

*Nytt från*

# UPPSALA- ROSLAGS- kretsen

nr 2 2021

**Digitala  
programkvällar**

**Ny sextimmars-  
bana**

**SXK-aren genom  
tiderna**



**Svenska Kryssarklubben**

# Bättre försäkring till lägre pris



Svenska  
Kryssarklubben

Som **båtklubsmedlem** är du delägare i Svenska Sjö och det ger dig direkta fördelar som mer omfattande försäkring och lägre premier. Men du får också andra fördelar som resultatbonus och en smidigare skadereglering.

Tillsammans med båtorganisationerna arbetar vi ständigt med att utveckla de bästa båtförsäkringarna och trygghetslösningarna för dig och din båtklubb.

Välkommen att räkna ut din premie på [www.svenskasjo.se](http://www.svenskasjo.se) eller läs av QR-koden.



Svenska Sjö

010-490 49 00  
dygnet runt



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



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



Svenska Sjö

Vi delar Båtlivet med dig

# Vid rodret

## Längtan

”Vad längtar du efter? Mest av allt?”

”Att få sprutan, så klart. Att vi blir vaccinerade, allihop. Och att allt ska bli som vanligt.”

Jo, det är klart. Det gör vi alla. När och om det nu blir.

”Men om vi nu kommer ut och seglar, vad längtar du då mest av allt till?”

”Att få ta med barnbarnen ut med båten igen. Att få segla ut med dem och grilla korv och kanske övernatta.”

Det är så. Det känns som om hela världen går omkring och längtar efter att få krama sina barnbarn igen. Ja, vi som är gamla nog för det, förstås. Och att få börja umgås som vanligt. Zoom och teams i all ära, men det skulle vara trevligt att äta en middag tillsammans med vänner på det gamla vanliga sättet. I somras satt vi i varsin båt och pratade över relingen. Det gick det med, men ändå.

I år känns längtan efter seglingen starkare än vanligt. Att kunna ta sig ut på den allra närmaste fjärden, ankra upp för natten och ordna middag nästan inom synhåll från hemmabryggan. Att se solen gå upp på morgonen och sakta glida hemåt igen.

Att kunna planera en längre segling, ta fram sjökort och fundera över hamnar och överfarter. Att planera mathållning och ordna till båten.

Men vi har lärt oss nytt av pandemin. Det visade sig lätt att tänka om, lättare än jag trodde. Det var inte omöjligt att ändra planer. Utrikesseglingar blev Mälaren. Närområdet var jättefint. Jag tänkte mig att jag var en tysk turist på besök som korsade Prästfjärden för första gången. Mäktigt! Men visst längtar jag efter att få segla längre än så i år.



Foto Maria Kronander.



Foto Lennart Beckman.

Kanske kommer det att fungera. Kanske vaccinet gör nytta, kanske smittan lägger sig och världen sakta återgår till vanliga. Kanske vi kan segla som vanligt, kanske vi kan träffas som vanligt.

Kunde man mäta mängden längtan i världen, så skulle mätaren slå i topp. Jag tror aldrig att vi har längtat så mycket som nu.

*Lennart Beckman*

## Nya medlemmar

Vi hälsar följande nya medlemmar välkomna till S XK Uppsala-Roslagskretsen, kretsen som vill samla Kryssarklubbare i de nordliga delarna av Mälaren och Roslagen.

Vi hoppas våra nya medlemmar ska finna nytta och nöje i sitt medlemskap och samtidigt finna gemenskap med andra båtvaner. Är du ny medlem, men ditt namn ännu inte har hunnit föras in i listan, är du ändå lika välkommen!

Hans Ahlqvist	Norrtälje	Stefan Lindqvist	Stockholm
Ingrid Ahlqvist	Norrtälje	Erik Lindström	Björklinge
Poa Aldheim	Uppsala	Linn Lindström	Björklinge
Kristina Aldheim	Uppsala	Hans Lundquist	Stockholm
Anders Edin	Gävle	Marianne Ohlsson	Västerås
Sara Edin	Gävle	Hanna Stenvall Magnusson	
Anita Ekström	Stockholm		Täby
Pait Grüner	Stockholm	Pontus Stenvall Magnusson	
Petra Hagström	Djurhamn		Täby
Roger Hagström	Djurhamn	Malin Wiederholm	Knivsta
Anders Ivarsson	Stockholm	Björn Wiederholm	Knivsta
Christer Johansson	Norrtälje	Gustav Wiederholm	Knivsta
Alexandra Lindén	Danderyd	Linnéa Wiederholm	Knivsta

# Framför stäven

Nedanstående planerade programpunkter är preliminära och eventuella. Medlemmar som anmält sin mejladress till Uppsala-Roslagskretsen via [jan.simonson@sxk.se](mailto:jan.simonson@sxk.se) kommer att få information i god tid innan respektive arrangemang går av stapeln. Information kommer även att finnas på kretsens hemsida [www.sxk.se/upsala-roslagskretsen](http://www.sxk.se/upsala-roslagskretsen)



## Inställd vårutflykt

På grund av pandemiläget har den preliminära vårutflykten tisdagen den 18 maj, tillsammans med Fysällskapetets Upplandskommitté, blivit inställd. Tanken var att vi skulle ha besökt Bönan, norr om Gävle, men det får alltså bli en annan gång.

## Digitala föredrag

Kretsen har prövat att hålla digitala klubbafnarn med föreläsningar via Zoom och inbjudan via kretsens e-postlista och hemsida. På sidorna 6 och 7 finns mera att läsa om detta.

Vid ett välbesökt föredrag den 15 mars berättade Jonas Ekblad om Göta kanal. Vårens sista tillfälle att delta i en sådan tillställning är måndag den 19 april kl 19, som troligen redan inträffat när tidningen nått kretsens medlemmar. Då får vi se och höra den kunnige seglaren och historikern Hans Norman berätta kring sin senaste bok "Sjöfärder i Österled".



