Sylvia Björnåker har seglat med sina döttrar till bl.a Harstena där de låg i naturhamnen. De fann också en ny ö, Östra Örholmarna, rakt väster om Harstena.

De har varit ute på sjön under sommarens finaste dagar så de har upplevt en bra sommar med lagom vindar. Tidigare har de, som mest, varit ute fem dagar i sträck. I år blev det sju dagar.

Erik Ragnarssons första riktiga havskappsegling slutade med seger.

Sandhamn Open 2017 avgjordes på haven ute runt Sandhamn. Racet bestod av 13 timmars havskör med start fredag kl18.00 och på söndag med tre bankappseglingar.

Efter en fin nattsegling från Sandhamn till Kopparstenarna och tillbaka bärgade vi en fin andraplats. 2 minuter efter vinnaren en Comfortina 38. Vi var mycket nöjda efter havsköret och Erik hade genomfört sin först havskappsegling.

Trött, kall och hungrig blev det en välförtjänt vila under dagen och sedan middag på värdshuset med hela besättningen. Kul att få vara med dom stora grabbarna på sin första havskappsegling. Jag har lärt mig så sjukt mycket. Man underskattar hur trött och kall man blir att sitta still i timmar på kanten. Jag var mycket imponerad hur besättningen höll fokus under hela natten, trots att alla vara trötta och kalla.

Vi var laddade inför söndagens bankappseglingar, eftersom vi fortfarande hade chans till totalsegern. Tre tuffa, korta banseglingar genomfördes där våra resultat blev 2, 1 och 3. Det tillsammans med andraplatsen på havsköret gjorde att vi vann hela regattan. Skoj att få segla bankappsegling med stor båt och samtidigt få vara med att vinna sammanlagt. Teamkänsla, hantering, båtfart och alla manövrar blir mycket tuffare och slitsamt med stor båt. Att hantera 120 m² spinnaker kräver samarbete mellan alla på båten. En av mina uppgifter var att få ner spinnakern genom ruffluckan på fördäck. När båten ska runda upp vid kryssmärket sliter man ner spinnakern, samtidigt möter båten högsjö som sköljer in genom luckan där jag befinner mig. Innan första rundningen hade jag inte fattat att detta skulle ske. Blöt som en katt vid första rundningen möttes jag av ett asgarv från dom andra när jag kravlat mig upp igen. Vilken upplevelse det blev. Riktigt kul och lärorigt att få vara med på båten.

Tack till alla i besättningen som bestod av Jonas Claesson och Anders Lundmark som rorsmän, Odd Lindqvist navigatör, Lars Bergkvist taktik, Joakim Andreasson stortrim, Peter Scheu och Fredrik Birgersson på trim, Thomas Ragnarsson piano, Axel Antas mastman, Fredrik Ståhle fördäck och Erik Ragnarsson floater.

Följ gärna båten på facebook, sök på swe550





Fina resultat för SWE 550 gav resultat

Team SWE550 med bl.a. Thomas Ragnarsson och Jonas Claesson, som seglar för WSS, har seglat en rad seglingar i år. Båten som de seglar är en Grand Soleil 42 race. Båten äger de tillsammans med Lars Bergkvist och Pär Lindfors.

I november släppte Svenska Seglarförbundet sin riksranking och Teamet blev 4:a av 1300 båtar.

Vi har seglat konsekvent under året med toppresultat, vilket har lett till denna framskjutna placering, säger Thomas.

Sandhamn Open - 1:a

ÅF inshore race: 2:a i klassen

ÅFOR: 6:a i klassen av 76 båtar, 11 totalt av 230 båtar

Kräftkötet (där bröt vi tyvärr bomfästet och kunde inte segla...)

Hyundai Cup: 11:a av 150 båtar

Arkö Runt: 1:a i klassen

Byxelkroken: 2:a i klassen



De genomför just nu radikala förändringar på båten i avsikt att göra den ännu mer konkurrenskraftig enligt alla tre reglerna SRS, ORCi och SRS.

-Ny design på kölen ska ge oss det lilla som fattas för att kunna slåss i alla vindstyrkor med alla duktiga båtar, säger Thomas. Teamet planerar att segla WM som avgörs i Holland.

Klicka på länken så ser ni hela SRS

<http://www.svensksegling.se/forbatagare/SRS/SRSNationellRanking/>

Varvsektionen

Text: Gert Petersson, varvschef

I år har det varit en hel del att göra. Som tur var kom det många medlemmar på arbetsdagen 1 april. Vinterstommarna i januari hade ställt till det ordentligt. Småbåtsbryggan vid bensinskjulet hade lyfts upp på land och måste repareras. Mycket bråte från sjön hade sköljts upp på land. Vi fyllde två containrar med skräp. Måtte den här vintern bli lugnare!

Vi brukar olja bryggorna vartannat eller vart tredje år, och i år köpte vi 200 liter kvalitetsolja från Hjorted. Tore Lundström höll i planeringen och nästan allt gick åt. Kostnad 10.000 kr.

Torrsättningarna

Upptagningen 1 oktober var jobbig! Det tog lång tid att få slingen på plats under båtarna vilket gjorde att vi snabbt kom efter i tid. **Nästa höst ska alla förbereda akterslinget genom att dra en "pilotlina" under sin båt före upptagningen. Då kan man dra runt slinget snabbt.**

Ett annat problem var bristen på tydlig märkning av vaggor/vagnar. Vid första upptagningen står alla vaggor lite överallt. Hur ska vi veta vilka som ska användas första upptagningen och vilka som ska flyttas undan om de inte är märkta ordentligt med namn?

Märk dina grejor!

På årsmötet i mars kommer jag att föreslå att de som inte märkt sina grejor (vagga, vagn, mast, bom, täckställning m.m.) med namn och telefonnummer ska debiteras med 200 kr extra för varje omärkt sak vi hittar på varvet.

Se till att du gjort det innan årsskiftet!

Reparationer

Meningen var att vi skulle reparera betongplattan där vi sjösätter båtarna, men eftersom vi satsade på en ny septikpump väntar vi med det till 2018. Kostnaden beräknas till max 33.000 kr beroende på hur omfattande jobbet blir.

Nästa år ska vi också reparera slipspåret. Den ena rälsen har glidit isär i en skarv och sliprarna under vattnet måste pallas under. Tyvärr måste vi nog leja bort jobbet. Det är svårt att beräkna kostnaden men jag har tagit till och hoppas det klarar sig under 32.000 kr. (Jobb för två man i två dagar à 800 kr/tim?)

Slipen är viktig, både för dem som torrsätter sina båtar där, och i händelse av plötsligt läckage eller för att kunna ta upp och spola av botten.



