

Nytt från

nr 2 2022

# UPPSALA- ROSLAGS-

kretsen

Äventyr med  
lottbåt

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](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

## Kaffe

”Vill du ha lite mer kaffe? Det finns kvar.”

”Tack gärna, men se till att det räcker åt dig med.”

Det är måndag kväll och styrelsemötet börjar gå mot sitt slut. Det finns några bitar kvar av den hembakade sockerkakan och vi har kommit till ”Övriga frågor”.

”Har ni tänkt på att det vi håller på med nu, det är grunden för vår demokrati?”

”Hur menar du?”

”Jo, föreningsarbete, det är verkligen demokrati, praktiskt tillämpad demokrati. Föreningar drivs demokratiskt. Och vi har hållit på med det här sen nykterhetsrörelsens och frikyrkornas barndom.”

”Intressant, du har en poäng, där.”

Det är kanske detta som är förklaringen till att vi upplever en så pass stor trygghet med vår demokrati, i vår del av världen. Samma kväll sitter många andra föreningsstyrelser också samlade. Vi har samma dagordning, på det stora hela, vi har samma former för protokoll. Och frågan är om vi inte har samma kaffe och fikabröd också. Det är båtklubbar och idrottsföreningar, bostadsrättsföreningar och vägföreningar. Vi tränas alla i demokrati, hur demokrati ska fungera.

Går man på ett årsmöte, så känner man igen sig, vare sig föreningen jobbar med vävning, ungdomsidrott eller driver en förskola. Har kallelse utgått, kan vi godkänna dagordningen, vad har styrelsen gjort under året, kan vi ge dem ansvarsfrihet? Allt det där ser vi som självklart, bara formalia. Så självklart har det blivit. Årsmötet och inte styrelsen utser en valnämnd. Hittar styrelsen på något tok så avsätts den.

”Men folk har ju så konstiga åsikter. Det kommer vi inte runt.” Ja, verkligen. Men inom föreningar får vi en stor vana att jämka och kompromissa, att samarbeta och hantera olika tankar. Även de tokigaste idéer finns det plats för.

”Korruption då, visst har vi korruption i vårt land och våra föreningar?”

Jo, så är det, men mindre än på många andra håll. Kanske har vi alla vant oss vid att det alltid finns en medlemsrevisor som kan titta på allt, som är medlemmarnas förlängda arm. Kanske är det den torre revisorn som skapar en bra förening och ett gott samhälle?



Foto Maria Kronander.

”Menar du att vi har en helt annan – och större – uppgift, mer än att ordna föredragskvällar och eskaderseglingar?”

”Precis.”

”För det till protokollet.”

Det blir tyst i rummet, våra tankar vandrar. Kanske behövs det fler båtklubbar och syföreningar för att demokrati ska segra över diktatur?

”Vi behöver sätta på mer kaffe!”

*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 båtvänner. Är du ny medlem, men ditt namn ännu inte har hunnit föras in i listan, är du ändå lika välkommen!

Björn Bergman	Knivsta	Annika Höddelius	Uppsala
Ann Blomgren	Täby	Daniel Lundstedt	Stockholm
Paul Blomgren	Täby	Terhi Mustikkamaa	Uleåborg,
Ralph Branders	Mariehamn,		Finland
	Åland	Kent Olsson	Gävle
Jan Enkvist	Uppsala	Jessika Patek	Bergshamra
Jari Heinonen	Uleåborg,	Daniella Sollenbring	Uppsala
	Finland	Mathias Wahlund	Bergshamra
Fredrik Hussenius	Uppsala		

## 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)





David Anstey tar emot vandringspriset för Vårkvarten vid kretsens årsmöte 2021. Prisetdelare Tore Ericsson, glad assistent Lennart Beckman. Vidvinkelfoto Bo Nordlund.

## Framför stäven

lördag 4 juni

### Utfärd till Svenska Högarna



Ett samarbete med Svenska Fyrsällskapet Programkommitté Uppland.  
Se separat inbjudan på sidan 4.

söndag 12 juni

### Vårkvarten

Sextimmarssegling på Ekoln.  
Start 10.00.

lördag 18 juni

### Nya Singösexan Vår

Sextimmarssegling på Singöfjärden.  
Start 11.00.

vecka 29

### SXK Rikseskader

Se separat artikel på sidan 6.

söndag 21 augusti

### Höstkvartern

Sextimmarssegling på Ekoln.  
Start 10.00.

lördag 27 augusti

### Nya Singösexan Höst

Sextimmarssegling på Singöfjärden.  
Start 11.00.



Foto Ulf Schloss.

## Utfärd till Svenska Högarna



Samling lördagen den 4 juni kl. 10 i Stavsnäs. Körtid med bil från Uppsala minst 1 ½ timme. Det finns också buss från Slussen. Med *m/s Öfararen* far vi mot Svenska Högarna. Gunnar Hjerstrand, som arbetat 25 år på Svenska Högarna, kommer att guida oss där men också berätta om fyrarna som vi passerar. Tid för egen måltid – glöm inte att ta med matsäck och grova skor.

Om vi har tur kommer vi också att besöka Grönskärs fyr – Östersjöns drottning. Åter i Stavsnäs cirka kl. 17.

Utfärden är ett samarbete mellan Svenska Fyrskärsförbundet Programkommitté Uppland och Svenska Kryssarklubbens Uppsala-Roslagskrets.

- Avgift: cirka 700 kronor/person om vi blir 40 deltagare
- Anmälan senast 23 maj till Hans Fendin, tel. 0705-39 78 70.

OBS! Om vi måste ställa in turen på grund av dåligt väder, meddelas detta på Svenska Fyrskärsförbundets hemsida [www.fyr.org](http://www.fyr.org)

*Kristina Söderlind Rutberg*

## Behåll ditt gamla sjökort!

Många har säkert uppmärksammat den hetsiga diskussion som under vårvintern förts kring de nya sjökorten. Vi har inte för avsikt att upprepa hela diskussionen här, men kan bland annat konstatera att Sjöfartsverkets sjökort i skrivande stund blivit anmälda till Konsumentombudsmannen.

Den som vill fördjupa sig i diskussionen kan t ex vända sig till På Kryss, Kryssarklubbens hemsida [www.skk.se](http://www.skk.se) eller Svenska Båtunionens medlemsblad Båtliv. Flera möten har hållits mellan båtorganisationerna SXX och SBU och inbjudna företrädare för Sjöfartsverket.

Den modernisering av sjökorten, som inletts i Haparanda och nu hunnit ner till Stockholms skärgård, har i korthet lett till följande:

- En strandlinje som bättre överensstämmer med verkligheten
- Ny referensnivå för djupsiffrorna
- Vissa vikar och sund ser på det nya sjökortet ut att vara för grunda, trots att de regelmässigt passerar av fritidsbåtar
- Vissa okända stenar har införts i sjökortet
- Vissa kända och befintliga stenar har strukits ur sjökortet.