# Virus och vaccin; vind och vatten

*Covid-19 har hållit oss i ett fast grepp i närmare ett år nu; pandemin har förändrat våra liv och begränsat vår rörelsefrihet, men också fått oss att upptäcka nya möjligheter.*

Hur den närmaste framtiden ser ut när det gäller att bedöma viruset och dess framfart är inte alldeles lätt att sia om. Vaccin har tagits fram av flera producenter på rekordtid, men leveranserna blir ibland försenade och dessutom mindre än vi förväntat oss. Det är kanske inte så konstigt med tanke på att många miljoner doser ska produceras, förpackas och distribueras innan de hamnar i överarmar världen över, men det gör logistiken kring vaccinationerna ryckig och lite svårare att planera.

Frammot sommaren hoppas vi ändå att många är vaccinerade. Det innebär väsentligt minskad risk för allvarlig sjukdom, men en risk för smittspridning finns fortfarande kvar och gör att vi bör vara fortsatt försiktiga med nära umgänge i stora grupper, noggranna med handhygien och att hålla oss hemma vid symtom. Ett osäkerhetsmoment är också de virusmutationer som nu finns och som kan förändra situationen på kort tid om de får fritt spelrum. Vi hoppas ändå att läget ljusnar med hjälp av vaccinerna och därför att spridningen av virus-smitta minskar betydligt sommartid.

Och hur ska vi se på sommarens båtliv? Det är naturligtvis något att längta efter; att vara ute med båten ensam eller tillsammans med den/dem man lever med är ett härligt och coronasäkert sätt att njuta av sommaren! Båtpyssel och sjösättning ute i det fria är också något att se fram emot.

Men när behöver vi vara mer försiktiga? Eftersom nära personkontakt är nyckeln till smittspridningen när det gäller SARS-Cov-2-viruset kan vi tänka till lite extra när det gäller umgänge inomhus på båtklubbar, besök på skärgårdsrestauranger där många andra samlats och båtfärder tillsammans med vänner som har kontakt med arbetskamrater och barn i förskola/skola. Det är också bra att tänka sig för när det gäller gästhamnar och marinor där t ex hygienutrymmena är begränsade och köer kan uppstå.



Gå inte på en coronamina i sommar! Montage efter foto av  
Tore Ericsson. Idé Kristina Söderlind Rutberg.

Det är viktigt att använda det egna omdömet – utan det fungerar inte råd och rekommendationer särskilt bra!

Till sist: soliga vindar och sommarvatten är något att längta efter! Och båtlivet kan verkligen ge oss en välbehövlig respit efter en alldeles för lång och besvärlig kamp mot ett envist virus!

*Kristina Söderlind Rutberg  
Leg läk, verksam som smittspårare för Region Uppsala  
Gäst på s/y Lova (Scanner 361) och på Villevalle (Yanmarin 7440)*

Den klassiska  
Gula Bojen i  
Töre, längst upp  
i Östersjön. Foto  
Ebbe Johnson.



## I kölvattnet

I slutet av mars förra året fick vi, påtvingade av Corona-epidemin, ett helt nytt förhållningssätt för oss alla att umgås och att träffas. Det innebar ett (tillfälligt!) avbrott på mer allmänna sammankomster, och därmed också på våra klubbafitnar. Under hösten 2020 började styrelsen att diskutera olika, alternativa, sätt för att trots allt kunna träffas i någon form. Vi kom fram till att testa en virtuell mötesform baserat på Zoom, ett program som man kan ladda ner i sin dator, och som ger goda möjligheter att både se och prata med många andra personer samtidigt.

Vi gjorde ett första test den 15 december, då tre medlemmar i kretsen berättade hur deras "Corona-sommar" hade varit. Henrik Forsgren visade bilder och beskrev på ett medryckande sätt om en segling till, och på, västkusten med *Sabina*, en Linjett 37. Henrik med hustru Sonja har tidigare seglat många år på västkusten (eller som han säger "bäst-kusten"). Nu visade det sig att hamnar och ankringsplatser, som vanligtvis är näst intill överfulla, detta Corona-år var halvtomma. Det blev en rejäl tur för *Sabina* med totalt 1 554 distansminuter, Uppsala – Strömstad tur och retur! Lennart Beckman beskrev hur Corona-sommaren blev ganska "normal" för deras del (Lennart och Maria) vad gäller dagar på sjön, men lite ovanlig eftersom *Marlen*, en HR 34, seglade mest i Mälaren plus en tur söderut längs Östersjökusten. Ebbe Johnson berättade hur *Liisa II* (Dufour 365) gjorde ungefär samma tur som *Sabina*, fast åt andra hållet. *Liisa II* (med besättning Ebbe och Sveta) seglade norrut, ända upp till den gula bojen i Töre (vilken som sig bör rundades) innan kosan ställdes söderut igen.





Här studerar Bosse (Nordlund) och Ebbe (Johnson) den magnifika modellen av sågverket på Norrbyskär.  
Foto Svitlana Johnson.

Detta den första virtuella klubbaftonen fungerade bra, vi hade ungefär lika många deltagare som på en ordinarie klubbafton, cirka 35 personer. Nästa virtuella klubbafton hölls den 15 februari då Erik Aanderaa, en mycket erfaren seglare från Norge, svarade på frågor och samtalade om sina erfarenheter som ensamseglare på Atlanten. Det blev ett lyckat samtal, formatet med frågor och svar utan en egentlig bildvisning/presentation fungerade bra. Erik svarade på frågor om fotografering, om drönare, om mat ombord, om både bra och dåliga upplevelser. En trevlig kväll!

Sammanfattningsvis om virtuella möten; tekniken fungerar bra, vi kan se och prata med varandra, vi kan se och höra presentationer och delta i samtal; men kaffe får var och en ordna själv! Eftersom erfarenheterna är så goda finns tankar om att även efter Corona fortsätta med virtuella klubbaftonar. Men det kan naturligtvis inte alltid ersätta en riktig klubbafton med fika och lite snack med andra kretsmedlemmar!