Linoljeleverans från Hjorted

Gästhamnssektionen

Årsberättelse Gästhamnen 2017

Under våren meddelades de ändringar som klubben gjort till Gästhamnsguiden.

Nya kvittoblock beställdes.

Tre stycken begagnade cyklar inköptes och översyn på våra låncyklar gjordes.

Vi hade en träff i maj med dem som skulle vara gästhamnsvärdar.

Denna sommar senarelades gästhamnverksamheten. Vi började v 24 i stället för v 21, och avslutade v 32 i stället för v 33. Detta berodde dels på avsaknaden av gästande båtar och dels på att det var för få personer till bemanningen under sommarmånaderna

Resultatet denna sommar uppgick till 374 gästnätter, vilket gav 74 824 kronor.

Utgifterna uppgick till 14 310 kronor.

Är det någon, som redan nu, känner för att hjälpa till 2018 så hör gärna av er till mig.

Jag kommer att sluta som ansvarig för gästhamnen efter 2018. Om det är någon som känner för att ta över verksamheten så hör av er till mig.

Jag vill tacka alla som ställt upp för Gästhamnen, samt passa på att önska alla en God Jul.

Ingvar Arnér Gästhamnsansvarige



Notiser

Deltagande på våra möten

Tyvärr var inte vårt Höstmöte så välbesökt då endast ett tjugotal medlemmar närvarade.

Viktigt att komma på årsmötet i mars

Tänk på att vid våra möten kan du informera dig om vad som händer i klubben och framföra dina åsikter samt rösta om olika saker som rör vårt fina segelsällskap.

Miljöpolicy

Vill veta mer om WSS miljöpolicy och miljöarbete?

Gå då in på WSS hemsida: klicka på fliken OM WSS > STADGAR > MILJÖHÄNSYN

Bli delaktig i WSS-nytt

Redaktionen för WSS-nytt önskar mer material till klubbtidningen från er medlemmar.

Vi tar tacksamt emot fina bilder, seglingsskildringar, tips på bra naturhamnar, beskrivningar av intressanta båtar, åsikter om allt som gäller segling och så vidare.

Vill du veta mer ring eller maila till Torsten Blomgren

Tel: 070-821 11 04

e-post: torsten.blomgren@gmail.com

En fantastisk resa till Spanien



Det var 14 grader i vattnet hemma i Sverige och alla såg fram emot att komma till värmen och segla på Mallorca. Med höga förväntningar packade vi våra väskor och alla var sjukt taggade.

Planet landade klockan tolv på Mallorca och det var redan varmt så att man höll på att storkna.

Lägre som vi skulle till började inte förrän dagen därpå, då vi landade på Mallorca på en lördag.

När vi hade landat fick fyra grabbar och en tjej checka in på ett hostel. Lite coolt tyckte alla.

Thomas och Ann Sofie Ragnarsson, som var med på resan, begav sig till sitt eget hotell som låg en bit bort. Så nu fick fyra grabbar och en tjej, med höga förväntningar, klara sig själva i staden med pengar i fickorna. Det var en mysig dag med bad på stranden och en saftig pizza till middag.

Thomas kom och hämtade oss med buss utanför vårt

hostel. Vi slängde in våra väskor och begav oss sedan av mot lägre där vi skulle spendera våra dagar. Bussresan gick oväntat fort och "swisch" så var vi framme.

Vi hade alla tagit på oss våra sponsrade tröjor där det stod "Team Sweden". Vi blev sedan mötta av ledaren för själva lägre, en mycket rolig och skojfrisk spanjor som man fick ett toppenintryck av, så vi fick liksom känslan att "det här kommer att bli så bra".

Rummen var mycket fina med balkong och utsikt över den fina hamnen. Vi killar bodde på första våningen medan tjejerna höll till på andra våningen. Vi packade upp våra väskor och hängde in kläderna i garderoberna och försökte få det se ut någorlunda ut.

När vi hade börjat känna oss hemma i våra rum var

det dags att lära känna resten av gänget. Alla på lägret skulle ut på en tur till stranden, och det var inte precis svårt att få vänner där.

Efter en titt i hamnen med alla båtar möttes vi med öppna armar av en av instruktörerna på Calanovana. Han visade först oss killar till vårt rum innan hon tog Alexia till sitt rum.

Första intrycket av rummet var riktigt fräscht. Kortläsaren på vår dörr fungerade dock inte, men det fanns en kamera precis utanför dörren så ingen kunde komma in osedd. Det fanns kameror över hela området vilket fick oss att känna oss trygga, men samtidigt lite "tittade på".

Vi fick sedan frukost och friheten att gå runt och socialisera oss. Lägret hade redan hållit på ett tag så det fanns redan människor där, men alla kom inte samtidigt. Tack vare Alexia kunde vi i alla fall få kontakt med tjejerna som hon hade lärt känna på den här korta stunden.

Schemat under veckan var väldigt tydligt upplagt. De såg ut ungefär så här: frukost, segling, fika, lunch, segling, fika, middag, lekar. Det var mycket viktigt att följa schemat och att komma för sent var inte populärt. Vår instruktör var en skön kille som hade humor. En riktig livsnjutare och han hittade på roliga saker. Om det t ex var vindstilla tog han oss till olika bergsgrottor eller häftiga korallrev där man kunde snorkla och bada och det var alltid kul att vara ute på vattnet.

Själva seglingslektionerna var inte vad jag hade hoppats på. Innan vi åkte trodde jag att det skulle vara mycket mera kappseglingsinriktat men det blev det inte. Det var inte något seriöst i det hela.

Att segla på Mallorca var inte likt något annat vi var vana vid. De höga vågorna, den varma vinden och den

skinande solen. Allt var helt fantastiskt. Vi seglade båttyperna Laser, Vibe och Omega. Vibe är en snabbare och mer instabil 2-krona medan Omega var en mer stabil och tyngre 2-krona. Båda hade trapets vilket vi alla testade på Vibe senare i veckan. Framförallt under eftermiddagarna, då vinden drog på lite, hade vi 1-2 meter höga vågor, vilket ingen av oss var van vid. Det blev många kapsejsningar, fler än vad vi ville erkänna. Vi lärde oss mycket under seglingarna, men det handlade mer om själva upplevelsen. Vi stannade bland annat för att snorkla och utforska grottor. Det var ganska så fritt så länge vi hade våra flytvästar på.

Sista dagen blåste det perfekt för trapets, så vi var taggade för segling. Vi riggade båtarna fort, lade i dem och nästan planade iväg redan i hamnen. När vi kom ut i fri vind så var det bara upp på trapetsen och njuta av den sista dagen på Mallorca. Den här dagen blev det inget bad, bara segling.

