

Nytt från

nr 1 2022

UPPSALA- ROSLAGS-

kretsen

**Den nya krets-
styrelsen**

**Eskader och sex-
timmars**

**SXK-aren genom
tiderna**



Svenska Kryssarklubben

Det syns när våra kunder är nöjda



Svenska
Kryssarklubben

Svenska Sjö är specialister på båt och erbjuder våra försäkringstagare kunnig, snabb och smidig skadehantering till låga premier. Dessutom ger vi dig som kund resultatbonus på överskottet.

Som medlem i Svenska Kryssarklubben försäkrar du din båt extra förmånligt, utöver andra rabatter såsom nautisk kompetens.

Sedan 1967 har vi tryggt båtägare och båtklubbsmedlemmar i hela landet, så nästa gång när vinkar, är det kanske en i gänget.

Välkommen att räkna ut din premie på www.svenskasjo.se eller läs av QR-koden.



Svenska Sjö

010-490 49 00
dygnet runt



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

Tidens gång

”Jag tror att vi åldras hela tiden. För varje år blir vi lite äldre, inte riktigt lika unga som året innan.”

Jag fick ett svagt medlidsamt leende. ”Har du inte förstått det förrän nu? Det där var kanske en inte så väldigt djupsinnig kommentar.”

”Va? Du mumlar, jag hör inte vad du säger?” Jag fick kommentaren upprepad, den här gången med övertydlig artikulation och kanske en liten aning för högt. ”Och har du beställt tid för hörselkontroll?”

Men så är det, vi blir äldre, även vi som är ute med båtar. Inte nödvändigtvis kollektivet som sådant, det fylls ju på med nya fräscha pensionärer hela tiden, och pandemin har fått även barnfamiljer att ta sig ut på sjön. Men var och en av oss blir äldre.

Det finns fördelar med det. Vi får mer erfarenheter. Vi får bättre omdöme med åren, i alla fall på det stora hela. Vi blir helt enkelt lite klokare. Kanske vi inte lika ofta ger oss ut i busigt väder när vi hade mått bättre av att vara kvar i hamn. Kanske vi tänker igenom en svår tilläggning ett par gånger extra. Kanske vi undviker att ankra på utsatta ställen. Nåja, ibland i vart fall.

Men det finns nackdelar. Armstyrkan minskar, det är lätt att få ryggproblem, balansen är inte riktigt vad den brukar vara. Risken för krämpor och sjukdomar ökar med åren. Hur ska vi hantera båtlivet när åren går?

Jag ser att vi väljer olika vägar. Yrsel och balansproblem kan göra att vi bedömer att riskerna att falla överbord blir för stora, eller att trilla ner från vinterplatsen. Kanske är det då säkrast att avsluta båtlivet. Men i många fall kan det finnas andra lösningar. Om storseglet börjat bli tungt att hissa, så kan en elektrisk winch göra skillnaden. Det är dyrt att modifiera en vanlig winch, men den kanske kan förlänga båtlivet med åtskilliga år. Då är den en bra investering. En teknisk lösning kan göra skillnad.

Masten blir tyngre och tyngre för varje påmastning. Yngre vänner eller barn i arbetsför ålder kan lösa tricket, men de är ju alltid upptagna med annat. En större mängd jämnåriga kan bli bra. I värsta fall får vi försöka köpa tjänsten. Här finns det plats för verksamheter. ”Vi mastar på din båt, tusen spänn!”



Foto Maria Kronander.

forts. ➔

Jag skulle önska att kunna använda båten länge, så länge det överhuvudtaget går. Kanske får man anpassa färdmålen efter vad som är möjligt. Blir det bara en färd tvärs över fjärden och åter, för motor, så kan det vara värt det. Men kanske är det långt kvar till dess. 80 är det nya 37, hörde jag någon säga. Jag vet en pappa till en arbetskamrat som beställde en Linjett 34 när han var över 90. Så några år till får vi hoppas på.

Jag kommer på den rätta slutsatsen. ”Hemligheten är att njuta av varje dag.” Nu får jag det medlidsamma leendet igen. ”Det där var ju inte precis nåt nytt. Vet du hur många båtar som heter Carpe Diem?”

Jaja. Men jag har beställt tid hos en audionom.

Lennart Beckman

Nya medlemmar

Vi hälsar följande nya medlemmar välkomna till SXX 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 båtänner. Är du ny medlem, men ditt namn ännu inte har hunnit föras in i listan, är du ändå lika välkommen!

Leeni Fäldt	Öregrund	Niklas Hiis	Täby
Cecilia Hedman	Åkersberga	Gabriel Loberg	Bromma
Jacob Hedman	Åkersberga	Manfred Meier	Brottbby
Jonathan Hedman	Åkersberga	Robert Modin	Nacka
Magnus Hedman	Åkersberga	Andreas Thulin	Saltsjö-Boo

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. Ange att du är medlem i Kryssarklubbens Uppsala-Roslagskrets. Medborgarskolans kursutbud hittar du på www.medborgarskolan.se