Om du/ni inte tidigare har varit med på ett virtuellt möte; ladda ner en app från Zoom (den hittar du på nätet, kostar ingenting). Sedan är det bara att klicka in på ett möte med Uppsala-Roslagskretsen. Välkommen!

*Ebbe Johnson*

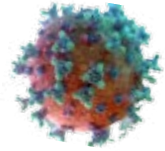
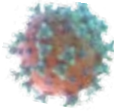
# Om Coronor, Kvartar och Sexor

När vi införde Kvarten (6-timmars) var det som ett evenemang i Kryssarklubbens anda. Långfärden har alltid varit SXX:s signum. Att planera, navigera och värdera olika vägval, ta hänsyn till väder och vind, är viktiga parametrar i långfärden. Att segla längst på 6 timmar, efter korrektion för båtens egenskaper (SRS), blev vårt mått att gradera olika strategier. Att utbyta erfarenheter och tankar kring och inför färden är också värdefullt. Därför införde vi samling efter tävlingen. För Kvartarna i ESK:s klubbhus, för Sexorna på Östhammars segelsällskaps klubbholme Bergskär. Då kunde vi också presentera Uppsala-Roslagskretsen och vår verksamhet. Vi införde vandringspris på både vårens och höstens Kvartar för att skapa kontinuitet och sporra till lite extra ansträngning.

Sen kom Coronan. Det mesta stängdes ner, men att segla på vattnet är mycket coronasäkert, lätt att hålla distans. Verksamheten på land fick genomföras på avstånd. Inga samlingar efteråt. Normalt delas vandringspriserna ut vid publika tillställningar, helst årsmöten. Kretsens årsmöte i november genomfördes digitalt, likaså Ekolns Segelklubbs årsmöte i mars. Omöjlig mötesform för överlämnande av vandringspris. Så skeppet, priset i Vårkvarten 2020, fick utdelas nu i vår på varvet. Som synes sätter coronan fortfarande sina spår. Överlämnandet sker mycket säkert. Rekommendationen är armlängds avstånd då man är utomhus.



Här får Vårkvartens segrare 2020 Tony Karlsson (till vänster) priset på extra säkert avstånd: två armar + ett skepp.



Hur blir det 2021? Ja, som bekant har leveranserna av vaccin försenats rejält. Därför måste även årets Kvartar (13 juni och 29 augusti), liksom de Nya Singösexorna (19 juni och 28 augusti) genomföras utan samlingar efteråt.

Nytt för evenemangen, främst på Singöfjärden, men även på Ekoln, är dock att man nu kan starta vid godtyckligt punktmärke (man går i mål vid samma punktmärke).

Även Örsundsbroseglarna kan nu delta i Kvarten med start vid Wik. På Singöfjärden gäller att seglare från exempelvis Hargshamn, Herräng och Grisslehamn kan starta ”hemmavid”. Östhammars- och Öregrundsegelare har lite längre till närmaste punktmärke, cirka 7 M. Så de får lämna hemmahamnen lite tidigare på morgonen (gemensam start är kl 11).

Vi hoppas på många deltagare trots Coronan! Mycket välkomna ni seglare kring Singöfjärden!

*Tore Ericsson för Uppsala-Roslagskretsens 6-timmarskommitté*



Bankartan för Nya Singösexan ser ut så här i förminskat format!



# SXK:aren genom tiderna

## del I: De första 10 åren

*Kjell Pernestål läser Kryssarklubbens årsböcker.*

I min bokhylla finns alla band av SXK:s årskrift; från 1924 till i dag. Årsböckerna är i regel skrivna av medlemmarna själva i form av berättelser av färder de gjort och erfarenheter de vunnit. I detta material döljer sig historien om en förening och dess medlemmar.

Den första årsboken, 1923, med titeln ”I våra farvatten”, skrevs innan SXK tillkommit. Det är en samling seglingsberättelser sammanställda av Sven Grenander, en av föreningens grundare. Boken avslutas med ett upprop till att bilda en förening för Turist- och långfärdssegling. I årsboken för 1924 kan man läsa att ett 90-tal personer svarade på uppropet och i början av året bildade man det som skulle bli Svenska Kryssarklubben. Matrikeln från 1924 innehåller 254 medlemmar och 31 registrerade båtar. Resten är, som det heter, historia.

SXK visar från början avsikten att vara en nationell förening men får också tidigt medlemmar från grannländerna. Man skapar också ett nät av ombud i alla större hamnar. Det sker en verklig rivstart. Bland det första som görs är utläggning av bojar, om än i begränsad omfattning. Medlemmarna uppmanas också att beskriva lämpliga ankarplatser och det kommer in 200–300 förslag per år, inte bara utefter den svenska kusten utan också på Åland, i Finland och Danmark.

## Skrivande medlemmar

Kryssarklubbens medlemmar utgörs av en skrivande och författande grupp. De kommande årsböckerna innehåller 230–250 sidor med artiklar där nästan alla

författare återfinns i matrikeln. Artiklarna behandlar allt från utfärder som gjorts till båtkonstruktion och navigation. Traditionen att författa bidrag till årsboken fortsätter fram till vår tid, då årsböckerna har getts ett helt annat innehåll och karaktär.

Färdbeskrivningarna gäller då som nu färder i våra skärgårdar men också till våra grannländer runt Östersjön, till England, Nederländerna med flera. Man besöker och beskriver olika hamnar och städer och de miljöer man möter i form av hamnkaptener, tulltjänstemän och gränspolis. Detta är långt innan Schengenavtalet.

Även om många av färdbeskrivningarna kunde vara skrivna i dag så seglade man då på helt andra villkor. När man gav sig iväg hade man ofta liten kunskap om vad man skulle möta och man måste vara väl förberedd på allt. Mer om detta senare.