*Per Nilson*

Från Singösexa i sol och goda vindar. Foto Sérgio Crisóstomo.



## Är tröskeln problemet för Kvartar och Sexor?

Något som är lite unikt för våra 6-timmarsseglingar (Sexor och Kvartar) är de enkla arrangemangen. I Uppsala kan man hämta starthandlingar i klubbhusen och anmäla sig till och med samma morgon som tävlingarna går. I hamnarna runt Singöfjärden finns starthandlingar ofta i en pärm i klubbhus eller på restaurangen i Herräng. De handlingar man behöver för att delta kan dessutom alltid hämtas från vår hemsida, se nedan.

Ofta då jag kommer ner till Ekolns Segelklubbs hamn för att starta Kvarten kl 10 en söndagsmorgon är det mycket folk i hamnen. De fixar med sina båtar, umgås och dricker kaffe. Många gånger har jag frågat om de vill vara med på evenemanget. Svaret är ofta nej, det är för mycket bök för en söndagsutflykt. Ta bort bomkapellet, fixa segel, hämta starthandlingar, lämna hamnen, det är för mycket besvär bara för en dagsutflykt.

Efter tävlingen är glädjen stor, alla njuter av de 6 timmarna. Frågar jag om det var värt att ta bort bomkapellet och släppa förtöjningarna får jag förvånade miner till svar. ”Ett så löjligt litet besvär för att få vara med om den här härliga upplevelsen”.

Känns situationen igen? Är det inte samma lättja som ofta gör att gymmet inte får besök? Eller att aktiviteten i hamnen är stor men båtarna på fjärden få?

I år går Sexorna på Singöfjärden lördagarna 18 juni och 27 augusti.

På Ekoln utanför Uppsala går Kvartarna söndagarna 12 juni och 21 augusti.

Låt inte tuvan stjälpas lasset då! Mer information på hemsidan [www.sxk.se/upsala-roslagskretsens](http://www.sxk.se/upsala-roslagskretsens)

*Tore Ericsson för Uppsala-Roslagskretsens 6-timmarskommitté*

# Rikseskader 2022 Nyborg 18-22 juli



*Vi kastar loss och möts vecka 29 under den sjätte rikseskadern i Svenska Kryssarklubbens regi. Målet är danska Nyborg på ön Fyn. Även kryssarklubbare med husbil är välkomna!*

Observera att antal deltagande båtar är begränsat. Inbjudan har funnits i På Kryss och på hemsidan.

## **Följ med till Fyn!**

Vi kommer att tas emot med varm hand när vi under fem dagar i vecka 29 gästar Nyborg, vår bas för rikseskadern. Förutom att Nyborg har Fyns största hamn så finns här bland annat sevärdheter som Nyborgs slott med anor från 1100-talet.

Vi kommer att ligga centralt och samlat i Vester- och Österhavn med gångavstånd till affärer och restauranger.

Detaljer kring programmet samt anmälningar till aktiviteter kommer att presenteras till samtliga anmälda under april.

Till- och eventuellt även frånsegling kommer att genomföras i form av deleskadar om 5 till 10 båtar som utgår från olika platser längs kusterna.

Uppsala-Roslagskretsen planerar en deleskader, se närmare på kretsens hemsida [www.sxk.se/uppsala-roslagskretsen](http://www.sxk.se/uppsala-roslagskretsen)

## **Fakta:**

Vistelsen i Nyborg kommer att vara mellan 18 och 22 juli 2022.

Eskaderavgiften på 800 kr betalas med kort i samband med anmälan.

Hamnavgifter för fyra nätter och avgifter för eventuella bussturer, eskaderfest och andra arrangemang tillkommer.

Välkommen med till Nyborg och träffa andra SXX:are i vårt rätta element!

*För Eskadernämnden:*

*Kerstin Andersson* Stockholmskretsen

*Rolf Albinsson* Blekingekretsen

*Christer Böös* Öresundskretsen

*Kjell Vestberg* Västskänskretsen





## Digitala intyg från NFB

Nämnden för båtlivsutbildning NFB består av representanter för Transportstyrelsen, Svenska Båtunionen, Svenska Seglarförbundet och Svenska Kryssarklubben. Nämnden administrerar de olika behörighetsintygen för fritidsbåtfolk, till exempel Förarintyg för fritidsbåt.

### Intygskort

NFB har slutat att utfärda nya intygsböcker av den gamla pappersmodellen. Som ersättning finns ett intygskort, i storlek stort som ett kreditkort. Intygskortet går att beställa direkt från NFB:s hemsida [www.batlivsutbildning.se](http://www.batlivsutbildning.se) under valet ”Beställ intygsbevis”.

Beställningen av intygskort börjar med en inloggning med Mobilt BankID. Efter inloggning kommer man att kunna se vilka intyg som finns registrerade på sitt personnummer. Denna information ska sedan bekräftas för att kunna gå vidare till betalningen. Intygskortet kostar 150 kr och skickas efter tillverkning till den adress som angetts i beställningen.

Beställningsfunktionen för intygskort går också bra att använda för att se om NFB har intyg registrerade på ett visst personnummer. Att bara kontrollera ifall det finns några intyg registrerade kostar inget, men man måste trycka på köpknappen ända fram till att man har loggat in med Mobilt BankID.

### Digital intygsbok

En digital version av den Blå intygsboken har nu lanserats. Den är till formen lik den gamla pappersboken. Det finns information om varje intyg, och man kan välja vilket språk man vill ha informationen på. Liksom tidigare är grundspråket svenska med översättningar till engelska, tyska, franska och spanska. Den digitala intygsboken består av en app som kostar 75 kr via Appstore eller Google Play. När appen är installerad loggar man in med Mobilt BankID och laddar ner de intyg som finns registrerade hos NFB.

Om man har en gammal intygsbok så är den fortsatt giltig, och kan vid behov uppdateras med nya intyg.

NFB, Anders Jonasson



Drömmen om den perfekta seglingen möts ibland av en bister verklighet.

## **SXK:aren genom tiderna**

### **del III: 1965-1990; Kallt krig och välstånd**

*Kjell Pernestål läser vidare i Kryssarklubbens årsböcker.*

Vi skriver 1965. Resterna från kriget är utplånade men det kalla kriget grasserar för fullt. Vårt hemmavatten – Östersjön – är, och verkar förbli, delat. Baltikum ligger på andra sidan Järnridån.

Den ekonomiska utvecklingen fortsätter. I vårt dagliga liv har TV:n gjort entré, och vi upplever och ser världen på ett helt nytt sätt; i början i svart-vitt och så småningom i färg. Bil finns i de flesta hem och ger helt nya möjligheter. Affärerna är fyllda med varor och vi utsätts för annonskampanjer för att köpa dem.