Foto Albatross segel

Framför stäven

17 januari

Elsystem

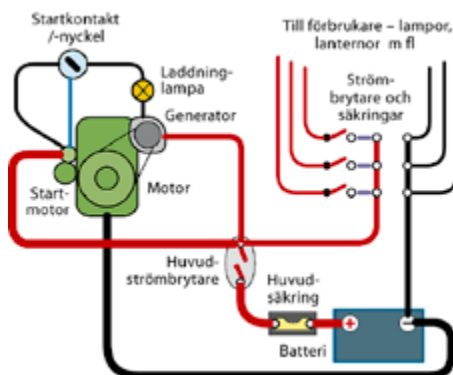


24 januari

Litiumbatterier

I januari 2022 blir programkvällar omvandlade till kurskvällar! Den 17 och 24 januari hålls nämligen två kurskvällar med inriktning på *El ombord*. Under ledning av *Kurt Sjöberg* får vi då lära oss mer om el ombord, med praktisk inriktning på uppgradering och underhåll av befintliga installationer. Vi får också lära oss mer om litium-batterier i båtar. Intressant och värdefullt!

forts. →



För vårens klubbaftnar gäller:

Tid kl 19.00. Plats: USS klubbhus, Skarholmsvägen 2, Uppsala (buss 11, Lyssnavägen). Kretsen bjuder på fika i pausen.

Eventuella ändringar, nya programpunkter, andra lokaler, tider, orter, digitala möten via Zoom etc. meddelas på kretsens hemsida www.sxk.se/upsala-roslagskretsen samt via mejl till de kretsmedlemmar som angett fungerande e-postadress.

21 februari

Bra att ha på en världsomsegling

Den 21 februari får vi äntligen möta en världsomseglare. Det är *Niklas Krantz* som i höstas kom hem efter sin seglats med *Hafsorkestern*. Hans färd blev omväxlande, inte minst beroende på Coronan som starkt påverkade hans planer. Niklas kommer säkert också att berätta om mastbrottet utanför Azorerna. Den som vill veta lite mer om hans seglatser kan gå in på www.sittbrunnen.se

21 mars

Segeltrim och segelvård

Den 21 mars kommer *Johan och Charles Tillander* från Västerås Segelservice/Albatrosssegel för att prata om *segeltrim* och *segelvård*. Vi kommer då också att få ta del av erfarenheter från kappseglingen Gotland Runt.

4 april

Fyrrar kring Östersjön



Den 4 april får vi besök av *Magnus Rietz* som kommer att prata om sin bok *Fyrrar kring Östersjön*. Han har besökt över 200 fyrplatser i samtliga länder runt Östersjön, och som första västerlänning fått tillstånd att besöka, och fotografera, de ryska fyrarna i Finska Viken. Där har tiden stått stilla, och där lever fyrvaktarna kvar. En programkväll i samarbete med Svenska Fyrsällskapet.



söndag 12 juni

Vårkvarten

Sextimmarssegling på Ekoln.*

lördag 18 juni

Nya Singösexan Vår

Sextimmarssegling på Singöfjärden.*

vecka 29

SXK Rikseskader

Se separat artikel på sidan 7.

söndag 21 augusti

Höstkvarten

Sextimmarssegling på Ekoln.*

lördag 27 augusti

Nya Singösexan Höst

Sextimmarssegling på Singöfjärden.*

*Se vidare sidan 6.



Flygfoto av *Nedjan*. © Rick Tomlison Maritime

I kölvattnet

Den 25 oktober blev en nästan historisk programkväll, av flera orsaker; dels för att vi åter kunde träffas fysiskt efter ett långt corona-besvär som visserligen inte är helt slut än, men vi kan i alla fall träffas! Vidare om det historiska perspektivet, nämligen förlisningen av *Nedjan*. Den tragiska förlisningen av fartyget *Nedjan* ägde rum på nyåret 1954, och på programkvällen den 25 oktober, 67 år efter förlisningen, berättade *Dick Lundberg* initierat och fängslande historien om *Nedjan*. En mycket uppskattad berättelse! En programkväll i samarbete med Fyrskäppet.

Den 8 november hölls kretsens årsmöte, med tyvärr bara 14 deltagande medlemmar. Årsmötet är av stor betydelse för verksamheten, eftersom medlemmarna då kan diskutera kretsens aktiviteter och inriktning. Nästa år räknar vi med en bättre uppslutning! Tänk på att det bjuds på förstärkt fika den kvällen!

Ebbe Johnson

Hamn- och farledskommittén behöver fler!

Hamn- och farledskommittén behöver fler funktioner till verksamheten.

Har du intresse för att flyga drönare, kan dyka, vara med och lägga bojar, reka nya bojlägen eller jobba på olika digitala plattformar för att göra våra hamn- och bojlägen lättillgängliga för kretsens medlemmar – skicka mig ett mejl till info@elfstedts.se så hör jag av mig. Vi kommer att ha en uppstartsträff i januari för säsongen 2022–2023.

Vänliga hälsningar, Jan Elfstedt

Starttider

Kvartar och Sexor 2022

Uppsala-Roslagskretsen anordnar 6-timmarsseglingar på Ekoln utanför Uppsala och på Singöfjärden mellan Östhammar och Grisslehamn, både vår och höst. Evenemangen är avgiftsfria och alla kan delta, oavsett klubbmedlemskap.

Man startar vid ett valfritt punktmärke och går i mål vid samma punktmärke. Det finns många banben, man väljer själv vilka man vill segla, men ett banben får bara seglas två gånger oavsett riktning. Den som seglat längst efter SRS-korrektion "vinner".