## Matriklar och meddelanden

Årsböckerna innehåller också verksamhetsberättelser, matriklar och ett avsnitt ”Meddelanden till medlemmar”. Där finner man information om medlemsutvecklingen, flaggreglemente, regelverk för standert, stävmärken, mössmärken med mera. Där meddelas även att medlemmar i SXX har av Kungliga Kommerskollegiet tilldelats rätten att föra internationell igenkänningssignal.

Bland meddelandena hittar man också Uniformsbestämmelser. SXX:s ordförande ska ha en 4,5 cm bred svart galon med ögla på armen, ledamöter av styrelsen ska ha en 2,3 cm och tre 1,1 cm

Medlem i Svenska Kryssarklubben fick 1927 tillstånd att använda det internationella signalsystemet för signalering mellan båtar och fartyg. Varje fartyg hade en egen signalkod registrerad i den internationella signalhandboken. Signalerna bestod sedan i en, två eller tre flaggor. Med fyra flaggor kunde man ange hamn man avseglat från eller den hamn man destination, exempelvis ACBR = Göteborg, ACJQ = Stockholm och ACNK = Skellefteå.

Genom signalsystemet var det möjligt överföra ett meddelande oavsett språk. Detta var före radions tid.

### SIGNALER, BESTÅENDE AV TVÅ FLAGGOR (I URVAL).

AG = Jag måste lämna fartyget.  
AQ = Båt är förlorad.  
BL = Har ni förlorat alla edra båtar?  
BO = Jag har förlorat alla mina båtar.  
BR = Man överbord.  
CE = Jag är på grund, sänd den hjälp ni kan.  
DB = Sänd hjälp omedelbart.  
DC = Vi komma till eder hjälp.  
DV = Visa eder igenkänningssignal.  
FP = Dåligt väder förutses.  
IP = Skola vi göra sällskap?  
NA = På grund.  
NC = I nöd; behöver hjälp omedelbart.  
NM = Jag brinner.  
PT = Jag önskar lots.  
SH = Vart går (seglar) ni?  
VE = Annullera sista hisset;  
jag skall repetera detsamma.  
VF = Annullera hela signalen.  
VI = Repetera signalen.

### SIGNALER, BESTÅENDE AV TRE FLAGGOR (I URVAL).

BKR = Jag kan inte.  
DJX = Adjö.  
DUP = Står ni på grund?  
DXV = Allt väl. Allt i ordning.  
EKR = Dälig ankarplats.  
ERX = God hållbotten.  
EMZ = Jag väntar på svar från eder.  
EYP = Skall jag invänta er ankomst?  
FIN = Genast.  
HFL = Vill ni äta frukost med mig?  
JDH = Jag skall komma.  
LAX = Vill ni äta middag med mig?  
OAT = Det gläder mig att träffa eder.  
SHT = Kan ni skicka mig några tidningar?  
TCZ = Lycklig resa.

bredda svarta galoner med ögla, och en vanlig medlem två 1,1 cm breda svarta galoner, också med ögla. Man kan välja mellan att ha mörkblå kavaj och byxor och svart halsduk utan prydnader eller vit kavaj utan axelklaffar, vita byxor och vitt kapell på mössan. Uniformsbestämmelserna avslutas med ”Dock må ingen känna sig *förpliktiga* att bära ovan angivna tecken eller persedlar”.

## Konstruktion och konstruktionstävlingar

Årsböckerna avspeglar direkt ett stort intresse för båtar lämpliga för turist- och långfärdssegling. Detta är ett återkommande tema i många artiklar genom åren. De flesta reseberättelser inleds med en ingående beskrivning av den båt man har färdats i; dess typ, storlek, segelyta, seglingsegenskaper och så vidare.

En återkommande punkt i årsböckerna är den årliga konstruktionstävlingen. Målet är att få fram båtar med lämplig utformning för turist- och långfärdssegling. För att styra upp arbetet och göra förslagen rimligt jämförbara utvecklar SXX en egen mätregel som premierar rymliga, stabila båtar med goda seglingssegenskaper. Inför varje tävling ställer man upp en specifikation som gäller storlek, rigg, segel, skrov, kostnader med mera. Ofta kommer det in 20–30 förslag och många kommer från våra grannländer kring Östersjön. Detta visar att den verksamhet som SXX driver uppmärksammas långt utanför landets gränser.

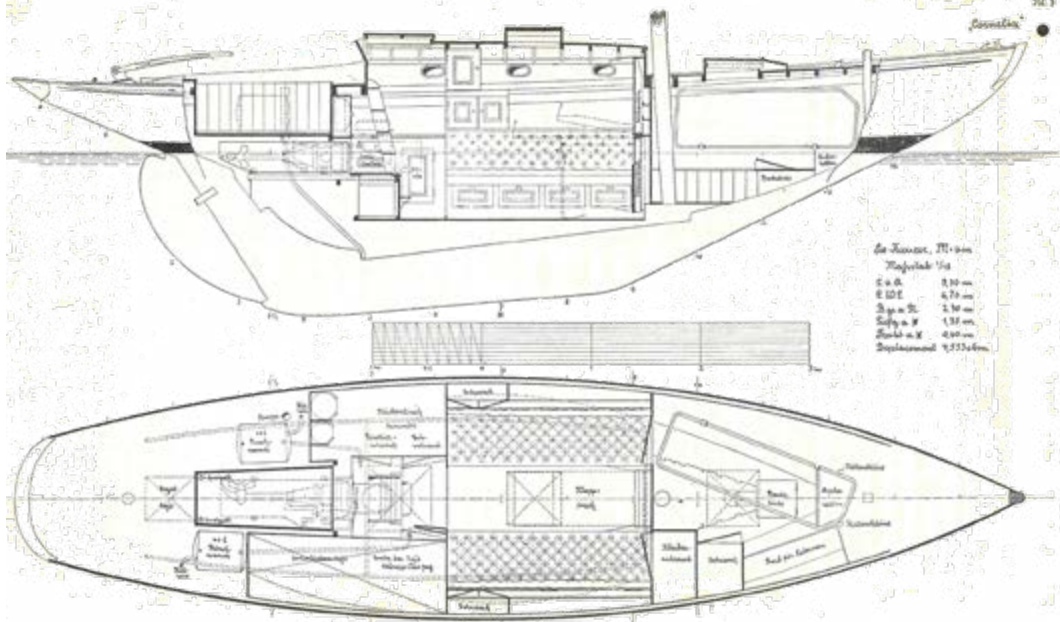
Man utvärderar förslagen noggrant med avseende på utformning och utförande ur perspektivet av långfärdssegling. En del förslag köps av SXX och medlemmarna kan sedan köpa en kopia till kostnaden för själva kopian. Samlingen med ritningar kommer med tiden att innehålla ritningar från jollar till båtar på 10 meter eller större. De flesta är i storlek LÖA\* 7–9 m och är avsedda för 3–4 personer. Tyvärr finns inga uppgifter om hur många båtar som byggts efter SXX:s ritningar. Konstruktionstävlingens vinnare byggs och blir det kommande årets lottbåt. Lotterna säljs i första hand till medlemmar men bjuds också ut till andra. Man gör även en utvärdering tillsammans med den nye ägaren.