Årsböckerna fylls med seglingsbeskrivningar, författade av medlemmar. De

handlar om skärgårdsseglingar eller om långa resor till andra länder. En del är rena färdbeskrivningar medan andra beskriver möten med människor, kulturer och miljöer, eller så behandlas livet ombord eller drömbåten. Bildmaterialet blir bättre och bättre och ibland ersätter rena bildreportage de skrivna berättelserna.

## Båtar i förvandling

Intresset för båtar har alltid stått i centrum. I årsböckerna fortsätter man ett tag att diskutera båtdesign och vad som är en bra långfärdsbåt, men diskussionerna ebbar ut.

Plastbåten har gjort sin entré och har på många sätt revolutionerat SXX:arens liv. Det nya materialet visar sig mycket lämpligt för massproduktion. Först tillverkas en ”plugg” med den tilltänkta båtens form. Med hjälp av pluggen tillverkas sedan formarna för att gjuta skrov och däck. Att tillverka ett skrov tar någon vecka. Motor och inredning, i färdigsågade delar, sätts på plats, varefter locket – däck – läggs på och bultas fast. Vips har man en färdig båt.

De nya materialet ger även andra fördelar – skrov och däck är täta från början. Avsaknad av spant och däcksbalkar ökar det tillgängliga utrymmet under däck. Framför allt blir underhåll och skötsel mycket enklare. Skrapning, målning och fernissning ersätts med rubbning och vaxning.

Det uppstår en mängd tillverkare av plastbåtar, allt från roddbåtar till motor- och segelbåtar i varierande storlek. Båttillverkningen har gått från hantverk till serietillverkning. Doften av trä och fernissa har ersatts med lukten av härdande polyester.



Uppställningsplats utanför båtfabriken Albin Marin med motorbåten Albin 25 klar för leverans. Bilden illustrerar övergången till massproduktion av plastbåtar.



Maxi 77 ansågs, när den introducerades 1972, vara en utmärkt familjebåt med plats för fem. Den tillverkades i nästan 4000 exemplar.

Att ”köpa” båt ändrar karaktär. Ingen diskussion förs längre mellan en anlitad båtkonstruktör och en potentiell båtköpare med önskemål om seglingsegenskaper, utförande och inredning och. I stället åker en köpare till en båtmässa för att direkt jämföra utställda färdiga båtar och undersöka i vilken utsträckning de fyller önskemålen. Det går även att få provsegla en båt innan man bestämmer sig. Efter någon månad kan båten ligga och guppa i hemmahamnen. Tidiga plastbåtar är P28, Karlskronaviggen, Fingal, IF, Vega, Shipman, Maxi... Flera av dessa har tillverkats i tusentals exemplar.

Från årsböckerna försvinner konstruktionstävlingar, diskussioner om den goda långfärdsbåten, bästa utformning av ett pentry etc. I stället uppstår en fackpress som riktar sig till den växande båtvärlden och tar över mycket av dessa diskussioner. Där hittar man inte bara provseglingar och jämförande tester av de båttyper som marknadsförs, utan också tester av båtmotorer, ankare och all annan utrustning båtlivet kan tänkas behöva.

Vissa av de första plastbåtarna hade tveksam kvalité och därför uppstår en diskussion om livslängd och hållbarhet. Man lär sig efter hand tillverknings-tekniken, men ett problem som uppmärksammas är ”böldpest” på plastskrov. Orsaken visar sig vara att man vid tillverkningen inte varit tillräckligt noggrann med blandningar, temperaturer m m. Botemedlet är att slipa bort gelcoatskiktet och sedan måla med lösningsmedelsfri epoxi. De flesta av de tidigt tillverkade plastbåtarna flyter fortfarande.

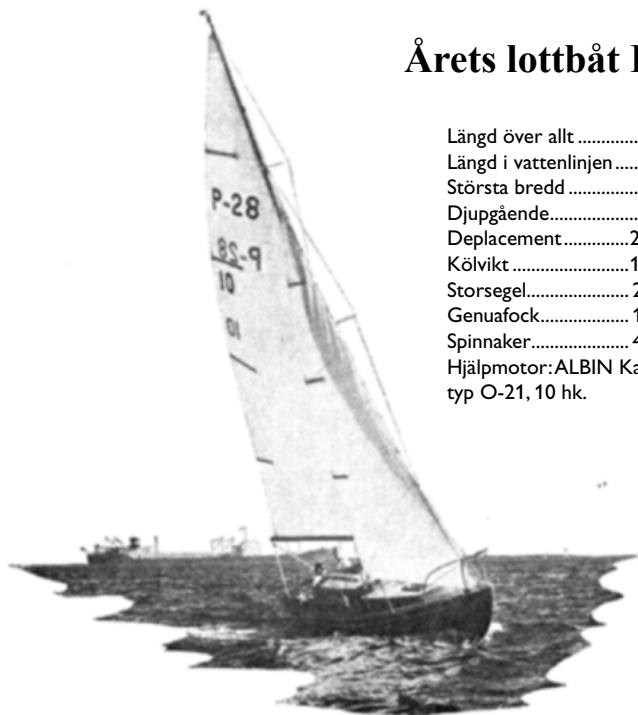
## Mätregler och kappsegling

Även om kappsegling inte är i SXX:arens primära intresse så kom kappseglingens mätregler att få inflytande på båtutvecklingen.

Med den nya tillverknings-tekniken tillverkas stora antal identiska båtar. Det skapas klassföreningar för de vanligaste båttyperna och man upprättar klassregler som beskriver båtarnas standardutföranden. Det blir möjligt att anordna



## Årets lottbåt P 28



Längd över allt .....8,53 m  
Längd i vattenlinjen.....6,27 m  
Största bredd .....2,23 m  
Djupgående.....1,27 m  
Displacement.....2700 kg  
Kölvikt .....1300 kg  
Storsegel.....21,3 m<sup>2</sup>  
Genuafock.....18,0 m<sup>2</sup>  
Spinnaker.....45,0 m<sup>2</sup>  
Hjälpmotor: ALBIN Kadett  
typ O-21, 10 hk.

P-28, till att börja med byggd i mahogny, senare en av de första seriebyggda plastbåtarna. Den blev en stor framgång.

entypskappseglingar och svenska mästerskap. Ett SM för Vega eller IF kan samla 50-talet båtar och i klassiska Gotland Runt bildar de egna klasser.

För att kunna kappsegla mellan olika slags båtar finns mätregler, där man från en båts dimensioner beräknar ett måttal med vars hjälp man sedan kan korrigera seglad tid för båtar som seglar samma bana. Under 60-talet slut introduceras en ny skandinavisk regel – Scandicap. Ytterligare ett steg i utvecklingen var introduktionen av IOR (International Offshore Rule) som tillämpades på båda sidor av Atlanten med syftet att stimulera havskappsegling.