Syftet med evenemangen är att både segla och planera bättre, en god färdighet då man seglar lite längre. Mer information finns på kretsens hemsida: www.SXK.se/Uppsala-Roslagskretsen, gå sedan till "6/12/24-timmars".

På Singöfjärden kallas evenemanget för *Nya Singösexan* och tiderna är:

Nya Singösexan: lördag 18 juni och lördag 27 augusti

På Ekoln kallas evenemangen för *Vår-* respektive *Höstkvarten*. Tiderna är:

Vårkvarten söndag 12 juni, Höstkvarten söndag 21 augusti.

Ytterligare information kommer att finnas på hemsidan i vår och i kommande nummer av vår kretstidning "Nytt från Uppsala-Roslagskretsen".

Tore Ericsson för kretsens 6-timmarskommitté

Kom ihåg: Passera nära, högst på 10 m avstånd, kardinalmärkena E och Sa samt ledmärket b men på rätt sida först! Öreomet skall ledmärket d passeras så att prickerna hamnar på insidan av färdvägen (det är tillräckligt djupt omkring pricken).

Ellis starttid, värta (passera) mellan yttre flaggen nr 3 (eller kanske en fjärr) och flaggen nr 4 starttid.

Röd prick vid Vreta udd. Passera nära i båttåg av från prickerna på avstånd av högst 10 m avstånd.

Passera en svallig tåge från bogstjärnan på båttåg av på avstånd av högst 50 m!

Wijk

hå

hållarna (Crisis Anglura) Passera ih så att den hamnar på insidan av färdvägen på ett avstånd av högst 100 m!

Ingen passage O om Flåssjan!

Större prickerna Passera prickerna så att den hamnar på insidan av färdvägen på ett avstånd av högst 50 m.

Passera en svallig tåge från ledmärket, led och hölsten på ett avstånd av högst 50 m.

Passera en svallig tåge från ledmärket, led och hölsten på ett avstånd av högst 50 m. (obs! runda av kardinalmärket).

Passera en svallig tåge från ledmärket västra sida på ett avstånd av högst 50 m.

Vind veckan, veckan blir fort grund!

Passera en svallig tåge från ledmärket västra sida på ett avstånd av högst 50 m.

Varning för grundet no om ön! Håll ut rejält!

Passera en svallig tåge från ledmärket västra sida på ett avstånd av högst 50 m.

Singösexan Maj 2021

Som rundring räknas passage inom 10 m från flyttande spöknävar och inom 50 m från fasta objekt.

Punkt	Beskrivning
a	Röd prick ND Torsholmen
b	Röd bog N Skovskär
c	Brytan, V udden
d	Hölmén N Skutan, O udden
e	Hölmén N Medholmen, S udden
f	N gattet Foggarån/Sätten, mitt i
g	Grön bog S Skvadron
h	Västprick Medholmsgrund
i	Nordprick NV Björkholmen
j	Skubban, N udden
k	Amnholmen, V udden
l	Röd prick N Kvadranten
m	Hölmén V Låsa Kråkan, V udden
n	Grön bog V Grytan
o	Röd prick NV Alla holmen
p	Röd bog S Höggårdsö
q	Hölmén NV Höggårdsö, N udden
r	Långören, NV udden
s	Grön prick N Björken
t	Röd prick Elstörmen
u	Grön bog Gården
v	Röd prick V Örnön
w	Fären Hestsvalkudd, N
x	Zymt, N udden
y	Västprick Hovstån
z	Grön prick S Skutudden
1	Dyngrändarna, S udden

Bakgrundskarta: © Sjöfartsverket



Äntligen Rikseskader!

Nu har vi återstartat planeringen av den sjätte Rikseskadern och målet kvarstår: Nyborg, Danmarks huvudstad under 230 år.

Vi kommer att tas emot med varm hand när vi, under *vecka 29*, gästar Nyborg som då blir vår bas för olika aktiviteter. Ett 60-tal SXX-båtar från olika kretsar kommer att samlas här.

På programmet, som varar i cirka 4 dagar, finns bland annat stadsvandringar, vinprovning, destilleribesök, bussturer, friluftsteater med mera, och naturligtvis en fest.

I På Kryss första nummer 2022 samt på Kryssarklubbens hemsida kommer eskadern att presenteras utförligare. Anmälan till eskadern öppnar i början av februari och kommer endast att kunna göras på SXX-riks hemsida www.sxx.se.

För Eskadernämnden (text och foto)

Kerstin Andersson Stockholmskretsen

Rolf Albinsson Blekingekretsen

Christer Böös Öresundskretsen

Kjell Vestberg Västsketskretsen



W. Sjöström



SXK:aren genom tiderna

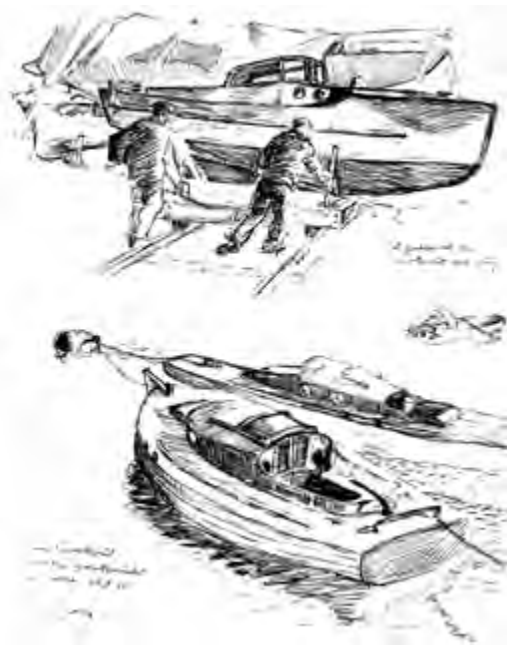
del III: 1946-1965; Från kaos till framtidsoptimism

Kjell Pernestål läser vidare i Kryssarklubbens årsböcker.