När vi kom in efter eftermiddagens träning sa vi adjö till vår instruktör och alla underbara vänner vi hade fått på campen.

Men så hände något som vi inte alls hade räknat med! När vi trodde kvällen var slut och vi gått och lagt oss, for det in 25 personer i rummet och skvätte vatten på oss. Man skulle inte sova den sista natten! Den som somnade satte de en vaxplatta på så att man skulle vakna till igen och plötsligt så var det morgon och vi skulle åka tillbaka till Sverige. Det blev ett snabbt adios till dem som var vakna.

Så var den fantastiska resan slut. Själva campen var en upplevelse och kompisarna var bra. Campen var toppen, vattnet var 27 grader och båtarna var kul att segla. Så jag måste ändå säga att det var de mest fantastiska seglingsdagarna jag har haft.

Text: **Erik Ragnarsson**

Mina båtrenoveringar

Man ska ju gärna bidra med något till vår kära klubbtidning och eftersom jag inte kan skryta med varken spännande episoder från långseglingar eller imponerande kappseglingsvinster, får jag skriva lite om mina båtrenoveringar. Jag tror inte att det blir intressant, så om du tror likadant kan du sluta läsa här.

Jag tycker det är roligt att ”pimpa till” gamla slitna plastbåtar. Träbåtar begriper jag mig inte på. Trä är för svårt. Plast går lätt att laga. Bara plasta, spackla, slipa och måla. Nya beslag och skot gör susen. Sen är båten nästan som ny! Tyvärr tar det mycket tid och kostar en hel del, så det är inte ekonomiskt lönsamt, men tillfredsställelsen är stor när man betraktar slutresultatet.

Svamp Bob

Den första båt som jag fixade till var en Triss Norlin som hade legat flera år på Västerviks Marina. Den var täckt med lort och lavar och kölen var jätterostig. Gelcoaten var fin fast segel och alla skot och fall var slut. Motor saknades också så det fick jag köpa en.



Med ny stor, fock och genua 2005, ny spinnaker och lite tur var vi först till Byxelkrok på beräknad tid. När vi kom ut på Sundet hade alla stora båtar gått mot Ölands norra udde medan vi kunde sträcka raka vägen över. Jag har för mig att vi ledde med 35 minuter inför dag två. Då gick rodret av. Så då var det roliga slut. Men båten var toppen.

Nu finns Svamp Bob hos Wikingarna. (Förlust: ca 30.000:-)

Selco

Vår son Nils sålde sin moped 2006 och köpte en gammal motorbåt från 60-talet. Den hade en fyrcylindrig Mercury på 50 hästar och var fullständigt livsfarlig. Den pimpade vi och den blev riktigt tuff. Dottern Johanna sydde ny klädsel till stolarna. Han hade den i två år. (Plus minus noll)



H-båten Hulda

Efter den lilla ”mini-Expressen” Svamp Bob var jag sugen på en riktig klassiker. Den skulle vara lång och smal och ha akterdäck. Old School.



I Åkersberga hittade jag en H-båt som såg fin ut. Tyvärr regnade det när jag köpte den så jag såg inte att gelcoaten var slut på hela överbyggnaden. Annars var den mycket välskött.

Året därpå började jag med renoveringen. Jag hyrde in mig på Pappersbrukets och ägnade hela vintern där. International tyckte att projektet var så intressant att jag fick all färg gratis. I fem år ägde jag båten och trivdes bra med seglingsegenskaperna. Problemet var bara att hustrun inte tyckte om den. Hon ville inte segla med mig. Jag förklarade för henne att det var en superb seglare.

”Det bryr jag mig inte om”, sa hon. ”Det finns ingen toa och jag slår mig i huvudet hela tiden! Det var bättre när vi hade Granadan.”

”Jaha. Men om jag köper en Maxi 77 då?” fick jag ur mig och bet mig i tungan när jag förstod vad jag sagt.

”Ja, då kan jag följa med ut!”

På Maxi-jakt

Hoppsan! Nu satte Pettson in en annons på Blocket och det tog inte många dagar innan Daniel Ewertsson från Linköping köpte hela paketet. Både H-båten och klubben. (Förlust: ca 45.000)

Sedan var det att leta efter en Maxi 77:a. De hade blivit väldigt billiga på sista tiden. En dag var jag och Berne Fransson både i Hjo och i Uddevalla för att titta på båtar. Riktiga vrak var dom. ”Ingenting att ha”, sa Berne som haft mer än trettio båtar, bl a några olika Maxi.

Så fick jag se en Aphrodite 25 på Blocket. Faktiskt en båt som jag sneglat på tidigare. Välbyggd av Carl Beyer. Rymlig, snygg inuti och med en bred, modern akter. Dessutom är den partialriggad så man slipper Maxins stora genua. Och så har den toa och ståhöjd för min relativt korta, kära hustru. Perfekt!

Hem med Aphroditen

Det var nu november. Båten låg på Ingarö och om den skulle ligga kvar där över vintern så skulle det kosta mig nitton tusen! Utomhus! (Tänk på det ni WSS:are som tycker vi är dyra!) Så det var inget annat än att fjäska för min gamle vän, Torsten Blomgren, så att han ville hjälpa mig att segla hem den. (Den minnesgoda WSS-nyttläsaren drar sig till minnes Torstens livfulla seglingsbeskrivning från tidigare nummer. Tyvärr var den full av ”fake news” om vår whiskeykonsumtion.)



Vintern 2015-16 renskrapade jag botten och la på sex lager epoxifärg. Storseglet fick genomgående lator och några extra levnadsår, en ny rullgenua inhandlades hos Royal Marine, skavanker lagades, och efter polering såg den ganska bra ut. Hustrun följde med ut igen och vi seglade i fjorton dagar i fint väder. Till Trosa och tillbaka i trivsamt sällskap med Peter Eckerbom.

I år har jag gjort om kökslayouten och lagt in en ny durk. Du vet sån där snygg randig. Mycket bättre än den sladdriga mattan. Taket i ruffen hade gulnat med åren så det har jag målat vitt, liksom de mörkbruna 70-tals sargarna. Nästa år får kojerna ny klädsel! Jag är nöjd.

Miraculix

En gång i tiden hade WSS fyra 606:or. Tre såldes men Miraculix blev kvar. Efter flera år på land och i brist på kärlek var den ledsen, smutsig och sliten. Ingen ville ha den.



