

Nytt från

nr 3 2022

UPPSALA- ROSLAGS-

kretsen

**Kallelse till års-
möte**

**SXK-aren genom
tiderna**

Kökar



Svenska Kryssarklubben

Kollar du din båt i vinter?



Svenska
Kryssarklubben

Kontrollera med jämna mellanrum under vintern så att din båt står bra. Om marken sätter sig kan det innebära att det blir hårt tryck på vissa av stöttorna eller i värsta fall att båten välter. Detta är särskilt noga när tjälen släpper.

Bind aldrig fast presenningen i bockarna eller stöttorna då det kan innebära att de dras omkull vid kraftig vind.

Skotta av snön från båten när det behövs. Tyngden från snön kan göra att presenningen eller täckställningen går sönder vilket kan medföra skador på båten.

Vill du veta mer? I vår 52-sidiga Båtägarguide delar vi med oss av våra bästa tips och råd om det mesta som rör båtlivet.



Ta del av tipsen som rör båtlivet i Svenska Sjös Båtägarguide! Ladda ner den här!



Undvik tråkiga överraskningar!
Svenska Sjös Båtägarguide ger dig värdefulla tips och råd.



Kundservice: 010-490 49 00
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

Lugn

”Var är jag? Hur kom jag hit?”

Jag hade somnat efter lunchen och vaknat först en bra stund senare.

”Lugn, bara lugn. Du är på Göta kanal och vi är fastknutna vid en stadig brygga.”

Javisst, nu börjar jag komma ihåg. Jag har svaga minnen av att ha korsat Mälaren, gått genom Södertälje och sen vidare söderut. Några slussar har vi gått igenom. Men idén till resan och planeringen har jag inte varit delaktig i. Alls.

”Hur kom vi hit?”

”Jag tänkte att en lite längre segling nog skulle passa oss utmärkt, som kontrast till allt vi har gjort i vår.” Våren hade varit intensiv, med föräldrarnas bortgång, med bodelningar och arvskiten. Men när man är på en båt dag ut och dag in blir vardagen överblickbar. Det är svårt att inte vara närvarande i nuet i en båt. Speciellt inte mitt i en sluss, med vattenstänk och andra båtar runt omkring.

För varje dag så krympte världen runt oss. Snart var det bara vi, båten och kanalkanterna som existerade. Då och då utbytta mot slussväggar och enstaka broar.

”Vi gör väl som vanligt i slussen?”

”Vi gör som vanligt.”

Vi tränade på att gå in i slussarna med det knep som Jonas Ekblad har skrivit om i en av sina böcker. Man nalkas den lilla hopp-iland-bryggan i en rätt snäv vinkel i låg fart, bromsar försiktigt och girar ifrån lagom så aktern går mot bryggan precis så att en person kan kliva iland med tamparna samtidigt som fören börjar peka rätt mot slussöppningen. Fungerade bättre och bättre för varje gång.

Slussarna blev mer och mer rutin samtidigt som välbefinnandet spred sig ombord på båten. Vi tog det lugnt. Några gånger stannade vi efter någon timmes gång bara för att det var en vacker plats. Några gånger gick vi långa dagar genom sluss-trapporna. Vättern korsade vi tre gånger bara för att skjutsa en temporär besättning till rätt



Foto Maria Kronander.



På väg in i slussen. Foto Maria Kronander.

sida. Livet gick i det tempo som det ville. Den gångna vårens uppgifter och plikter försvann i ett fjärran dis.

Lite hårda vindar på Vänern fick oss att ligga still någon dag, ännu hårdare vindar på västkusten gav några dagar i Göteborg. En frisk segling längs Halland gav både sjösjuka och god fart. Det är svårt att tänka på annat under sådana förhållanden.

”Vet du vad? Jag tror jag helt plötsligt förstår varför Kryssarklubben har skrivit sina stadgar som de har gjort.”

”Hur tänker du då?”

”Jo, det står alldeles i början *främja lusten för långfärdsegling* eller nåt sådant. Finns det något bättre sätt att må bra än just detta? Är det inte något som man vill att så många som möjligt ska få uppleva?”

Lennart Beckman

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, Madeleine Landhage, 010-1575215, eller madeleine.landhage@medborgarskolan.se. Ange att du är medlem i Kryssarklubbens Uppsala-Roslagskrets. Medborgarskolans kursutbud hittar du på www.medborgarskolan.se



Kallelse till årsmöte 2022

Medlemmarna i Svenska Kryssarklubbens Uppsala-Roslagskrets kallas härmed till kretsens ordinarie årsmöte måndagen den 7 november 2022 kl 19.00 i Uppsala Segelsällskaps klubbhus, Skarholmsvägen 2, Uppsala. (Buss 11, Lyssnavägen.)

Årsmöteshandlingar finns på kretsens hemsida senast 2021-10-27 och kommer även att finnas i möteslokalen.