Genom att införa ”klasser” med ett givet maximalt måttal, t ex IOR 6,6 m\* (22 fot), blir klassens första båt i mål vinnare vid kappsegling. IOR blev på detta sätt en konstruktionsregel och konstruktörens uppgift blev att skapa en så snabb

---

\* För att stimulera kappsegling enligt IOR:s klassindelning uppsattes en pokal som man tävlat om på 1920-talet enligt en gammal (och övergiven) kappseglingsregel där måttalet var 1 ton. Båtar med måttalet 27.5 fot fick kappsegla för denna pokal och klassen fick beteckning ”entonnare”. Man skapade sedan fler klasser varvid IOR 22 fot fick beteckningen ”halvtonnare”. Ytterligare klasser var 1/4-tonnare, 3/4-tonnare och 2-tonnare. Klassbenämningen har således inget med båtens vikt att göra.



Scampi, ritad av Peter Norlin, blev, när den introducerades 1969, en mycket framgångsrik havskappseglare i IOR-regelns Half Ton Class. På många sätt blev den en förebild för segelbåtar under ett årtionde.

båt som möjligt inom det givna mätetalet. Följden blev att en lång rad nya båtar konstruerades och byggdes enligt IOR:s klassindelning. Det var inte bara de etablerade båtkonstruktörerna som antog utmaningen utan det kom fram många nya förmågor. En av dem var svenske Peter Norlin med sin Scampi.

IOR premierar lätta, breda och därmed formstypa båtar med fenköl och separat roder. Med den nya tillverkningstekniken blir framgångsrika båtar serietillverkade och, försedda med inredning, säljs de med argument som ”snabbseglande familjebåtar”. Exempel är Scampi, Comfort 30 och Ballad, som tillverkades i långa serier. Denna utveckling pågick fram till 1979, då ett hundratal båtar i klassen IOR 6,6 m (LOA 9–9,3 m) mötte en svår storm under Fastnet Race vid Englands sydkust. Det visade sig då att IOR-regeln kan leda till båtar som har problem i svår sjögång och som dessutom kan flyta stabilt i kapsejsat läge! Som följd av dessa erfarenheter följde en diskussion om begreppet sjövärdighet. Intresset för IOR som grund för utformning av familjebåtar avtog och man gick över till mera traditionell utformning.

Den växande båtflottan bestod av en mängd olika serietillverkade båttyper som kan kappsegla inom respektive entypsklass. Detta fungerar vid stora regattor, men vid tävlingar på klubbnivå är antalet båtar för få. För att bredda möjligheterna till kappsegling på klubbnivå skapas LYS-regeln kring 1970 på initiativ av båtkonstruktören och SXX:aren Lars-Olov Norlin. Där tilldelas varje entypsbåt ett jämförelsetal, framtaget genom att jämföra seglade tider för olika båttyper på större kappseglingar som Lidingö Runt och Tjörn runt.

LYS-regeln blev en framgång genom att den var enkel att tillämpa, kunde användas på (nästan) alla kända båttyper, krävde ingen inmätning och upplevdes av deltagarna som rättvis. Den kom att öka intresset för kappsegling, inte bara på klubbnivå utan också i regattor med stora startfält.

## Båtlivet

Plastbåten förändrar på många andra sätt SXX:arens båtliv. Serietillverkning har gett lägre priser. Den pågående utvecklingen av olika båttyper har också medfört att fribordshöjden ökat, vilket gör båtarna rymligare, och framför allt är de täta. Frånvaro av spant och däcksbalkar bidrar till att ytterligare öka rymden under däck. Alla seglande båtar förses också med självlänsande sittbrunnar.

En annan utveckling är att alla båtar förses med motor. Mindre segelbåtar får en utombordsmotor på akterspegeln, medan inombordsmotor installeras i de större. Inställningen till motor ombord förändras. Tidigare sågs motorn med stor skepsis och som ett hjälpmedel vid svaga vindar. Vid hårda vindar revade man och när segling inte var möjlig drejade man bi. Nu ses motorn som en viktig säkerhetshöjande funktion. När det blåser så mycket att seglingen blir obekvä, tar man ner seglen och startar motorn.

I början installerades bensinmotorer, som var lättare och billigare. Så småningom blev man varse riskerna med bensin ombord, och dieselmotorerna tog över.

Eftersom en motor kräver el till startmotorn kom också andra delar av båten att "elektrifieras", och fotogenlyktor i ruff och navigationsljus byts mot elektriska lampor. I pentryt ersätter gasolen det klassiska fotogendrivna Primusköket. Den klassiska släploggen ersätts av Sumloggen, som med tiden ersätts av "elektrifierade" loggar. I masttoppen uppenbarar sig givare för vindens riktning och hastighet.

Det traditionella arbetet inför sjösättning på våren – skrapning, slipning och fernissning – är ett minne blott. Båten behöver inte svälla för att bli tät, och det kåd- och tjärdoftande "Ettan" är borta för evigt, på samma sätt som impregnering med varm linolja, blymönja och byte av döträ och bord. Vårrustningen har i stället blivit ett pustande och stånkande vid gnuggandet av rubbing och vax på friborden och målning med bottenfärg. Sedan kan båten gå i sjön. De nya båtarna har mycket påtagligt revolutionerat SXX:arens liv.

Det skedde också andra förändringar; mast och rundhult tillverkades av aluminiumrör och stående och löpande rigg tillverkades av rostfri wire. Även andra delar tillverkades av rostfritt stål; mantåg och mantågsstöttor, däckbeslag m m.

Leveransformerna varierade också, allt från självbyggen som börjar med en form, några tunnor med polyester och några rullar glasfiberväv, till halvfabrikat där båtens skrov och däck tillsammans med inredningssats levereras till köparen. På detta sätt blir det möjligt att få en större båt till en rimlig kostnad, men en del båtar får högst varierande kvalitet, främst på inredningen.

Det görs även försök med andra material än plast i skroven, som stål och

aluminium – även betong prövas – men utan större framgång. Det finns även en nyfikenhet på nya båttyper som katamaraner och trimaraner.

## En explosion

Landet är inne i en ekonomisk expansion och urbanisering. Inkomsterna ökar och vi har fått flera veckors semester där vi kan spendera tid och inkomster. Båt blir ett av medlen för att kunna lämna staden och tillbringa semestern om inte på landet så i alla fall på sjön.

Under 70-talet ökade försäljningen av beboeliga båtar närmast explosionsartat. Det lanserades många nya familjebåtar i storleken 6–9 m LOA, köparna räknar kojplatser och kappseglaren tittar på LYS-talet. Nya grupper finner vägen till sjön.