Båtarna förses med ombonade kajutor med långskeppskojer och stickkoj i akterkant, medan förpiken oftast blir toalett och segelkoj. Även pentryna är ordentligt tilltagna. Ljusinsläpp sker hellre med ”skylight” än med rutor i överbyggnadens sidor. Orsaken verkar vara en viss ängslan att rutorna kan bli insparkade.

Byggmaterial är alltid trä med spant oftast av ek och galvaniserat stål. Skroven är utan undantag långkölade med rodret på kölens akterkant. Bland båtarna

---

\* LÖA = Längd Över Allt. LVL = Längd i VattenLinjen



Inredningsritning för "Cornelia", deltog i 1929 års konstruktionstävling. LÖA 9,3 m, LVL 6,7 m, bredd 2,3 m, Depl 4,55 ton. Segelarea 36,5 m<sup>2</sup> (Bermudasrigg). Notera den stuvade utombordsmotorn under sittbrunnen.

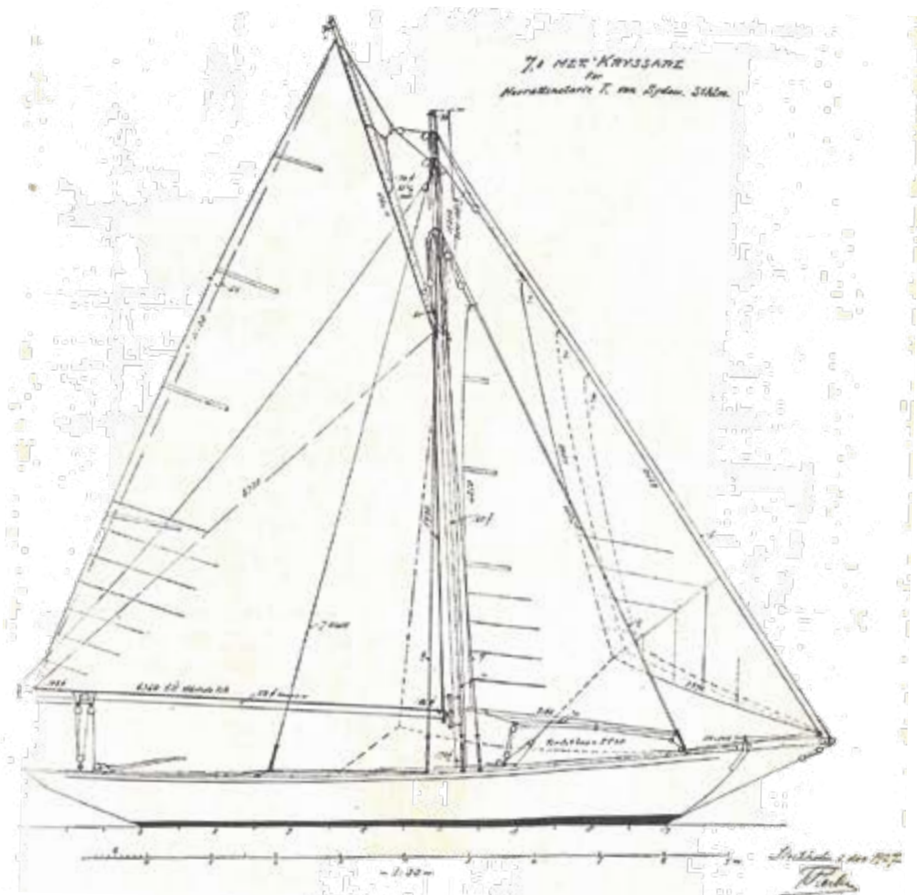
i båtregistret återfinns en del med långa överhäng i både för och akter och LÖA kan vara upp till 50 % större än LVL. En annan vanlig typ är en spetsgattad kutterliknande variant.

## Motor och segel

Inställningen till motor är avvaktande. Motorn ses som en bullrande, tung, osande, oljeläckande, brandfarlig och opålitlig tingest. De flesta seglande båtar saknar också motor och, om det finns en, så är den främst avsedd att användas vid bleke då motoreffekten är liten. Motorbränslet är oftast bensin eller fotogen. Vanliga motorleverantörer är Albin och Penta.

Båtarna har oftast gaffelrigg med flera försegel (fock, klyvare, jagare), i regel satta på ett ordentligt bogspröt. Man kan också ha ett toppsegel hissat med en toppstång ovanför gaffeln. Större båtar är ofta riggade som ketch med en mesanmast som även den har gaffelsegel. Det nämns också i texterna att man har ballongsegel, det vill säga spinnaker.