Krigets eftermäle

Vi skriver 1946. Krigets strupgrepp har släppt och vi försöker förstå vad som hänt och hur det påverkar oss. Sverige har klarat sig helt från den förstörelse som drabbat större delen av Europa, där städer är härjade av flygbombning, pansarslag, artilleribeskjutning och frontrörelser. Miljoner har flytt undan strider och förödelse. Sovjetiska och allierade trupper möts och Hitlers tusenåriga rike är bortsopat. Kontinenten har delats i Öst och Väst med en front som skär rakt genom hela Europa. Oaktat att vi har sluppit krigets härjningar så påverkar det nya Europa vårt liv på många sätt. Man hoppas på en varaktig fred.

Den politiska utvecklingen vill dock annat. Kartan har ritats om och kommer att ritas om än mer inom kort. Kriget avslöjade att USA förfogade över ett supervapen – atombomben – och snart har Sovjetunionen sin egen bomb. Om dessa vapen används finns en risk för en total ödeläggelse. Uppdelningen mellan väst och öst markeras av "Järnridån" som skär rakt igenom Europa och delar vårt hemmahav – Östersjön – i en östlig och en västlig del. Den kust i öst och syd,



som vi haft naturliga kontakter med under många århundraden, har blivit hotfull och oåtkomlig.

I Sverige försöker vi återgå till vad vi vill kalla ett normalt liv. De minerade och avstängda kustvattnen blir tillgängliga och det behövs varken passer-kort eller tillstånd för att segla i skärgårdarna. Fyrrar tänds, spär-rar med ubåtsnät tas bort och prejningar av marina fartyg för kontroll upphör. Mobiliseringen upphör och manskapet skickas hem. Sakta börjar ett flöde av utländska varor komma och efter några år så kan man köpa

bananer, apelsiner och riktigt KAFFE i affärerna. Ransoningarna på olika varor upphör. Tillgången på drivmedel ökar och det finns däck av gummi till bilar och bussar.

En annan följd av kriget är att resultaten av en snabb teknisk utveckling som skett under kriget börjar läcka ut i samhället i stort. Det finns nya material med namn som nylon och plast. En annan märklig produkt är tejp. Det börjar finnas radioapparater till priser som gör dem allmänt tillgängliga, telefoner finns snart i varje hem. En av de produkter som påverkar det kommande samhället mest är bilar, som nu säljs till priser som gör dem överkomliga för breda grupper.

Det finns ett uppdämt behov av samhällsinvesteringar i bostäder, vägar och annan infrastruktur, något som fått anstå då landets försvar premierades. Med detta, tillsammans med behoven från återuppbyggnaden av ett sargat Europa, uppstår en högkonjunktur. Industrin byggs ut och behovet av arbetskraft leder till en ökad urbanisering. Lönerna ökar och det kommer så småningom en rad sociala reformer som lagstadgad semester för alla, förkortad arbetstid och så småningom pension. Ett nytt begrepp är fritid, som i sin tur blir grunden för en helt ny marknad med nya produkter och tjänster. Detta tas emot av en befolkning med pengar i fickorna och med tid att spendera dem.

Landet förändras. Många av de som flyttar in i städerna har erfarenhet av fiske och båtar och tar detta med sig. Intresset för att spendera sin fritid på båtar, båtliv och segling ökar. I städerna bildas båtklubbar där de intresserade samlas kring sina intressen.



SXK:aren

SXK:aren återvänder så sakteliga till det normala som ändå är något helt annorlunda. Man fortsätter att segla efter de svenska kusterna och i årsböckerna återfinns seglingsbeskrivningarna som förr, men färderna österut lyser med sin frånvaro. Man seglar till Åland och Finland men annars styrs skutorna söderut mot Danmark och man letar sig fram över Nordsjön till England, Holland och bortom det.

Man seglar vidare med de båtar som finns kvar.

Under kriget rådde brist på material och många båtar har plundrats på sina blykolar. Kristidens begränsningar var snart glömda och båtarnas förråd fylls med konserver och i islådorna finns färskvaror, öl och andra förnödenheter. Maten lagas på fotogenkök som förr.

I hemnavattnen börjar man bli allt mer bekymrad över skärgårdarnas utveckling eller, kanske mer korrekt, deras avveckling. Det pågår en kraftig inflyttning till städerna och befolkningen i skärgårdarna lämnar i ökande takt sina boställen. Stugor och båthus blir sommarboställen om de inte lämnas till sitt förfall. Årsböckerna fylls med skisser och bilder av stugor, bryggor, båthus, skutor och båtar i ett försök att för framtiden bevara och beskriva en livsmiljö som är på väg att försvinna. Många kända och okända konstnärer bidrar.