Men marknaden mättades och det blev trögare med försäljningen. Tillverkarna började köpa upp varandra eller konkursade. Det blev ett båtbyggandets chicken race, där några få varv som fokuserade på lite större båtar blev de som överlevde.

En följd av denna expansion var att efterfrågan på båtplatser ökade, och många båtklubbar expanderade och byggde ut. Även kommunerna, som ofta fick stå för mark, överraskades av expansionen. Båtliv blev en ”marknad” och nya företag som erbjöd hamnar, vinterförvaring och underhåll etablerade sig, samtidigt som andra tillverkare och distributörer erbjöd utrustning för båtlivet som segel, sjökläder och annat.

## Navigation

”Är detta Lindalssund och, i så fall, finns det några grund här?”

”Positionsbestämning? Skicka några i besättningen i land för att köpa en påse skorpor från det lokala bageriet. På påsen finns bageriets adress och därmed är positionen bestämd”.

Båda citaten kan få skildra följderna av ökande antal båtägare och deras kunskapsnivå. Många gav sig ut på sjön med svaga kunskaper om kompass och sjökort. Det fanns inga formella krav på att föra en (mindre) fritidsbåt, men flera folkbildande organisationer började anordna kurser i elementär navigation och gällande lagstiftning. Så småningom stod det klart att utbildningarna behövde samordnas, och 1985 bildades Nämnden för båtlivsutbildning (NFB).

SXK-aren navigerar med sjökort och kompass och för bestick med hjälp av pejlkompass, transportör och passare, och tittar i *Svensk Lots* – handböcker för navigation vid svenska kusten. Man använder släplogg, men Sumloggen börjar dyka upp i beskrivningarna. Man kan även ha en radiomottagare för krysspejling med hjälp av radiofyrrar. I farleder navigerar man med hjälp av farledsfyrrar.



Den elektroniska navigationen gör entré: AP-navigatören som baseras på Decca-systemets radiofyrrar visar positionen direkt i lat och long.



Navigationen kommenteras sällan i seglingsberättelserna och då bara i förbigående som ”det var svårt att få fixpunkter på grund av dis och dimma”. Vid överhavssegling är det död räkning\*\* och radionavigering som gäller. I återgivningen av en kappsegling i England (Fastnet Race) säger skepparen att kompassen verkar dra åt vänster, och vid en efterföljande deviationskontroll konstateras en avvikelse på 1–2 grader i nordsydligt. I en annan artikel noterar man en fördel med rattstyrning jämfört med rorkult, då rorsman slipper ett parallaxfel vid avläsning av kompassen som är monterad framför ratten.

Sjökortet förbättras hela tiden, skalan på skärgårdskortet blir 1:50 000 och så småningom blir land gult och grunda områden mörkt blå. Man byter utprickningssystem i slutet av 70-talet och vi får det internationella System A som fortfarande används. Därmed försvann begrepp som kvast- och slätprick (och ruskprick?) för gott.

I början av 80-talet kommer en nyhet som indikerar något helt nytt för fritidsseglaren: AP-navigatören gör entré. Den använder Deccasystemets radiofyrrar men visar direkt positionen i grader och minuter, så att Deccas sjökort inte behövs. Nyckeln till detta framsteg är den nyligen introducerade microprocessorn. AP-navigatören är dessutom mycket mindre och mer strömsnål än Deccas utrustning. Den digitala navigationen har gjort entré i fritidsbåten. Systemet fungerar bra på öppet hav, men är inte användbart i skärgården eftersom radiovågornas utbredning störs av land.

Man talar under 80-talet om ett satellitbaserat militärt system, men det är inte åtkomligt för vanliga båtfarare. Därtill är tekniken för svårhanterlig och dyrbar.

En nyhet är att myndigheterna öppnar det sk medborgarbandet för privatradio (ca 27 MHz) för användning utan särskilda krav på behörighet. Det vinner

---

\*\* Död räkning – försvenskning av engelskt sjöspråk, dead reckoning = positionsbestämning utan hjälp av observationer.



T v: Medborgarbandet (27 MHz) görs tillgängligt bl a för båtlivet. Det öppnade för kommunikation mellan båtar och i viss mån med land. T h: Under 80-talets mitt introducerades den moderna mobiltelefonen – NMT. Efter ett årtionde ersattes den av GSM-systemet, med en drastisk nedgång i storlek. Näten byggdes snabbt ut i skärgårdarna och bidrog till ökad säkerhet.



direkt användning vid kommunikation mellan fritidsbåtar. I mitten på 80-talet kommer NMT-telefonen, i början stor som en mindre resväska, men det tar bara några år innan storleken minskar och skärgårdarna får basstationer och täckning.

Under åren har det funnits tips om naturhamnar i årsböckerna. I de tidigaste fanns även förteckningar på nära tusen ankarplatser utefter hela kusten. Det börjar komma ut böcker som *Arholma – Landsort*, och SXX utger bl a *Båtleder på Ostkusten* med Åke Améen som huvudförfattare.

## Jorden runt, Östersjön och skärgårdssegling

Intresset för segling ökar och till detta bidrar en del mer eller mindre våghalsiga projekt som följs och bevakas av media. Ett är Francis Chichester ensamsegling jorden runt i två etapper. Ett annat är Single Handed Trans Atlantic Race. Tävligen går vart fjärde år och har även lockat några svenska deltagare. De båtar som seglar är av högst varierande storlek från ”professionella” båtar med längder på 15–20 m och nedåt. Bland de minsta är några Havsfidror (6 m koster) som tar sig över Atlanten och visar att båtarna i sig klarar färden.

Det sker även seglingar jorden runt nonstop, och det uppstår veritabla tävlingar om vem som är den första att ha seglat till de mest avlägsna destinationer, seglat fortast eller seglat ensam. Segling över Atlanten i turisttakt mellan Kanarieöarna och Karibien blir vardagsmat och väcker ingen uppmärksamhet. Några få av dessa seglingar slutar i katastrofer, men de flesta avlöper utan problem. Allt

bidrar till att långfärdssegling får ökad uppmärksamhet. Alla (nästan) som seglar över Atlanten eller jorden runt skriver ner sina äventyr, och bokdiskarna (det fanns sådana på den tiden) svämmas över av reseberättelser och båttidskrifterna fylls med resebrev.

Det finns några få skildringar där man seglat till hamnar i Polen och Östtyskland, som båda ligger på andra sidan Järnridån. Det har krävt en del tidsödande pappersarbete med visum och tillstånd innan avfärd, och väl framme möter man en kantig byråkrati och övervakning. Liggande vid kaj har man en beväpnad vakt och det är lite oklart vad denna vakt ska skydda; en invasion av landet från båten eller om man ska skydda båten från att bli överfallen. De människor man möter är positiva, nyfikna och hjälpsamma.