Segelytan blir imponerande, med allt satt, men det är också lätt att anpassa segelytan efter förhållandena genom att man tar in segel och revar de stora gaffelseglen. I segelkojen finns normalt stormstorsegel och stormfock.



”En kustkryssare om 7,8 mätningstal.”

Ett återkommande ämne är båtens förmåga att ligga bi. I andra artiklar beskrivs bästa sättet att vända upp båten mot vinden för att sedan kunna ligga bi. De långkölade båtarna svarar långsamt på rodet. Man diskuterar även lämpliga utföranden av drivankare och oljepåsar, säkerhetsutrustning som båda anses som helt nödvändiga.

## Mat

Årsböckerna innehåller inte mycket annat än generella kommentarer om mat-hållningen ombord, som en stadig frukost eller kaffe. Ur konstruktionsritningarna framgår att en del båtar utrustas med islådor, men antagligen hade man färsk mat så länge den höll sig ätlig, för att sedan gå över konserver och torrskaftning. I några långfärdsbeskrivningar nämns att man anställer en ung pojke, kanske en gymnasist, som förutom att tjänstgöra som matros också får stå för mat och disk.





Exempel på sjökortsutdrag. Kortet visar Slada hamn på Öregrundsgrepens västra sida. Kortet visar en möjlig plats för ankring. Idag finns en SXX-boj på platsen. (Från ankring avrådes, då botten till stor del består av stora stenar med risk att ett ankare fastnar.)

## Navigation

I seglingsbeskrivningarna sägs sällan något särskilt om navigationen men man kan läsa mellan raderna.

Instrumenten är kompass med pejl-skiva, lod och släplogg, det vill säga en rotor (propeller) som släpas efter båten i en lina. Alternativet är spottlogg. Vid överhavssegling gäller död räkning.

Astronomisk navigation nämns någon gång vid segling över Nordsjön. I det sammanhanget kommenteras att tillgång till radio gör det möjligt att få korrekt tid. Den annars nödvändiga kronometern är både dyr och svårhanterad för fritidsskepparen. Radionavigation nämns också någon gång som något för större fartyg och pejlingen skedde då från landbaserade stationer och bäringen förmedlades sedan med radio till fartyget. Radio ombord (och på land) var något som krävde särskilda kunskaper, och kommunikationen skedde företrädesvis med telegrafi.

Vid segling i närheten av en kust så använder man krysspejling eller ”två-streckspejling”, det vill säga man pejljar samma objekt vid två olika tidpunkter och seglad kurs och distans däremellan, varefter man kan konstruera sin kurslinje och position på sjökortet.

När man angör en kust så är det kustfyrarna och förtoningarna\*\* i Svensk Lots som bidrar till positionsbestämningen, och när man seglar i farleder inomskärs så är det återigen Svensk Lots som beskriver farleden.

Sjökortens utförande kommenteras inte särskilt ofta. Man diskuterar tillförlitligheten hos lodningarna och hur tätt de ligger. Det finns sjökortsutdrag över vikar, ankarplatser etcetera som får dagens SXX:are att inse att det skett påtagliga förbättringar av sjökorten. Det finns ett intresse av gamla sjökort och farledsbeskrivningar och man konstaterar att landhöjningen har gjort flera gamla farleder inaktuella.

---

\*\* Förtoning är en skiss som illustrerar kustlandets horisontlinje.



Räddningskryssaren Dan Boström vid sin boj i Alskärsviken vid Norrboda på norra änden av Gräsö. (Uppsala-Roslagskretsen har numera tillstånd att lägga en SXX-boj på platsen.)

Under slutet av 20-talet görs en omfattande ändring i utprickningen som behandlas i flera artiklar och uppfattas som ett viktigt steg i utvecklingen. Det nya systemet används sedan tills ”nordisk utprickning” införs 1965, på 1980-talet följt av System A som används i dag.

Ett återkommande ämne är navigation i dimma. Det finns flera beskrivningar av hur man navigerar i dimma och vilken strategi man ska tillämpa. Det hjälpmedel man använder är naturligtvis kompassen, men när man närmar sig land förlitar man sig till lodet och lodskotten blir många. Ekolodet är inte uppfunnet varför det måste ha varit ett ihärdigt vevande.

## **Väderrapporter**

Idag är vi vana vid att alltid ha information om väder och vind, inte bara under det kommande dygnet utan för flera dagar framåt. Radion har sedan länge sänt väderrapporter på fasta tider och med våra mobiltelefoner har vi tillgång till vindkartor, radarbilder, nederbörd med mera. Det är ytterst sällan som vi blir överraskade av oförutsett väder.

Om vi kliver bakåt i tiden för SXX:s tillkomst och de följande åren så är för-

# SVENSK UTPRICKNING — BUOYAGE IN SWEDEN

<p>Utprickning av farleder — Markiné of fairways</p>					
<p>Vid farledens norra och östra sida On the N. and E. sides of the fairway</p>		<p>Vid farledens södra och västra sida On the S. and W. sides of the fairway</p>		<p>Mitt i farled. In the middle of the fairway</p>	
<p>Utprickning av farleder Marking of fairways</p> <p>Fasta prickar — Fixed perches</p>			<p>Utprickning av grund i öppna sjön Marking of offlying shoals</p>		
<p>Vid farledens n. &amp; ö. sida On the fairway's N. and E. sides</p>		<p>Mitt i farled. In the middle of the fairway</p>	<p>Nordvärt, ostvärt, sydvärt, västvärt om grund. North, East, South, West from the shoal</p>		
<p>Bojar — Buoys</p>					
<p>Klockboj Bell buoy olika typer vary in types (Ester.)</p>	<p>Ljudboj Whistle buoy (Stålbådan)</p>	<p>Lysbojar Light buoys (Kalmarsund) vanlig typ common type</p>	<p>Lys &amp; ljudboj Light &amp; whistle buoy (St. Middelsgrund)</p>	<p>Lys &amp; klockboj Light &amp; bell buoy (Värern.)</p>	<p>Röd boj ligger syd eller västvärt om grund; rött sken. Svart boj ligger nordvärt om grund; vitt eller grönt sken. Svart boj med vitt bälte ligger ostvärt om grund; vitt sken. Red buoys are placed S. and W. from the shoal; red light. Black buoys are placed N. from the shoal; white or green light. Black buoys with white stripe E. from the shoal; white light.</p>
<p>Utprickning av vrak</p>					