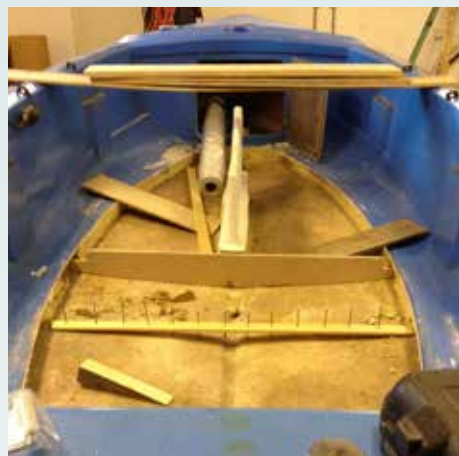
”Den ska jag ge mig på”, tänkte jag. Alla beslag skruvades bort. Tvättning, slipning, spackling, grundmålning, slipning igen, lackering, nya flytkuddar och segel från Vector Sails i Polen, och båten var som ny. Nästan.



Erlandssons Brygga sponsrade färgen så kalaset slutade på totalt ca 12 000 kr. (Av klubbens pengar så jag förlorade bara min

tid.) Nu används båten av våra ungdomar. **Nu kom jag på** att jag var i Växjö och köpte en Trissjolle från 1969 för 5000 kr. Stort renoveringsbehov! Båten var misstänkt tung och det visade sig att flytmaterialet under durken var vattensjukt. Det var bara att såga upp durken, riva ut all isolering, bygga bottenstockar i trä, plasta fast dem, fylla i ny frigolit, plasta på durken igen, spackla och till sist lackera.

Först hade jag tänkt att den skulle bli blå och vit som 606:an, men efter grundmålning i vitt såg jag att den blev jättesnygg så. Den fick nya tofter i ek, mast och bom blev vita, storseglet justerades av Tore Källmark (mastliket hade krympt) och liten motor på 2 hk inköptes samt en trailer. Båten hade nu kostat mig över 18.000:- så den var osäljbar utan förlust. Som tur är har en av döttrarna sommarstuga vid Skälderviken, så nu ligger den där. Den döptes till Poppy efter dotterdottern.



Ryds 495 GT

Västerås 2015. Där köpte jag en styrbåtspetbåt för att Peter Eckerbom hade en! Vad skulle jag med den till? Jag vet inte, men jag började genast renovera. Den var mycket lortig. Hade gått som bruksbåt i Mälaren. Det var en rejäl motor på den, en Suzuki 75

hk, så fort gick den. Över 40 knop. Motorn tvättades flera gånger innan jag lackade om den och skaffade nya dekalerna.

Jag servade motorn och en elektrisk länsypump inhandlades på Biltema (den har ingen självläns) så nu var det bara att trycka på knappen så pumpades vattnet ut.



Naturligtvis lackade jag om båten med 2-komponentsfärg. Det gör jag alltid. En-komponent håller inte i längden. Jag la ut den på Blocket i maj förra året. Onödigt eftersom en släkting, Patrick Göransson, köpte den. Och blev medlem i klubben. Jag brukar visst sälja både båt och klubb? (Äntligen tjänade jag en hacka: Ettusenåttahundra kronor! Timpenning, ca tjugofem.)

Kommer jag att renovera flera båtar? Nja, kanske har jag tröttnat. Men roligt har det varit och fina har de blivit, tycker jag. Att Aphrodite 25:an blir en förlustaffär – ja, vad tror du?

Text och bilder:
Gert Petersson



Såhär skriver Hans Mörk om denna speciella och personliga båt:
 Hustrun och jag var i höstas ute på en långresa 'Down under' och som seglare går man alltid och tittar i hamnarna dit man kommer. I en hamn låg denna, som det visade sig, hemmabyggda plåtbåt med en rigg som jag aldrig tidigare sett.

När jag pratade med en båtgranne till denna båt berättade han att ägaren till plåtbåten gjort allting själv inklusive masten.

Vill man inte köpa något färdigt kan man ju alltid snickra ihop det själv.





Exlex testas



Sven Yrvind, den kände båtkonstruktören och äventyraren, är nu klar med sitt senaste alster, Exlex. Han har byggt den här i Västervik och den 8 augusti var det dags att prova sjövärdigheten. Ett trettio-tal personer hade samlats på Västerviks Båtvärk för att se den smått historiska händelsen. Sven ville göra ett ”roll-over” test för att se om den rätade upp sig själv efter en omkullslagning. Det var faktiskt rätt spännande att se hur det skulle gå. Sven satt själv i båten då den långsamt tvingades runt med hjälp av linor fästa i relingen på bortsidan av båten.

Jovisst! Han hade räknat rätt. Båten rätade snabbt upp sig och Sven klev upp ur sittbrunnen, torr och nöjd. Alla pustade ut och applåderade försöket.

Båten är bara drygt fyra meter lång, grundgående och riggad med tre master. Namnet kommer av att det inte är lagligt (Ex lex, bortom lagen) att segla på öppet hav i en så liten farkost. Men Sven är väl lite obstinat och vill visa att det är fullt möjligt. Det är ju sådana experiment han är intresserad av. Minimalism och enkelhet.

Planen är att han 2018 ska segla från Irland till Västerviks antipod i havet utanför Nya Zeeland.

Westerviks Segelsällskap önskar honom lycka till förstås!

Text och bild: **Gert Petersson**

En lite annorlunda sommarsegling



Här får vi ta del av Iwo Os semesterseglat i ett riktigt vikingaskepp. Iwo är till vardags distriktsläkare, amatörhistoriker, ivrig seglare, en riktig friskus och triathlontusiast.

I början av sommaren hade familjen bestämt sig för att besöka Legoland. Då hade den mer vuxna delen i familjen tänkt att man kunde berika besöket i grannlandet Danmark med ett allmänbildande inslag. På vägen mellan Västervik och Billund ligger flera tänkbara resmål men vi bestämde oss för Roskilde.

Där besökte vi Vikingaskeppsmuseet. Museet bjöd på en utställning där man visade vikingarnas historia och flera vikingaskepp som varit grundorsaken till skapandet av museet.

Dessa skepp, s.k. Drakar, har man hittat i relativt gott skick på botten av Roskildefjorden, där de sänktes avsiktligt för att blockera inloppet innan ett fientligt anfall. Sedan har man byggt kopior av skeppen som finns vid kajen på museiområdet.

Större nybyggda skepp har man seglat på Atlanten med. Mindre varianter av dessa skepp används för att frakta turister. Vi hade anmält oss till en av dessa turer. Det kostade 100 DK per person. För det priset fick man hyra

en flytväst, en guidning till båten och sedan en kort information om hur man ska uppföra sig i båten, hur man använder en åra och vad skepparens olika order betyder.