I stället invaderas skärgårdarna av sommarfolket som bygger sommarstugor på skär och i vikar och man anser att miljö och naturen förfulas av alla dessa nybyggen. När hösten kommer lämnas stugorna tomma och skärgårdarna blir folktomma och öde. Skärgårdsidyllen är på väg att försvinna.

Man upptäcker också att något annat är på väg att hända i miljön. I områden där träindustri finns så ser man med fasa hur vattnet är fyllt med skräp och oljerester. Vikar är fyllda med rester från tillverkningen, som ligger och ruttar och sprider odör. Man varnar för ”dykare”, dvs trästockar som flyter precis i vatten-

ytan, svåra att se, och en kollision med en sådan kan orsaka stora skador. Man varnar för att förtöja vid gamla och fallfärdiga kajer. Man anar ett förestående miljöhöjning.

Nytt är 24-timmarsseglingar som börjar 1946. Tanken är att locka till och träna långseglingar, och verksamheten blir snabbt populär. Så småningom börjar man också med organiserade eskaderseglingar.

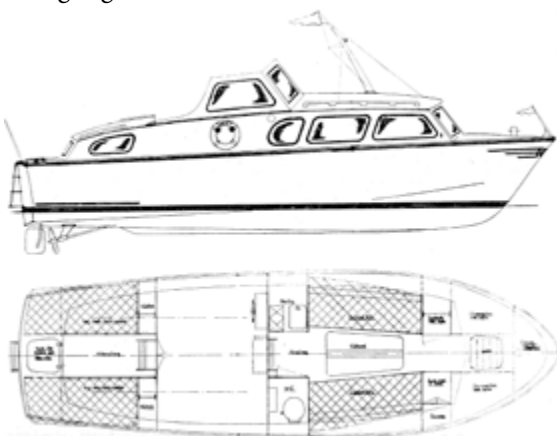
Nya båtar

SXX fortsätter med konstruktionstävlingarna. Man fortsätter sökandet efter praktiska båtar för bredare grupper. Framgången för Seglarförbundets Folkbåt har skapat ett intresse för nya konstruktioner som riktar sig till nya grupper. Det förs diskussioner om lämpliga storlekar för långfärdsbåtar och man finner att storlekar 8–9 m LOA är intressanta. Båtar

i den storleken blir dessutom överkomliga för fler. Man har även en konstruktionstävling för motorbåtar i storlek 8–9 m, avsedda för långfärder och med krav på övernattningsutrustning. Det som verkar ha stimulerat utvecklingen är tillgång till bättre motorer och drivmedel.

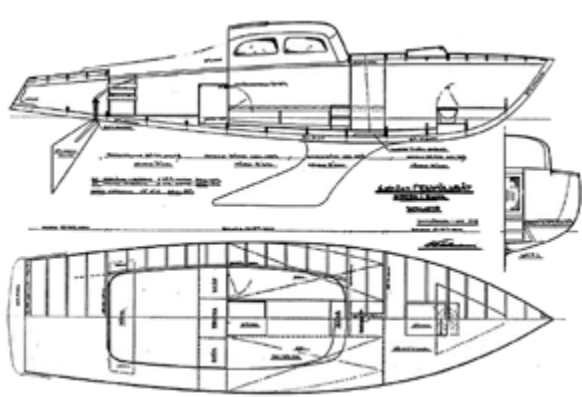
Båtarna är från början klassiskt långkölade men det syns en trend till att de blir allt mer underskurna, dvs man tar bort den del av döträet som finns framför kölens barlast. Kappseglingsframgångarna för båtar som den välkända *Myth of Malham* lämnar spår efter sig hos båtkonstruktörerna. Överhängen i för och akter kapas bort och mastheadriggen gör entre. Enligt de rådande mätreglerna ger detta en ostraffad extra segelyta. Bredden på båtarna ökar vilket ger en ökad formstyvhet, varför kölvikten kan minskas i motsvarande grad. Båtarnas displacement minskar, utrymmet under däck ökar och båtpriiset, som beräknas efter båtens vikt, minskar också.

För att öka intresset för kappsegling i mindre båtar bildas klassen Junior Offshore Group. Där finns en annan nyhet – fenköl och spadroder. Detta är i och för sig ingen nyhet, då etablerade kappseglingsklasser som Starbåt (konstruktionsår 1910) har haft denna utformning, men utförandet har straffats i mätregler eftersom det ansågs vara riskabelt. Nya material och konstruktionslösningar har visat att problemen kan hanteras och det kommer en rad nykonstruktioner med detta utförande, så även i SXX:s konstruktionstävlingar.





T v: Pallakis går i sjön. Hon var en av pionjärerna inom svensk fritidssegling, byggd 1893. T h: Fenkölsbåt LOA 6,85 m. Konstruerad 1949.



Man bygger fortfarande på konventionellt sätt med bordläggning på spant, men nya material kommer fram. Plywood och nya typer av lim gör det möjligt att bygga en båt där det mödosamma arbetet med bordläggning bräda för bräda ersätts med skivor av plywood. För att åstadkomma ett skrov behövs i princip bara fyra skivor och en akterspegel. Materialet är lätt att arbeta med och öppnar för serieproduktion på helt nya sätt men också för självbyggen. Detta medför att priserna på båtarna minskar. Man för diskussioner om dessa båtars seglingsegenskaper, men en ny grupp båtkonstruktörer och seglare kan visa att plywoodbåtarna kan ges goda seglingsegenskaper.