De flesta beskrivna seglingarna gäller dock vår egen kust och våra skärgårdar. De tidigare konstnärliga avbildningarna av skärgårdslivet ersätts av fotografier. Årsböckerna fylls med bilder av fiskarsamhällen, badande ungdomar, upp-ankrade båtar i hamnvikar och seglande båtar på väg över en fjärd. Allt är fotograferat i strålände sol och allt oftare i färg.

Skärgårdsseglingarna sker med mindre båtar. Man stuvar in sin familj i båtar som Hurley 18, folkbåtar och liknande och ger sig iväg. Med åren byter man upp sig till större båtar. Det är inte alltid en fråga om att segla långt. Om man kommer till Möja eller till en liten ö dit Waxholmsbolaget inte har någon tur så är man nöjd. Man söker andra saker än främmande kuster och tungomål. Det verkar finnas ett sug efter att tillbringa sommaren på vattnet. Artiklarna visar att sjöliv och semestersegling fungerar även med små båtar. Nya grupper finner vägen ut på sjön

I de samhällen där fiskare och skärgårdsbönder bott i generationer har det skett förändringar. Sjöbodarna har fått balkonger och fönster och på bryggorna finns skyltar om "Privat område". Sommarfolket från städerna flyttar in efter fiskarbefolkningen, ett utdöende släkte, och på skären växer sommarstugor. Det rörliga båtlivet får trängas med folket i sommarstugorna.

Även ljudbilden har förändrats. Måsskriken och det taktfasta ljudet från rodd är borta. Surret från utombordsmotorer och dunka-dunka från transistorapparaterna har gjort entré.

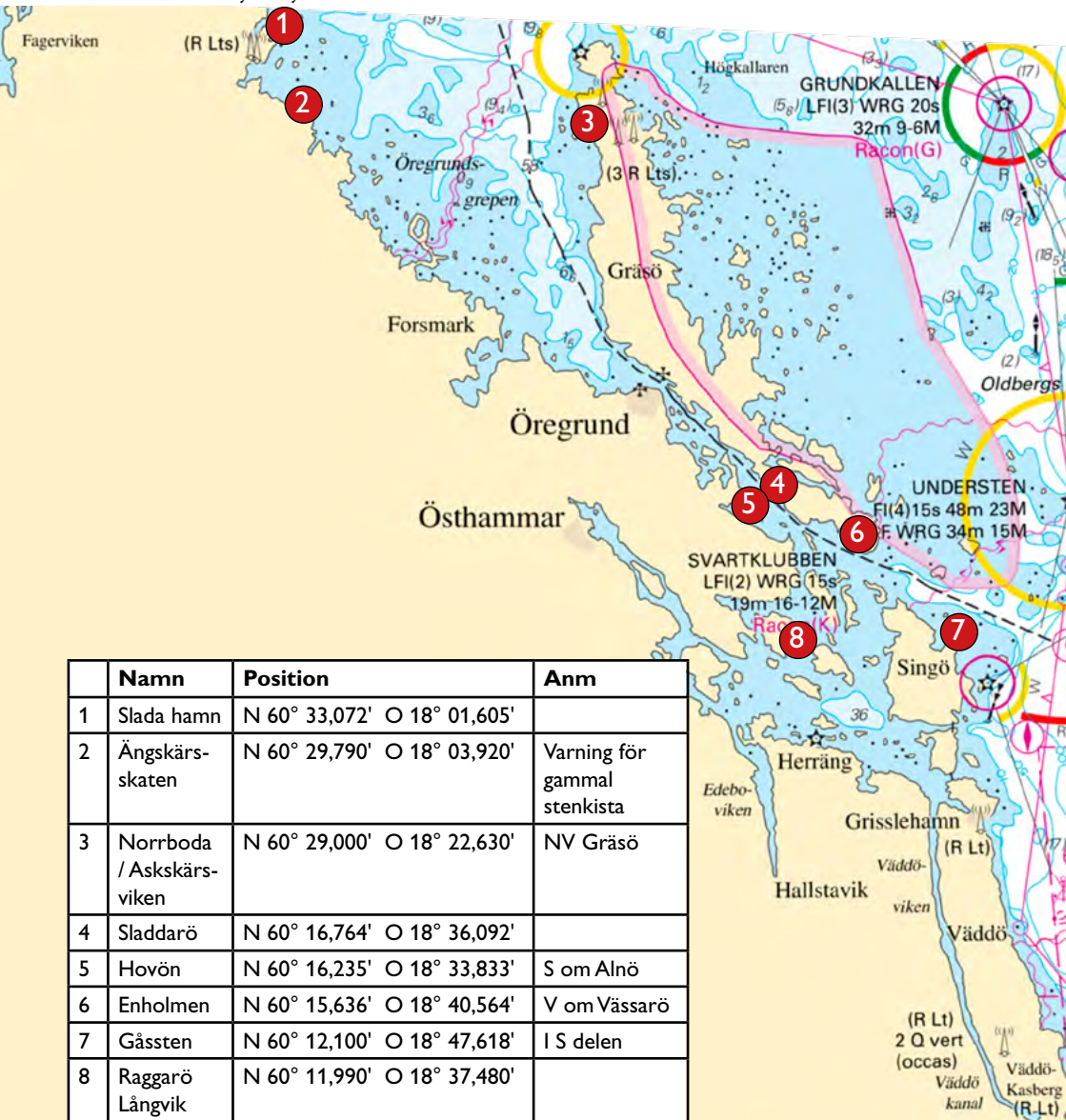
## **Livet går vidare**

Vi skriver 1990. Berlinmuren har fallit och med den så är Järnridån borta. Baltstaterna har blivit självständiga igen och Östersjön har fått en tillgänglig ostsida som öppnar för framtida seglingar. Fortsättningen är på väg att bli historia.

*Kjell Pernestål*

# Aktuellt från Hamn och Farled

Här visas Kryssarklubsbojar inom Uppsala-Roslagskretsens ansvarsområde vid årsskiftet 21/22. Bojar kan försvinna och nya bojar läggs ut. Aktuell information finns alltid på [www.sxk.se](http://www.sxk.se). Där hittar du även utförlig beskrivning med separat karta för varje boj.



	Namn	Position	Anm
1	Slada hamn	N 60° 33,072' O 18° 01,605'	
2	Ängskärs-skaten	N 60° 29,790' O 18° 03,920'	Varning för gammal stenkista
3	Norrboda / Askskärs-viken	N 60° 29,000' O 18° 22,630'	NV Gräsö
4	Sladdarö	N 60° 16,764' O 18° 36,092'	
5	Hövön	N 60° 16,235' O 18° 33,833'	S om Alnö
6	Enholmen	N 60° 15,636' O 18° 40,564'	V om Vässarö
7	Gåssten	N 60° 12,100' O 18° 47,618'	I S delen
8	Raggarö Långvik	N 60° 11,990' O 18° 37,480'	

Kartbilder återges i enlighet med tillstånd av Sjöfartsverket. Ej för navigering.