Svensk utprickning — del av plansch från 1931.

hållandena annorlunda. Radiotekniken är i sin linda och radiomottagare i fritidsbåtar var inte att tänka på. Det är oklart hur väderinformation meddelades under 20-talet, då hela verksamheten med radio verkar ha varit experimentell fram till en bit in på 30-talet. Det fanns dock en teleföntjänst, "Fröken Väder", som man kunde ringa upp för att få prognos, men detta förutsatte att man var i land.

Endast i en artikel i början av 30-talet nämns att man får väder rapport via radio. Denna båt hade en "gnist" ombord, det vill säga en radiotelegrafist, men

det sägs inte huruvida budskapet kom per telegrafi eller radiotelefoni. Eftersom man hade en särskild telegrafist så var det troligen Morsekodad telegrafi.

Väderrapporter meddelades i stället via särskilda signalstationer på omkring 25 platser utefter kusterna, främst västkusten. Där anslogs väderrapporter på en anslagstavla och signaler hissades i form av koner och klot i ett torn (till exempel en fyr) för att meddela passerande fartyg om man hade hård vind eller storm att vänta. Det hjälpmedel man hade ombord var barometern, vars rörelser följdes med stort intresse. I praktiken betydde detta att när man gav sig ut på en längre segling hade man dålig eller ingen information om vad man hade att möta jämfört med idag.

Avsaknaden av tillförlitlig väderinformation återspeglar sig också i beskrivningarna av färderna. Ökande vindar medförde revning och intagning av segel och när vinden blev alltför stark för att segla så lade man bi och väntade på att det skulle gå att sätta segel igen och fortsätta resan. Båtarnas förmåga att ligga bi\*\*\* var en viktig egenskap och föremål för återkommande diskussioner och beskrivningar hur det gjordes på bästa sätt.

Om man låg i hamn hade man bara att vänta på att vinden skulle bedarra. Eftersom motorn, om man hade en, oftast inte var stark nog att föra båten ut ur hamnen så hade man inget annat att välja på. Det finns berättelser om hur man har fått vänta på bättre vindar i flera dagar och att man då använder tiden till utflykter, bad eller annat.

En reflektion i sammanhanget är att möjligheterna att informera anhöriga om sitt läge var mycket begränsade. Låg man i en större hamn fanns kanske telefon att tillgå, annars fick det bero.

Av berättelserna om vindändringar i både riktning och styrka framgår också att man inte verkar ha haft någon egentlig uppfattning om lågtrycksbanor och varm- och kallfronter utan man konstaterar bara att barometern faller eller stiger. Man nämner inte heller information som kan hämtas från molninformationer, annat än att det regnar och möjligen åskar. Man har bara att anpassa sig till de förhållanden som råder.

*Så hade 10 år gått och Svenska Kryssarklubben hade nu 2 200 medlemmar. Det fanns 426 registrerade båtar varav 306 segelbåtar (varav 91 med hjälpmotor) och 120 motorbåtar (varav 23 med hjälpsegel). Kretsar hade tillkommit i Norrbotten, Skellefteå, Stockholm. Vaxholm. Det fanns 58 ombud för Kryssarklubben i Sverige och 23 utomlands.*

*Kjell Pernestål*

---

\*\*\* Ligga eller dreja bi är en teknik att klara hårda vindar. Man skotar förseglet i lovert och storseglet i lä och lägger sedan båten med vinden in från sidan med rodret i lä.

# Mera om båtar på skärmen

I dessa tider kanske båtfolket ägnar mera tid åt sina bildskärmar än annars. Här är några tips om gratis nyhetsbrev via e-post, den här gången även på det internationella sjöfartsspråket engelska.

## EurosailNews

Ett dagligt nyhetsbrev, kopplat till båttidningen Seahorse Magazine (digital eller tryckt). Innehåller aktuella notiser och artiklar inom både kappsegling och långfärdssegling. Tonvikten ligger förstås på engelsktalande länder. Avslutas alltid med några tänkvärda rader. Hittas bland annat via <https://eurosailnews.com/>

## Captain John

En mycket erfaren fritidsseglare och före detta befälhavare inom US Coast Guard ligger bakom detta nyhetsbrev. Man hittar det via [www.skippertips.com](http://www.skippertips.com). Även om de goda råden ibland kan förefalla elementära, finns det nästan alltid någon särskild vinkling eller påpekande om något som seglare ofta behöver tänka på eller kanske ibland slarvar med. Stora vatten och hårt väder förekommer. Utskicket är kopplat till en form av e-bokklubb med omfattande utgivning av seglingslitteratur.

## Livet ombord

Slutligen ett svenskt nyhetsbrev, kopplat till den omtyckta båttidningen Praktiskt Båtagande – den heltäckande tidningen om båtliv, som numera även innefattar gamla Båtnytt. Aktuella notiser och artiklar. Gå till <https://www.livetombord.se/> för anmälan.

*Per Nilson*

## Medborgarskolans sjölivskurser

Kryssarklubben har avtal med Medborgarskolan Uppsala att våra medlemmar får 200 kronor i rabatt på ordinarie sjölivskurser i Uppsala (ej SRC).