Det sker även utveckling av nya material. Bomullsseglen ersätts med syntetiska material som dacron och terylen, och borta är alla problem med segel som ruttar om de lämnas blöta. Polyesterfiber och nylon, som ersätter hampa i tågvirke, ger starkare linor som inte heller ruttar om de lämnas blöta. Trä i mast och bom ersätts av aluminium. Galvaniserad wire i stag och vant ersätts av rostfritt material.

En nyhet är motorbåtar med V-botten, ett resultat av krigstidens utveckling av torpedbåtar. Detta skapar en helt ny typ av planande båtar som gör det möjligt att färdas även i hög fart i viss sjö. Båttypen kommer att öka tillgängligheten till skärgårdarna.

Utombordsmotorn är ingen nyhet utan har funnits under lång tid. Nytt är däremot den ström av lätta och allt starkare utombordsmotorer som kommer från USA. Dessa motorer, som är tillverkade av lättmetall, har låg vikt och är direkt anpassade till de nya båtarna med V-botten. De nya utombordsmotorerna innebär även en stor förenkling i tillverkning och underhåll av båtar och motorer, och man slipper dessutom den utrymmeskrävande motorlådan i båtens mitt.

Från USA kommer en annan nyhet – båtar i glasfiberarmerad plast. Materialet har överlägsna egenskaper jämfört med trä. Det nya materialet möts i början med stor skepsis då det visar sig inte ha den hållbarhet man förväntat sig. Några

båttillverkare tar sig an det nya materialet och man lär sig hur man gör hållbara skrov. Efter en del utvecklingsarbete finner man att det glasfiberarmerade skrovet har många goda egenskaper. Man får ett lättare skrov för samma styrka och genom att man inte behöver ha spant så ökar det tillgängliga utrymmet inne i båten högst påtagligt. Genom att man inte heller behöver ta hänsyn till träets egenskaper ges helt nya möjligheter att ge skroven nya former.

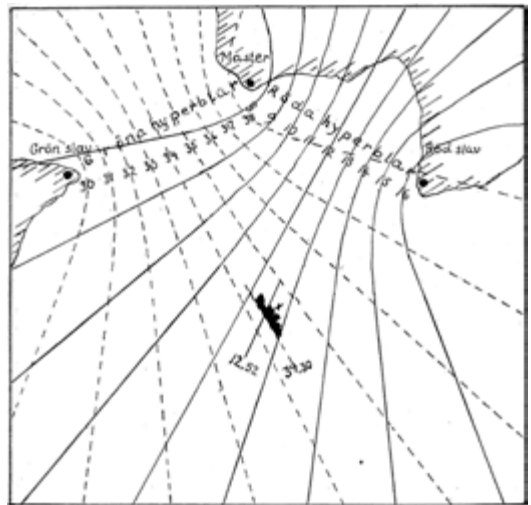
Det glasfiberarmerade materialet har även andra fördelar. Skroven är täta från början och läckande fribord och däck är ett minne blott. Den årliga proceduren med slipning, fernissning och målning av fribord och däck är inte nödvändig och man behöver inte bekymra sig om ruttnade bord i döträet.

Den stora nyheten med båtar i glasfiberarmerad plast är att tillverkningsprocessen förändras totalt. Skrov och däck tillverkas i formar. Att tillverka ett skrov eller däck tar några dagar varefter formarna kan användas igen. Eftersom alla skrov är identiska, kan de serieproduceras. Vidare kan motor, elsystem och inredningens alla trädelar installeras innan däckets läggs på som ett lock. Några varv utvecklar tekniken till fullo och tillverkar och levererar hundratals identiska båtar om året till priser som ligger långt under vad träbåtsvarven kan erbjuda. De varv som inte hänger med i utvecklingen går mot sin avveckling. Tillverkning av båtar har gått från hantverk till serieproduktion.

Det uppstår en diskussion för och emot de nya båtarna. De kallas badkar och anses förfula skärgårdarna. Fenkölade båtar sägs ha trasigt underliv och man varnar för att de har svårt att ligga bi i hårt väder och därmed kan vara farliga. Man talar om förlusten av doften av tjära och fernissa. Men fördelarna överväger:

Plastbåtar. T v ungdomsbåt. T h båt med rundade former.





Decca-navigatör och principskiss över Decca-nät.

enklare underhåll, täta skrov och däck, enkla att reparera och bättre utrymmen. Alla utsagor om plastens begränsade livslängd kommer på skam och rätt konstruerade visar det sig att båtarna får bra egenskaper. Båtar i glasfiberarmerad plast har kommit för att stanna.

Navigation

Det pågår en ständig förbättring av sjökorten, och sjömätning sker med elektroniska ekolod. Sjöbotten kartläggs allt bättre. Man tar hjälp av flygfoton för att föra in strandlinjer m m. Farlederna förses med fler ledfyror som dessutom oftast är elektrifierade. Fyrskuppen ersätts med kasunfyror och en yrkesgrupp – fyrvaktarna – rationaliseras så sakta bort.

Under kriget har det skett en snabb utveckling av elektrotekniken, som i sin tur även kommer den civila sjöfarten till del. Nät med radiofyror byggs ut, och riktantenner för radiopejling blir en vanlig syn på yrkesfartyg. På fritidsbåtarna får användningen av sådana hjälpmedel anstå till dess att transistorradion gör entré. Denna nyhet kan, med viss fingerfärdighet, användas för en enkel positionsbestämning. Det tillverkas även särskilda handburna pejlmottagare. De duger för positionsbestämning ute till havs och för angöring av en kust men inte för skärgårdsnavigation.