Båten är en mindre upplaga av ett klassiskt vikingaskepp, en Drake. Den mäter ca 10-12 meter, rymmer ca tolv personer, där ca tio i besättningen tar hand om årorna, några (främst barn) blir passagerare (eller barlast) och två museianställda, som är fast besättning, tar hand om seglet, rodet, kommandona och själva båten. Besättningen bestod av turister av olika nationaliteter där majoriteten i vår grupp var amerikaner, några andra fransmän, japaner och svenskar. (Samt vår familj då som är försvenskade polacker.)

Vi sätter segel!

Varje roddare i besättningen fick en åra som var ett par meter lång och skulle sättas i en årtull.

Turen började vid kajen och efter att man kastat loss skulle man ro ut från hamnen. Det gick lite fram och tillbaka, det var svårt att få rätt rytm i arbetet med årorna. Det märktes att amerikanska män hade övat sig på att ro och som svensk har man vikingagener i sig, men en del av besättningen hade säkert andra talanger...

Det var mycket spännande att inse att det krävdes ett riktigt lagarbete, så att båten kunde föras fram ganska säkert efter en kortare övning.

Sedan blev det ännu mer spännande när vi kom ut en bit på fjärden och seglet skulle hissas. Det var gjort av ull och insmört med ister och hade brun färg.

Skepparen gav order, årorna togs ut ur årtullarna, lades ner längs varje bord och seglet, eller egentligen rån där seglet satt fast, hissades med ett fall. Det gjordes av två i besättningen där den ena fick hålla i fallet och trycka med foten mot masten och den andra fick ta hem och sedan sätta fast linan.

Båten fick vind i seglet och ryckte fram med stor värdeighet. Den rörde sig betydligt snabbare än när den framfördes med åror, vilket möjligen kunde bero på roddarnas styrka och skicklighet. Den var dock mycket stabil vilket säkert berodde på att den var byggd i ek och hade stenar i botten som barlast. Att den hade lång köl behöver man kanske inte tala om.

Sedan följde attraktioner, den ena efter den andra. Vi gjorde ett par slag på vägen ut och tillbaka mot hamnen. Tekniken vid slagen liknade i stora drag det man gör när man gör en gipp med spinnaker. Den fasta besättningen tog hand om seglet och det var också ett nöje att se hur snabbt och smidigt det gick.

När vi närmade oss hamnen togs seglet ner med nedhal och årorna gled åter fram. Det gick ganska smidigt att ro tillbaka och lägga till i hemmahamnen.

Båturen i en riktig vikingadrake var över. Hela familjen var mycket nöjd med denna upplevelse, till och med en 10-årig flicka var upprymd efter turen och det är definitivt en attraktion som jag själv skulle kunna rekommendera till alla seglare som kommer i närheten av Roskilde.

Text och bild: **Iwo Os**





Galvaniska strömmar i båt

Flera medlemmar klagar över att offeranoderna försvinner väldigt fort och att även aluminiumdelar, t.ex. segelbåtsdrev angrips av korrosion. Detta kan bli dyrbart och vi måste därför hjälpas åt med att motverka galvanisk korrosion.

Arnold Jansson från Star Elektronik AB var med på ett styrelsemöte i oktober där han gav oss några viktiga råd.

- Har du problem med galvanisk korrosion är det troligast att den härrör från din egen båt. (Problemet kan dock komma från grannbåtarna.)
- Landströmsanläggning (230V växelström) som är felaktigt installerad är särskilt farlig. Använd ledningar och el-komponenter (laddare, kontakter, apparater) avsedda för båtbruk.
- Använd helst original offeranoder med rätt legering. Att köpa billigt kan bli dyrt! Putsa av korrosionen på offeranoden. (Den grå hinnan isolerar.)
- Vanligast är att båten har ett enpoligt likströmssystem (12, 24, 48V), där batteriminus är kopplat till motorblocket som alltså ingår i el-kretsen. Via drev eller propelleraxel blir systemet ofta jordat i sjön. Ett enpoligt system måste hållas helt åtskilt från ett tvåpoligt växelströmssystem!
- Installera därför en isolationstransformator eller galvanisk isolator.
- **Tillåt inte laddning över flera dygn på bryggan.** Ett dygn räcker bra för att ladda flera batterier. Dra ur laddningssladdar som sitter i längre!

Vad är galvanisk korrosion?

Två olika metallstycken som sänks ned i en elektrolyt (saltvatten) bildar ett galvaniskt element som i sin tur ger upphov till ström. Anoden (+polen) i elementet förlorar material till katoden (-polen). Man säger att anoden korroderar, den har fått synliga skador. (Ädla metaller är alltid katod, oädla metaller är anod, t ex zink och aluminium).

För att galvanisk korrosion ska uppstå måste följande förutsättningar finnas samtidigt:

1. Två eller flera metaller i direkt kontakt med varandra.
2. Nedsänka i en gemensam elektrolyt (saltvatten).
3. Tillgång till syre.

För att undvika problem måste du alltså lösa punkt 1, 2 och 3 ovan.

- Se till att isolera metallerna från varandra.
- Se till att komponenterna inte har kontakt med vattnet.
- Se till att stänga ut syretillförseln.

En skrovgenomföring i brons, t.ex. en självläns, måste isoleras genom målning med tät färg, epoxi, som dels håller ytan torr dels stänger ute syret. Annars kan korrosion uppstå om det uppstår galvaniska strömmar mellan bronset och t.ex. propelleraxeln. (Bronset är en oädel metall i jämförelse med rostfritt stål.)

Elektrolytisk korrosion (läckströmskorrosion)

Ett exempel: En segelbåtsägare fann att bad-/räddningsstegen som hängde ner i vattnet plötsligt var totalt sönderfrätt under vattenlinjen. Felet analyserades till sist komma från en dålig omkopplare i panelen till en felaktig lanternas i pulpit där 12V lades på förstaget, vidare över masttoppen via akterstaget ned till stegen. Stegen hade kontakt med vattnet och propellern med motorns jord och därmed batteriet. Kretsen var sluten och stegens nedre delar försvann på några veckor.

AC-korrosion (växelströmskorrosion)

I båtar med landströmsanläggning (230V växelström) kan AC-korrosion bli ett allvarligt problem. Särskilt utsatta är aluminiumkonstruktioner och i sådana fall är skyddsanoden (offeranoden) inte till någon hjälp.

De säkraste metoderna att undvika AC-korrosion är

- att installera en isolationstransformator mellan landanläggningen och båtens elsystem. Då finns ingen kontakt mellan elnätets nolla/skyddsjord och båtens eget jordsystem. En annan metod att förhindra läckström via skyddsledaren är
- att koppla in en galvanisk isolator på densamma. (Detta är ett relativt billigt sätt då en sådan isolator kostar kring 500 kr.)