Bästa sättet är att boka direkt med verksamhetsansvarig, Therese Thell, 010-15 75 206, eller [therese.thell@medborgarskolan.se](mailto:therese.thell@medborgarskolan.se). Ange att du är medlem i Kryssarklubbens Uppsala-Roslagskrets. Medborgarskolans kursutbud hittar du på [www.medborgarskolan.se](http://www.medborgarskolan.se)





**Svenska Kryssarklubben**  
Uppsala-Roslagskretsen

## Hemsida och e-postlista

Uppsala-Roslagskretsen har egen hemsida och eget utskick av påminnelser till klubbafnarnar, seglingar etc via e-post. Hemsidan hittar man antingen via riksföreningens sida [www.sxk.se](http://www.sxk.se) eller direkt på [www.sxk.se/uppsala-roslagskretsen](http://www.sxk.se/uppsala-roslagskretsen). Påminnelser via e-post kommer inför varje programkväll och några andra tillfällen per år till alla som har anmält sin e-postadress till kretsen.

Både hemsidan och e-postlistan sköts av *Jan Simonson*, och vill du anmäla dig till listan är det honom du ska kontakta: [jan.simonson@sxk.se](mailto:jan.simonson@sxk.se)

## Läs *Nytt från Uppsala-Roslagskretsen* på din skärm!

Om du inte längre vill få den tryckta kretstidningen i brevlådan tre gånger om året, ska du anmäla din postadress *och* e-postadress till redaktören, [per.e.nilson@outlook.com](mailto:per.e.nilson@outlook.com). Då får du i stället ett mejl varje gång som ett nytt nummer finns att ladda hem från kretsens hemsida. Bra för miljön – och kretsen sparar papper och porto!

## Annonsera i *Nytt från Uppsala-Roslagskretsen*

Tidningen utkommer med tre nummer per år, i början av januari, april och oktober. För information om annonsering och annonspriser, kontakta [per.e.nilson@outlook.com](mailto:per.e.nilson@outlook.com). Kretsmedlemmar annonserar gratis om båtprylar etc.

*Nytt från Uppsala-Roslagskretsen*, som utkommer i januari, april och oktober, är medlemsblad för

Svenska Kryssarklubben, Uppsala-Roslagskretsen

c/o Bo Nordlund

Orphei Drängars Plats 5

75311 UPPSALA

e-post: [uppsala-roslagskretsen@sxk.se](mailto:uppsala-roslagskretsen@sxk.se)      hemsida: [www.sxk.se/uppsala-roslagskretsen](http://www.sxk.se/uppsala-roslagskretsen)

plusgiro: 17 10 94-6

ordförande: Lennart Beckman, [lennart@marlenuppsala.se](mailto:lennart@marlenuppsala.se)

Material till tidningen skickas till [per.e.nilson@outlook.com](mailto:per.e.nilson@outlook.com). Bilder som mejlas ska skickas som separata bifogade jpg-filer, *inte* infogade i dokument. Upplösning minst 300 dpi.

Carlssons Tryckeri, Uppsala 2021

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

Framsidan: Vart är vi på väg? Jo, till nya 6-timmarsmärken! Foto Sergio Crisostomo.

Larm om kanotist i vattnet.

Vi skickade omedelbart  
ut en hårfrisör.



Till havs kan allting hända. En dröm kan förvandlas till mardröm, en strålande dag kan fortsätta med en åskstorm och en stilsäker hårfrisör kan visa sig vara en flexibel sjöräddare. Man vet aldrig.

Just därför är det så viktigt att Sjöräddningssällskapet och våra frivilliga sjöräddare finns. Välkommen som medlem på [sjoraddning.se](http://sjoraddning.se). Eller swisha en gåva till 900 5000.

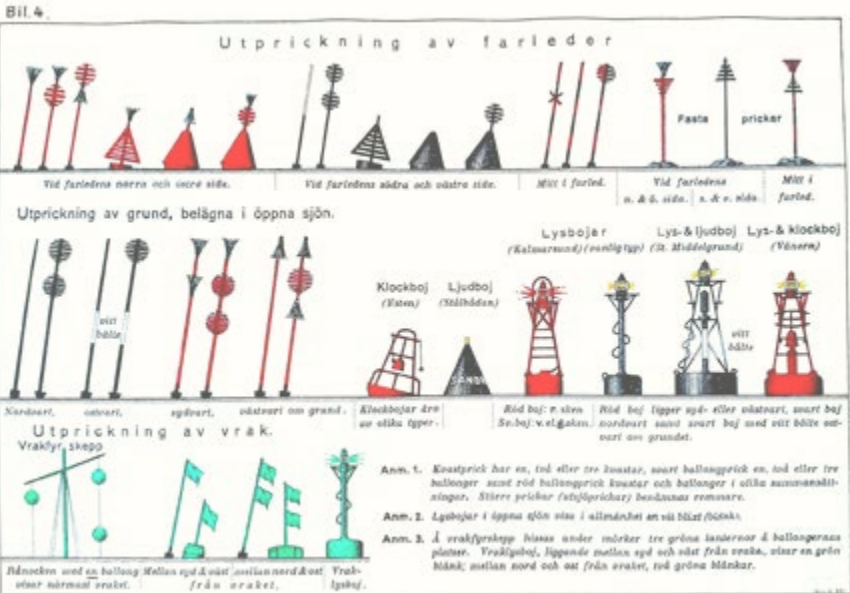


**SJÖRÄDDNINGSSÄLLSKAPET**

FRIVILLIGA SJÖRÄDDARE SEDAN 1907.

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

Avsändare:  
Svenska Kryssarklubben  
Uppsala-Roslagskretsen  
c/o Bo Nordlund  
Orphei Drängars Plats 5  
75311 UPPSALA



"Röd och rusk i nord och ost" löd minnesramsan för svensk utprickning fram till 1965. Från Svensk Lots 1923, lånad ur Fyrwiki, Fyrsällskapet, Creative Commons (CC BY-NC-SA 4.0).