Transistorradion gör det också möjligt att få aktuella väderrapporter, och man uppmanas att lyssna på "vädret" innan man ger sig åstad. Det blir möjligt att planera färden med hänsyn till vindar, temperatur och även nederbörd, och risken att bli överraskad av överhandsväder minskar. Man har även fått tillgång till underhållning när man tvingas hålla sig under däck vänta på bättre väder.



För SXX:s Årskrift 1948

Roland S.

En nyhet från kriget är radar. Utrustningen är dyr, tung och svårhanterlig och inget för fritidsseglaren men den påverkar i högsta grad handelssjöfartens villkor och sätt att färdas. Dimma och mörker är inget problem men för fritidsseglaren gäller det att göra sig synlig för radarn. Vid dålig sikt kan man möta handelsfartyg som går i hög fart. En annan nyhet som inte heller berör fritidsseglarna är introduktionen av ny teknik för radionavigation: Loran och Decca. Dessa system utvecklades under kriget för framför allt de nattliga flygbombningarna, men kommer nu den civila sjöfarten till godo. Utrustningen är visserligen både dyr och tung, men tekniken ger en idé om vad som är möjligt.

Framtiden börjar nu

SXX:aren seglar vidare som förr. Skärgårdarna med dess labyrinter av sund och fjärdar är desamma som förr. Man badar i samma vatten och man ser samma fåglar häcka vid stränderna. Men annat har hänt och påverkar SXX:arens liv och segling. Livet i de svenska skärgårdarna förändras och Östersjön har delats.

Teknisk utveckling har gett helt nya material och ny tillverkningssteknik – hantverk blir serieproduktion. Båtar blir ekonomiskt tillgängliga för nya grupper. I hemmen börjar det finnas det som kallas TV och högt över våra huvuden cirklar några satelliter, något som i förlängningen kommer att påverka SXX:arna mer än de kanske anar.

Vi skriver 1963. Kryssarklubben har nära 7500 medlemmar och 2700 registrerade, båtar varav 1/3 är motorbåtar. Det finns fyra kretsar: Stockholm, Väst-kusten, Uppsala och Skellefteå.

Kjell Pernestål



Kryssarklubbsboj. Foto från 1950-talet.

Aktuellt från Hamn och Farled

Den härom året utlagda bojen i Hamnviken vid Alnön har tagits in. Boende i de två fastigheterna vid viken har klagat hos Länsstyrelsen (som är fastighetsägare) sedan bojliggare har förtöjt på sådant sätt att de blockerat infarten till de boendes bryggor samt utsatt dem för otidigheter. Detta är mycket tråkig information, eftersom vi oftast bemöts positivt av närboende när vi frågar om plats för våra bojar.

Fyra nya bojar har lagts ut i norra Roslagen. En boj finns vid Askskärviken vid Norrboda på norra delen av Gräsö. Bojen ligger på samma plats där livräddningskryssaren Dan Boström hade sin stationering en gång i tiden.

Den andra bojen finns i hamnen vid Ängskär. Dessvärre hamnade den lite olyckligt, då vi i efterhand har upptäckt en sten som ligger sydost om bojen. Bojen ska alltså inte användas innan den har flyttats. Den är markerad med ett röd/vitt band. När bojen ligger på plats kommer det att meddelas på kretsens hemsida och i bojförteckningarna på SXX.se. Man ska för övrigt inte använda SXX-bojar som inte finns införda i SXX:s bojförteckning.

Den tredje bojen ligger i viken söder om Alnön vid Hovön. Den fjärde finns vid Enholmens nordsida i höjd med hamnen på Vässarö.

Uppsala-Roslagskretsen har under många år haft en boj utanför Skoklosters slott i norra Mälaren. För ett år sedan försvann bojen. Den har nu hittats som akterboj vid Skoklosters Camping med hamn i Gorran, det vill säga på andra sidan Skohalvön. Det verkar som om campingen har anlitat en väl så fiffig entreprenör som på eget initiativ har flyttat bojen. Entreprenören är nu beordrad att återställa vår boj till sin ursprungliga plats.

Kjell Pernestål, Jan Elfstedt

Tekniska spalten

Ankarsegel?

Jag läste ett inlägg på en facebook sida där en man hade köpt en segelbåt och fått med ett konstigt segelduksstycke. Han lade ut en bild av segelduken i fråga och jag kunde konstatera att det var ett ankarsegel.

Ankarsegel låter lite konstigt, eftersom man inte ska segla när man ligger för ankar. För äldre segelbåtar, med relativt låga fribord, är behovet av ankarsegel inte så stort, eftersom skrovets vindfång är mindre. Men nya, större båtar är svårare att få att ligga still efter ankring, på grund av att de höga friborden ger skrov och rigg stort vindfång, så att båten gärna börjar segla fram och tillbaka.