SIMPNÄSK  
LFI WRG 8s 20m



# Ändringar i sjökort 536 Väddö till Öregrund

Under det sista året har farleden in till Hargshamn ändrats för att tillåta ökat djupgåendet för handelsjöfarten. Som följd har det tillkommit flera nya fyrar, och sjömärken och utprickning har ändrats på flera ställen. De som seglar i dessa områden, som beskrivs av sjökort 536, bör uppdatera eller köpa nya sjökort.

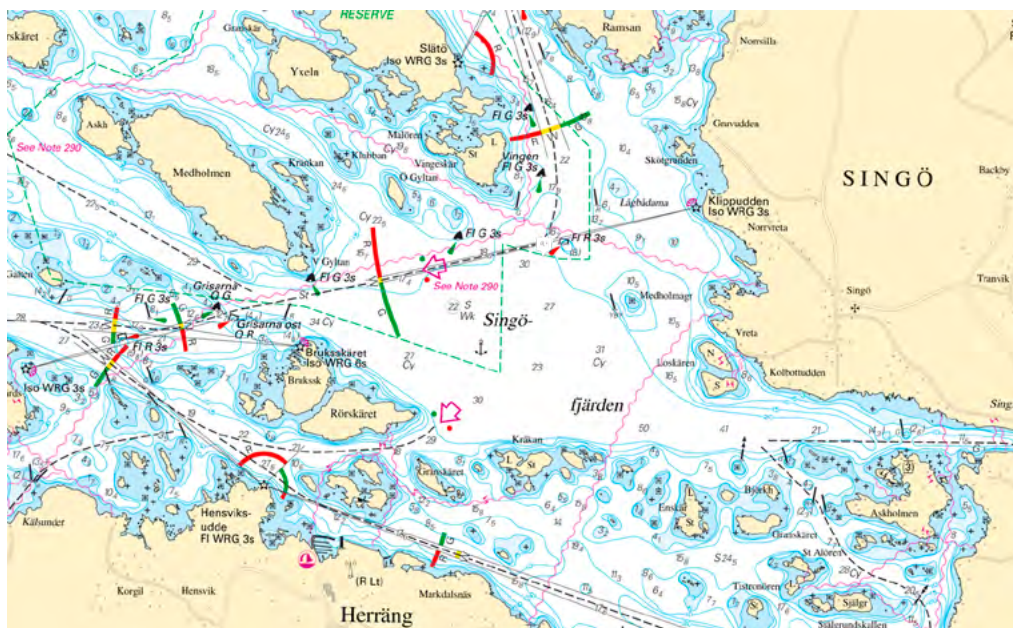
Man kan se den nya farleden på Sjöfartsverkets sida

<https://geokatalog.sjofartsverket.se/kartvisarefyren/>

Ändringarna sträcker från angöringen till farleden norr om Svartklubben med fyrarna Tolvöregrund och Kofsan i ens, över Björkfjärden, Singöfjärden, Galtfjärden och östra delen av Hargsviken. Vidare har ändringar gjorts i farleden ner till Hallstavik. Flera nya fyrar har tillkommit och många prickar har bytts ut mot lysbojar och lysprickar.

I sjökortsutdraget nedan (förminskat) visas sträckan över Singöfjärden.

*Kjell Pernestål*





## Äventyr med lottbåt

*När Henrik Forsgren slog upp nummer 3-2021 av Nytt från Uppsala-Roslagskretsen, fick han en plötslig och tydlig minnesbild från sina tidigaste tonår. Om en färd som blev mera äventyrlig än planerat, berättar han här.*

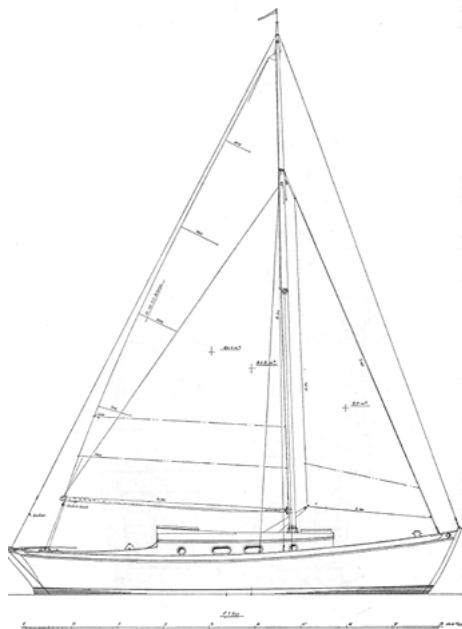
Hej, skojigt att 1937 års SXX-lottbåt är med i tidningen. Min pappa ägde den ifrån 1959 till cirka 1966–67. I september 1959 köpte han den av någon som hade den liggande i Saltsjöbaden.

Själv var jag 13 år gammal. Vi bodde då vid den tiden i Linköping, och pappa och jag skulle köra hem den ”nya” båten till Linköping. Märk väl, det var min FÖRSTA gång i mitt liv på en segelbåt.

Vi gick ut via Landsort på eftermiddagen och satte med fulla segel kurs mot Oxelösund. Strax efter Norra Fällbådan, vill minnas en större ö framför oss (Arkö??), skörde storseglet (gammalt bomullssegel!), och motorn startade icke. Det var kolsvart och det regnade kraftigt.

Det visade sig att motorn hade fått in vatten bakifrån genom avgasröret. Motorn hade vid varje cylinder en liten äggkopp som man kunde fylla med bensin. Med hjälp av en liten kran kunde man öppna och stänga äggkoppen, och bensinen rann då ned i cylindern. När pappa vid öppna äggkoppar drog runt motorn med veven, sprutade det vatten rakt upp i ansiktet på mig. Saltvatten!

Det blåste styv kuling och frånlandsvind. Efter en rekonstruktion av minnen,  
20



Segelritning till utlottningsbåt 1937.



T h: Henriks pappa behöll sin båt i många år efter den äventyrliga resa som beskrivs i artikeln. Hon är fortfarande väl bibehållen och seglar med nya ägare. Numera är hon kulturmärkt fritidsbåt och beskrevs i På Kryss nr 8-2020, se nästa uppslag. Av bilderna kan man ana att hon är skrovmässig systerbåt till Göran Schildts välkända *Daphne*, som är utställd i Forum Marinum i Åbo.  
T v: Segelritningen från 1937, som återgavs i nr 3-2021 av denna tidning.

drev vi i riktning SO, det vill säga bort från land. Då vädret och sikten var dåliga, förlorade vi all kontakt med eventuella fixpunkter (fyrar eller land). Båten gungade och rullade helt utan kontroll hit och dit. Inuti båten låg all ej fastskruvad utrustning i en hög på durken Även våra skorpor och annan föda for omkring som en sörja i båten. Båten såg för jäv... ut inuti.