Anmäl om du har korrosionsproblem

WSS styrelse vill gärna veta vilka som har problem med korrosion så att vi kan försöka förhindra det. Vi kommer att kontakta Arnold Jansson på Star Elektronik AB. Han tar då kontakt med kunden och erbjuder hjälp med att åtgärda felet.

Källor: Arnold Jansson; vaskustkretsen.se; Fredriks motorskola, del 3, Galvanisk korrosion www.hamnen.se

Text: Gert Petersson

Vad har vi under båten?

Hur mycket gifter har vi på våra båtbottnar? Det skulle vi få svar på den 29 oktober då forskarna Britta och Göran Eklund från Stockholms Universitet på uppdrag av Havs- och vattenmyndigheten besökte Solbergsudde. Med var också Eva Larsson och Lars Holgersson från Västerviks kommun samt Anders Karlzén och undertecknad.

Biocider + vatten = farligt

Det var en mycket kall och blåsig söndag. Alla båtarna var på land sedan några veckor, täckta och förberedda på vintern. Vi satte igång på övre plan där 13 båtar undersöktes med hjälp av två portabla röntgenapparater som var kalibrerade för att mäta de gifter, s.k. biocider, som används i bottenfärger: koppar (Cu), tenn (Sn), zink (Zn), bly (Pb), kvicksilver (Hg) och arsenik (As). I marken på båtuppställningsplatser förekommer utöver dessa ämnen också kadmium (Cd), PCB, Irgarol och TBT, som är kemiska föreningar som tas upp av huden eller lungorna när vi skrapar och slipar och som sprids till fisk och växter. Irgarol kan vara cancerframkallande och TBT är hormonstörande. Med tanke på att övre plan på Solbergsudde började användas redan 1954 och att WSS:are har skrapat och spolat av sina båtar sedan dess är marken mycket förorenad av dessa ämnen.

Övre plan

Hursomhelst, mätningarna gick ganska snabbt. Åtta punkter på varje båt mättes och registrerades i apparaten. Britta och Göran tyckte att värdena var ganska ”normala”. Det såg ut som det brukar göra på båtklubbar.

”De flesta båtarna har ganska höga värden. Så höga att det bör vara onödigt att bottenmåla i vår”, anser de. Lite intressant är att rodren har flera lager färg än andra delar av botten. Målar vi på ”den sista skvätten” där?

På nedre plan undersöktes sju båtar: en träbåt, en nyblästrad båt, en båt som seglats på västkusten, några 70-80-talare samt en från 2000-talet. (Resultatet av mätningarna finns på annan plats i tidningen.)



Göran Eklund med FPXRF

Organisationer som stödjer miljöprojekten



Text och bild: Gert Petersson



Ren båtbottnen utan gift

Text och bild: Gert Petersson

Färgmätningen av våra båtbottnar följdes upp med ett möte på Notholmen. Också på Wikingarna hade man gjort mätningar av bottenfärgerna. Ett tjugofemtal intresserade deltog.

Eva Larsson, miljöinspektör på kommunen, berättade att man tagit ett 30-tal prover på botten slammet i Skeppsbrofjärden, varav 17 bl.a. visade höga halter av TBT, tributyltenn, som är ett mycket giftigt ämne då det lätt tas upp av vattenorganismer men också av människan. Detta är effekter av all sjöfart som bedrivits under århundraden. TBT är förbjudet för båtar under 25 meter sedan 1989.

Sedan 2003 finns ett förbud för yrkessjöfart att anlöpa europeiska hamnar och sedan 2008 är TBT globalt förbjudet. Eva menar att det är viktigt att vi slutar fylla på med gifter i våra vatten och uppställningsplatser. Det är redan mer än nog.

Ellen Bruno, fil.dr. och forskare från Naturskyddsföreningen höll därefter föredrag om hur man kan hålla båtbottnen ren utan gifter, ett projekt som stöds av Havs- och vattenmyndigheten.

Hon förklarade att båtbottnfärgerna fungerar så att de på kemisk eller biologisk väg förhindrar att havstulpaner, musslor och alger sätter sig fast på båtskrovet. Dessa färger räknas som bekämpningsmedel och kallas biocider.

Ellen Bruno menar att båtklubbar bör påverka sina medlemmar till större miljömedvetande och ansvar. Ett sätt är att locka med "morötter" om man slutar bottenmåla, t.ex.

- rabatt på årsavgiften
- inköp av gemensamma redskap, t.ex. Scrubbisar
- fria lyft, informationskvällar med fest
- söka LOVA-bidrag till båtvätt
- bli din egen "havstulpanrapportör". (Sänk ner en liten svart platta ca 1m ner i vattnet. Läs av och skrubba bottnen när havstulpanens larver sätter sig fast)
- present från egna klubben

Hon menar att vi bör observera att även godkända färger innehåller skadliga ämnen. Därför är det viktigt att vara försiktig när man handskas med dessa och även när man tar bort bottenfärgen.

Här följer en kort genomgång av de ämnen som har varit eller är de vanligast verksamma substanserna i biocidfärg:

Tenn ingår i alla tennorganiska föreningar. Den vanligast tennorganiska föreningen som använts i bottenfärger är **TBT, Tributyltenn**, som är totalförbjudet att använda sedan 2008. Det är ett mycket giftigt och hormonstörande ämne. Finns i äldre bottenfärger och kan läcka ut från gamla färglager.

Ex: Ostronet är tvåkönat. Det börjar sitt liv som hane men växlar till hona vart tredje till fjärde år. Man har upptäckt att denna växling störts p.g.a. hormonella rubbningar hos ostronet beroende på TBT.

Irgarol och Diuron är förbjudet att använda. Kan läcka ut från gamla färglager.

Koppar, kopparoxid och andra kopparföreningar är även i måttligt förhöjda koncentrationer giftiga för främst mark- och vattenlevande organismer. Samma sak gäller zink, zinkoxid och andra zinkföreningar. Koppar och zink i jonifierad form tas upp väldigt lätt.

Ex: Laxfiskar hittar inte tillbaka till sina reproduktionsområden. Alger och andra vattenlevande organismer påverkas negativt vid halter som uppmätts i småbåtshamnar.

Bly kan bl.a. påverka utvecklingen av hjärnan negativt. Användningen av bly har därför begränsats i olika omgångar. Det förekommer dock fortfarande, framför allt på äldre träbåtar som har målats med blyhaltig färg.

Fartygsfärger får inte användas på fritidsbåtar!

En del målar sina segelbåtar med otillåten färg, fartygsfärg eller färg som köpts utomlands.

Det är inte tillåtet och kan vara straffbart.

Fartygsfärg innehåller högre halter av koppar och zink och är anpassade för att användas av fartyg som används i yrkestrafik och som körs på djupare vatten.