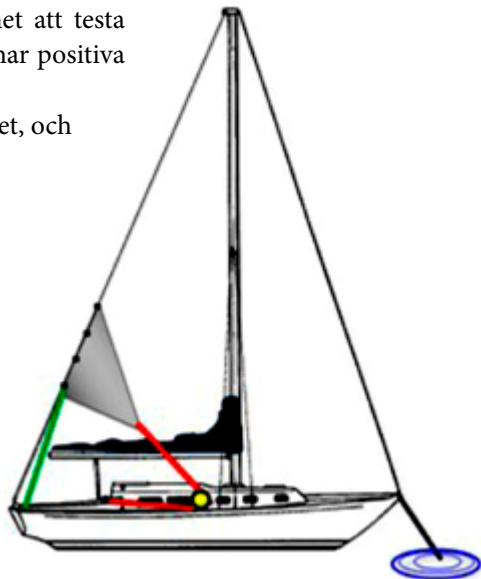
Ett rätt utformat ankarsegel begränsar båtens svängningsvinkel till ca 5–10 grader i stället för 25–50 grader, kanske mer. Med tillräckligt lång ankarlina kan båten annars börja segla, och i värsta fall kan den köra loss ankaret.

Ankarsegel finns av olika utformning, men den som jag och de flesta i min kamratkrets använder är av plogtyp. Jag har inte själv haft möjlighet att testa mitt ankarsegel, men flera klubbkamrater har positiva erfarenheter.

Ankarsegel hissas i dirken eller i storfallet, och skotas framåt mot masten och bakåt mot akterstaget. Bilderna visar hur det ser ut.

Text och foto Kurt Sjöberg

Teckning www.skippertips.com



Uppsala-Roslagskretsens styrelse 2021-2022

Lennart Beckman, ordförande

0707-32 36 09, lennart@marlenuppsala.se

Vi seglar en Hallberg Rassy 342. Min hemliga ambition är att göra seglare av alla våra barnbarn. Vi är på god väg att lyckas.



Ebbe Johnson, sekreterare, ansvarig för program och utbildning

070-231 10 32

Jag seglar nu en Dufour 365 efter att tidigare ha seglat Omega 30 och som första båt en Semona. Seglar gärna 6-timmars och eskader. Drömmen om att segla till Skottland lever!

Bo Nordlund, skattmästare

070-8744244

Nybliven pensionär som seglar på en Sun Odyssey 37 med frun. Nästa mål är att gå genom Limfjorden och nosa på Nordsjön.



Jan Simonson, eskaderansvarig m m

018-320591, 070-8320591

Ansvarar också för kretsens hemsida på www.sxk.se och sitter även i program- och utbildningskommittén. Seglar en Comfortina 35 efter att tidigare ha haft en Semona i trettio år. Min fru och jag vill gärna göra lite längre seglingar till grannländerna.

Tore Ericsson, ansvarig för 6-timmars

070-295 25 44, 018-52 75 56

Jag seglar IF-båt.



**Kristina Söderlind
Rutberg, vice ordförande,
kontaktperson
Quinna Ömbord**

018-12 66 25, 070-620 60 48

Seglare sedan 25 år, för närvarande med en Scanner 361. Favoritmål Norrlandskusten. Medlem i Svenska Frysällskapet och i UMS.



**Jan Elfstedt,
ansvarig för
hamn- och
farledskommittén**

070-597 12 48

Började segla jolle -75 och har sedan några år tillbaka en Laurin 28 med hemmahamn i Herräng. Är mycket involverad i Laurinsällskapet.

**Kjell Pernestål,
suppleant**

076-930 46 90

Seglar en Compis 28. Hemmahamn är Östhammar och jag är medlem i ÖSS. Ordförande i Hamn- och farledsnämnden inom riksföreningen SXX.



**Kurt Sjöberg,
tekniska kommittén**

018-32 46 93, 070-593 09 04

Seglar en Bavaria med hemmahamn i Uppsala.



**Per Nilson, redaktör,
informationsansvarig**

018-25 01 74, 070-570 10 26, per.e.nilson@outlook.com

Har pausat seglingen efter ett drygt halvsekel.



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 eller direkt på 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

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. 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 tryck- och portokostnader!

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. 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 *hemsida*: www.sxk.se/uppsala-roslagskretsen

plusgiro: 17 10 94-6

ordförande: Lennart Beckman, lennart@marlenuppsala.se

Material till tidningen skickas till per.e.nilson@outlook.com. Bild som mejlas ska skickas som separat bifogad jpg-fil, *inte* infogad i ett dokument. Upplösning minst 300 dpi.

Carlssons Tryckeri, Uppsala 2021

www.carlssonstryckeri.se

Framsidan: Sol och moln över Roslagen. Foto Kjell Pernestål.



Ladda hem HJÄLP, en app för dig som är ny på sjön. Du kan lära dig de tre mest användbara knoparna, om du eller den andra båten skall svänga när ni möts, vad alla röda och gröna pinnar betyder och hur du begriper dig på ett sjökort. Bland mycket annat nyttigt och roligt. Enkelt och lätt utan krångligt språk. Välkommen till båtlivets grundskola!

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



Foto Baltic

Kontrollera den uppblåsbara flytvästen!

Om du, eller en vän, eller en familjemedlem, använder uppblåsbar flytväst, så måste du se till att den kontrolleras minst en gång **varje år**. Detta kan man i många fall göra själv. Hur man gör beskrivs i en film på internet med en av Kryssarklubbens erfarna flytvästkontrollanter. Gå till www.sxx.se och välj fliken "Båtteknik/Säkerhet".