Ingen mat på två dagar, allt blött, inga flytvästar, inget oljeställ, inga raketer och så vidare. Konstigt nog var jag ALDRIG rädd. Jag var för ung och naiv för att kunna förstå farorna. Mamma var höggravid med min lillasyster (född 18 oktober), och var säkert ytterst orolig, ty vi hade ingen möjlighet att meddela oss. Det var blött överallt!

Jag satt vid rodret och höll i mig (inga säkerhetselar) ordentligt, medan pappa...? Jag vet ej vad som snurrade i hans huvud just då. Jag tippar att vi måste ha passerat Sandsänkan på dess östra sida, utan att ha sett den. Eftersom skörningen hände vid 23-tiden och att det då var cirka 12 nm till Sandsänkan, drev vi i snitt med en knop och passerade trakten av Sandsänkan vid sen förmiddag.

Genom ett under vred sig vinden till så sakteliga över på ost, vilket innebar pålandsvind, och plötsligt såg vi land. Pappa försökte med sjökortets hjälp klura



*Sabina* blev båtens namn. Här i fridfull hamn under en av familjen Forsgrens sommarsesemstrar.

ut var vi kunde vara. Idag är jag inte ens så säker på att vi hade med oss sjökort över det område som vi senare hamnade i. Vi kom närmare och närmare land, och det skummade ordentligt framför oss av brytande bränningar. Med vinden snett bakifrån hade vi tillräcklig styrfart (1–2 knop?) bara med riggen. Därmed kunde pappa stående i fören peka åt höger eller vänster, lotsa in oss med mig vid rodret mellan de skummande bränningarna och vi kom in utan grundberöring på lugnare vatten.

Pappa började med att försöka fixa till ankaret, som låg fastsurrat på fördäck. Plötsligt vid sen eftermiddag, när vi oss själva ovetande låg direkt norr om Harstena, dök det upp en fiskebåt om babord. Fiskaren menade på att en båt i detta väder, som kommer genom grynnorna utifrån havet, måste befinna sig i nöd. Vilket vi också gjorde!

Det visade sig att det var fiskare Magnusson ifrån Harstena, som sedan tog oss på släp till hemmahamnen Harstena, och jag minns så väl hur jag åt en HEL nybakad limpa, som fru Magnusson just hade bakat.

Nu kunde vi också ringa mamma, och vi fick hjälp med motorn. Så dagen efter var vi i Linköping. Pappa beställde ett nytt segel och det blev ett något revolutionerande segel vid den tiden: ett Dacronsegel!

Med detta lades i alla fall för min del grundstenen för segling. Det hela tilldrog sig i SXX:s lottbåt 1937. Den hade också utrustats med peterbom och en klyvare.

En liten historia jag gärna delar med mig!

*Text Henrik Forsgren  
Foto familjen Forsgrens arkiv*



Sabina hette egentligen "Lotten i Lindblom" från början.



# Utlottningsbåten Sabina seglar än

År 1937 lottades motorsegelaren Sabina ut till en lycklig vinnare i Kryssarklubben. Idag seglar hon fortfarande i Stockholms skärgård och väcker uppmärksamhet på vägen. Folk ropar snygg båt och gör tummen upp! säger ägaren Einar Hallberg.

TEXT: CECILIA HANNE NILGERS FOTO: PRIVAT, PÅ KRYSS ARKIV

LOTTERNA KOSTADE TVÅ kronor styck och i På Kryss 1937 beskrevs båten som "en mycket god seglare även i rätt svaga vindar".

I juli samma år hölls dragningen av Kryssarklubbens utlottningsbåt "Lotten i Lindblom" och medlemmen Tore Ström i Oxelösund blev den lycklige vinnaren.

Sedan dess har "Lotten" ändrat namn till Sabina, fått tyngre köl, riggats om och utrustats med nya segel. Men doften av fernissa och blånnet på trädskivet i solen är detsamma. Som-

maren 1990 kom hon till sin nuvarande ägare, Einar Hallberg i Stockholm.

– Jag såg henne första gången på Båtmässan. Ett tag senare började jag och min fru leta efter en träbåt och hittade Sabina igen i en annons. Jag hade som lärare fått min första fasta anställning kände att jag skulle ha råd att köpa båten, berättar Einar.

Men innan köpet gick igenom blev han och hustrun Kerstin hemkallade på "Tills och förhör" hos Sabinas dåvarande ägare.

– Han ville veta om vi kunde hantera en träbåt och om vi hade motivation för att slöta den. Vi var lite oräddare på förhåret, men vi klarade testet! säger Einar och skrattar åt minnet.

Premiärturen gick till Lovön, mittomr slottet.



**Einar Hallberg**  
Ålder: 62  
Bor i Stockholm.  
Familj: Särbo med Ingrid.  
Går Forskare på Universitet.  
Sjukmedlem JA, sedan 1998.

### Utlottningsbåten

1937 lottades motorsegelaren Sabina ut till en lycklig vinnare i Kryssarklubben. Idag seglar hon fortfarande i Stockholms skärgård och väcker uppmärksamhet på vägen. Folk ropar snygg båt och gör tummen upp! säger ägaren Einar Hallberg.

Sabina fick en egen artikel i På Kryss nr 8-2020. Läs den på <https://www.sxk.se/pa-kryss/pa-kryss-som-digital-e-tidning>

PS Pappa döpte båten till SABINA, och när min fru och jag köpte vår Linjett 37 för tre år sedan, döpte vi om denna till SABINA. Pappa skulle nog ha uppskattat det, även om han högst ogärna ville minnas denna resa. Han avled vid hög ålder strax innan vi köpte Linjetten. DS



## 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/upsala-roslagskretsen](http://www.sxk.se/upsala-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 via [upsala-roslagskretsen@sxk.se](mailto:upsala-roslagskretsen@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 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](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: [upsala-roslagskretsen@sxk.se](mailto:upsala-roslagskretsen@sxk.se)      hemsida: [www.sxk.se/upsala-roslagskretsen](http://www.sxk.se/upsala-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). Bild som mejlas ska skickas som separat bifogad jpg-fil, *inte* infogad i ett dokument. Upplösning minst 300 dpi.

Carlssons Tryckeri, Uppsala 2022

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

Framsidan: Hetta på Mysingen. Familjen Forsgrens arkiv.

# 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 Sjöräddnings-sällskapet 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

---



Stora Karlsö augusti 1961. Familjen Forsgrens arkiv.