Om fritidsbåtar målas med fartygsfärg sker kontinuer-

ligt ett stort läckage av bl.a. koppar och zink till känsliga grunda vikar där de påverkar växt- och djurlivet negativt.

(En vanlig missuppfattning bland oss seglare är att de stora färjorna på Östersjön är målade med giftiga färger. Det stämmer inte. De målas inte alls. De bottentvättas regelbundet av dykare! Inte heller släpper de ut sitt avfall i vattnet. Det pumpas ut i hamnarna och tas omhand i reningsverk.)

Docent Britta Eklund visade hur röntgenapparaten FPXRF, Field Portable X-ray Fluorescence, fungerar.

Hon och hennes man driver företaget "Happy Boat" och har ett stort underlag av båt- och markmätningar på marinor och båtklubbar. Många i Stockholm samt Halmstad, Limhamn och Karlskrona. Nu även Väster-
vik.

På bilder från markmätningar kunde man se att det var stor skillnad mellan äldre och nyare uppläggningsplatser.



*Britta Eklund, Ellen Bruno, Eva Larsson,
Lars Holgersson*

(Vår övre plan är från 1954). De nyare är mindre förgiftade. Vi bör alltså sluta tillföra mera gifter i marken!

Enligt hennes mätningar målas ca 80% av våra båtar med giftfärger (tillåtna).

20% målas med otillåtet giftiga färger och ca 25% av alla båtar har rester av tenn som fortfarande läcker ut.

Resultat av Happy Boats mätningar i Västervik

Tennförekomst på mätta båtskrov i Västervik

28 båtar (76 %) av de totalt mätta båtarna hade ingen kvantifierbar tennförekomst ($<50 \mu\text{g tenn/cm}^2$) och 5 båtar (13,5 %) hade halter högre än $100 \mu\text{g tenn/cm}^2$.

Kopparförekomst på mätta båtskrov i Västervik

Åtta båtar (22 %) av Västerviks båtarna hade lägre kopparhalt än $1000 \mu\text{g koppar/cm}^2$, fem (13,5 %) av båtarna hade högre värden än $8000 \mu\text{g koppar/cm}^2$ och resten fanns däremellan.

Zinkförekomst på mätta båtskrov i Västervik

Zink ingår i de flesta kopparfärgerna och påträffas allmänt på de flesta bottenmålade båtar. Flest andel båtar

av de 37 mätta båtarna hos Västerviks båtklubbar har zinkhalter i spannet $100\text{-}1000 \mu\text{g zink/cm}^2$ där 35 % av båtarna återfinns.

Blyförekomst på mätta båtskrov i Västervik

Bly fanns på fyra båtar där två var av trä och två av plast. Orsaken till blyförekomsten hos träbåtarna var förmodligen att de hade målats med blymönja.

Av de två plastbåtarna hade den ena ett gult skrov och eftersom fribordet gav ännu högre blyvärde än skrovet drogs slutsatsen att det var kulören som gav det höga blyvärdet. Den andra plastbåten var vit. Hos denna fanns det inget bly vid mätning på fribordet vilket tyder på att bly fanns i bottenfärgen.

Summering

Totalt sett ligger fördelningen hos de 37 mätta båtarna i Västervik på nivåer som i stort liknar vad som uppmätts på andra båtklubbar.

I denna rapport till SNF, Västerviks kommun och till respektive deltagande båtklubb har samtliga mätta båtar presenterats tillsammans. Happy Boat har därtill sammanställt värdena för mätta båtar inom varje enskild båtklubb i separata Excel-ark som skickats till ordförande i respektive båtklubb.

Det poängteras att det ännu inte finns några riktvärden för XRF-mätning av båtskrov. Riktvärden för bedöm-

ning av tennhalter kommer förhoppningsvis att tas fram av nationella myndigheter inom det närmaste året.

Ibland finns det bly på båtskrovet. Oftast är värdena lika höga eller högre på fribordet. Detta tyder då på att blyet kan finnas i gelcoaten och haft som uppgift att bidra till gul, orange eller röd färg på båten.

Den dag båten ska skrotas bör detta tas hänsyn till och destruktion bör ske så att blyet inte sprids i omgivningen.

Trosa 2017-11-01

Britta och Göran Eklund, Happy Boat AB.

www.happyboat.se

**Informationskvällen avslutades med diskussioner
om vad som kan och bör göras på den egna klubben.
De kunskaper vi här har inhämtat borde ligga till grund
för en medveten miljöstrategi i Westerviks Segelsällskap.**

**Vi älskar ju vårt hav, eller hur?
Hur kan då du och jag bidra till att gifter inte sprids i våra vatten?
Vad tycker du vi ska göra?
Vilka beslut bör vi ta?
En fråga för årsmötet i mars.**



Betongbryggor

– ett potentiellt hot mot miljön

Få vet om konsekvenserna på miljön när gamla vattensjuka bryggor dumpas eller lämnas vind för våg

Gamla och vattensjuka betongbryggor kan bli ett framtida hot mot den marina miljön.

– Bryggbranschen är ganska liten. Hade den varit en större industri, som klädbranschen, då hade det redan funnits ganska strama regler för sådant här, säger Per Isacson, bryggtekniker vid Moderna bryggor.

Många flytbryggor i betong och frigolit har en livstid på upp till fyrtio år. Då bryggbygget i Sverige nådde sin höjdpunkt på 1960- och -70-talen är det lätt att dra slutsatsen att flera av bryggorna i våra vatten skulle behöva bytas ut.

– Men det upplevs nog inte som ett jättestort problem, säger Per Isacson.

Att destruera och ta hand om en sliten betongbrygga är både dyrt och besvärligt, säger han.

– Ofta har en vattensjuk brygga nästan fördubblat sin vikt mot vad den vägda tidigare, eftersom betongen och dess flytskum suger åt sig vatten. Det gör att bryggan blir väldigt besvärlig att hantera och det tänker nog inte så många på när de ska köpa en ny brygga.

Därför blir följden att många gamla bryggor sänks till havets botten eller repareras för att hålla några år till. På gamla bryggor har ofta betongen börjat vittra sönder, vilket gör att frigoliten blottläggs, något som kan vara skadligt för miljön.

– Men det skulle jag säga är ett marginellt problem. Det stora problemet är att betongbryggorna i sig blir svåra att hantera när de blir för tunga, säger Per Isacson.

Johanna Eriksson, utredare vid Hav- och vattenmyn-

digheten (Hav), kan bekräfta det Isacson säger till viss del. Hav deltar just nu i en större kartläggning av mikroplaster i marina miljöer.

– Bryggor finns med som en kartlagd källa till mikroplast. Men bedömningen är att det inte är en sådan stor källa till utsläpp. Men det är möjligt att det finns skäl för oss att titta närmare på det här. Problemen är kanske större än vad vi befarar, säger hon.

Kartläggningen genomförs huvudsakligen av Naturvårdsverket och resultatet av denna presenteras senare i år.

– Innan vi kan beteckna de här bryggorna som ett framtida hot mot haven måste vi veta mer om betongen och dess effekter på den marina miljön, säger Johanna Eriksson.

Per Isacson tror att vi måste få upp en större medvetenhet kring problematiken med betongbryggor.

– Det här är ett problem som är en ganska ny företeelse. Men med tanke på hur läget ser ut kan det nog bli ett växande problem, säger han.

Text: **Andreas Hagelin**

Foto: **Andreas Hagelin, Peter Augustsson**

Andreas Hagelin är journalist på stockholmstidningen SKÄRGÅRDEN.



Johanna Eriksson

Salutssommar

Text och bild: **Ulf Sjöholm**

Ny seglingssäsong, ny eskader. Som vanligt gäller det att vara ute i god tid med sin anmälan om det ska finnas plats på SXX:s rikseskadrar. En rikseskadare innebär att kryssarklubsmedlemmar bildar deleskadrar från olika kretsar och seglar till ett gemensamt mål. Väl där sammanstrålar deleskadarna och båtarna ligger kvar några dagar i hamn. Eskaderledningen har lagt ner ett stort jobb för att tillsammans med lokala förmågor få fram ett attraktivt program med aktiviteter och utflykter. Man kan delta i aktiviteterna eller välja sitt eget upplägg. Tidigare rikseskadrar har haft mål som S:t Petersburg, Stralsund, Århus, Tallinn och 2017 var målet Nexö på Bornholm.

Den deleskadare som Salut anmälts till kallades Sör-Anna eftersom den var sammanslagen av båtar från Sörmlands- och S:t Annakretsen. Vi skulle ansluta när eskadern passerade Västervik med planerad natthamn på Idö. I stället för Idö tyckte vi att eskadern, som än så länge endast bestod av fem båtar, skulle komma in till vår fina anläggning på Solbergsudde där vi ordnade bryggplatser. Det blev uppskattat och WSS fick många lovord för sin klubbhamn.

Nästa dags etapp gick till Figeholm. Vilken fin hamn, trevlig hamnvärd och mysigt samhälle. Klart underskattat som mål för Västerviks båtar och Salut hade aldrig varit där tidigare. Här anslöt ytterligare en båt till eskadern. Sandvik på Öland blev nästa natthamn och här tillkom den sista båten så alla sju i Sör-Anna var samlade. Detta firades med gemensam måltid på fiskrestaurang efter skepparmötet.

Kalmar, Kristianopel, Karlskrona och Hanö blev natthamnar innan eskadern gick in till Åhus för planerad vilodag. Vår eskaderledare, som tidigare bott i Åhus, hade ordnat platser i segelklubbens hamn som var klart trevligare än den vanliga gästhamnen. En intressant guidning på spritfabriken som framställer ”Absolut Vodka” och en fin konsert som Lions ordnat på torget ingick i Åhusbesöket.

När Salut lämnade Åhus, som sista eskaderbåt, var det fin segelvind. Ett stort mörkt moln låg inne över land och plötsligt hade vi det över oss. Kraftigt regn och vind upp till 17 m/s. Focken bärgades och storen släpptes ut maximalt. Vi fick sällskap av molnet ända till strax utanför Simrishamn och var genomblöta när vi äntligen förtöjde i gästhamnen.

Bornholmsgattet med sin täta yrkestrafik passerades utan problem och vi fick fin segling till Christiansö med sin intressanta historia och dagen därpå till Svaneke.



Här låg vi kvar en dag i den trivsamma byn med sitt rökeri där vi avnjöt dejliga bornholmere.

Nexö var eskadermålet och här möttes alla deleskadrar. Det är en stor hamn med flera hamnbassänger och en av dessa var reserverad för oss. Sammanlagt var vi över 70 båtar och det var en festlig syn när många hade satt ”Stor flaggning”. Sör-Anna firade ankomsten med skumpa i vår holländske deltagares sittbrunn och senare på kvällen var det välkomstparty på kajen för hela rikseskadern. Där träffade Saluts besättning till sin glädje vänner från tidigare rikseskadrar som vi deltagit i. Nu skulle vi under tre dagar se oss om på Bornholm.

Monica och jag använde första dagen till en stadsvandring där en mycket trevlig och kunnig guide, född och uppvuxen i Nexö, berättade om krigstiden då Nexö var ockuperat av först tyskarna och sedan efter ryska bombningar även av ryska soldater. Nexö fick också ta emot mängder av flyktingar från Balticum och Ostpreussen i krigets slutskede. Ruskiga historier.

Dagen därpå gjorde vi en bussutflykt med tema ”Smaka på Bornholm”. Vi provsmakade allt från korv och skinka till havtornsmarmelad, havtornsöl och havtornssaft. Allt var inte gott.

Sista dagen i Nexö tillbringade vi på det intressanta museet, därefter bunkring för kommande segling och på kvällen gemensam avskedsmiddag för hela rikseskadern innan uppbrottet nästa dag.

Eskaderseglingen var nu slut men några av våra seglingskamrater gjorde sällskap även på återseglingen till sina hemmahamnar. Saluts besättning ville inte gå hemåt redan utan bestämde att fortsätta mot Köpenhamn. Första etappen längs Bornholms kust blev en gropig seglats i 8-12 m/s och vi tog natthamn i Hasle och därefter i samma kraftiga vind Ystad. Någon dag senare hade vinden mojnats så det blev motorgång längs skånska sydkusten. Här höll vi på att gå in i ett s.k. spöknät men upptäckte det i tid och hann frikoppla motorn. Vi gled över och kallade upp Stockholm radio för att få ut en navigationsvarning. Stockholm radio ville inte hjälpa till med detta! Usel service.

I Köpenhamn blev det förstås Ströget, Nyhavn och därefter Christiania innan vi gick över till Limhamn. Här pågick hamnfestival under tre dagar och SXX-medlemmar med hissad flagga låg gratis i hamnen under festivaldagarna. Som naturaliserad smålänning måste ju sådant utnyttjas.

Hemseglingen bjöd på tumlarbesök längs Salut, fem horngäddor nappade på släpdörjen men också fyra nätter i Karlskrona för en mycket envis kuling. För att få lite omväxling i hamnlivet hyrde vi en dag bil och körde runt i Blekinge. Så småningom bedarrade kulingen och vi fick en relativt behaglig hemsegling upp genom Kalmarsund.



Avsändare

Westerviks Segelsällskap

Box 252,
593 23 Västervik

B



Posttidning B