Förslag till dagordning:

- 1 Val av ordförande att leda mötets förhandlingar.
- 2 Val av sekreterare för mötet.
- 3 Val av två justerare att jämte ordföranden justera årsmötesprotokollet.
- 4 Fråga om mötets stadgeenliga utlysande.
- 5 Fastställande av dagordningen.
- 6 Föredragning av styrelsens verksamhetsberättelse samt resultat- och balansräkning.
- 7 Revisorernas berättelse.
- 8 Fråga om ansvarsfrihet för styrelsen.
- 9 Styrelsens förslag till verksamhetsplan.
- 10 Fastställande av kretsavgiften.
- 11 Styrelsens förslag till budget.
- 12 Val av ledamöter och suppleanter i styrelsen.
- 13 Val av revisorer/revisorssuppleant.
- 14 Val av kretsens representant i Kryssarklubbens Rådslag.
- 15 Val av ledamöter i valberedningen.
- 16 Information.
- 17 Inkomna ärenden enligt 7 § i stadgarna. (Ärende ska ha inkommit till styrelsen senast den 7 oktober 2022.)
- 18 Avslutning av årsmötesförhandlingarna.

Efter årsmötet bjuder kretsen alla årsmötesdeltagare på kaffe och smörgås, följt av föredrag (se s 5).

Välkomna!

Valberedningen

Uppsala-Roslagskretsens valberedning arbetar nu för fullt med att hitta kandidater till kretsens styrelse m m inför årsmötet. Valberedningens sammankallande är *Hans Norman* och han nås via e-post till hans.norman@hist.uu.se eller tel 018-425785.

Nya medlemmar

Vi hälsar följande nya medlemmar välkomna till SXX Uppsala-Roslagskretsen, kretsen som vill samla Kryssarklubbare i nordliga delar 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!

Agneta Andersson	Uppsala	Cecilia Lindeborg	Valbo
Håkan Andersson	Spånga	Rut Lindeborg	Valbo
Emma Bomfim	Knivsta	Tage Lindeborg	Valbo
Helena Bomfim	Knivsta	Tomas Lindeborg	Valbo
John Bomfim	Knivsta	Torsten Lindeborg	Valbo
Vollmer Bomfim	Knivsta	Håkan Nilsson	Hargshamn
Håkan Burtsoff	Gävle	Susanne Nilsson	Gävle
Klara Burtsoff	Gävle	Erik Norling	Norrtälje
Johan Castwall	Stockholm	Mac Nyberg	Gävle
Helena Dagerfors	Norrtälje	Göran Nyhlen	Åkersberga
Olof Dagerfors	Norrtälje	Yvonne Palm Lebel	Uppsala
Filippa Ek	Enköping	Carl Håkan Perback	Arukula, Estland
Annika Ekfeldt	Uppsala	Ola Sevedag	Uppsala
Börje Ekfeldt	Uppsala	Ulla-Karin Sevedag	Uppsala
Karin Eng	Öregrund	Camilla Sjöström	Uppsala
Mikael Eng	Öregrund	Mici-Sol Svanholm	Munsö
Christian Engström	Nacka	Sunna-Linn Svanholm	Munsö
Henrik Euren	Vallentuna	Tuva-Lin Svanholm	Munsö
Martin Fregelius	Enköping	Hans-Erik Sätherblom	Stock- holm
Ken Hansen	Uppsala	Johan Söderqvist	Solna
Kieran Hennigan	Täby	Gunnar Wenneborg	Norrtälje
Arne Jakobsson	Uppsala	Björn Wide	Bromma
Iris Johansson	Spånga	Helena Wixner Frödin	Knivsta
Krister Johansson	Täby	Micaela Zackrisson	Gimo
Lars Johansson	Stockholm	Tony Zackrisson	Gimo
Linnea Johansson	Spånga	Ann Zettersten	Munsö
Annika Juntunen	Bromma	Alva Åkerström	Spånga
Catarina Jäderberg	Stockholm	Karin Åkerström	Spånga
Olof Kalat	Örebro	Vida Åkerström	Spånga
Martin Karlberg	Uppsala		
Anders Karlsson	Knivsta		
Bengt Karlsson	Nacka		

Framför stäven

måndag 7 november

Årsmöte

Den 7 november 19.00 håller Uppsala-Roslagskretsen sitt årsmöte. Kom och gör din röst hörd, kom och ta aktiv del i den vidare utvecklingen av kretsen!

Förstärkt kvällsfika med gott att äta utlovas! *Jan Simonson* kommer därefter att visa bilder och berätta om årets rikseskader som gick till Nyborg.

måndag 12 december

Haverier

Den 12 december kommer *Lars Göran Nyström* som är sjösäkerhetssamordnare på Transportstyrelsen. Han kommer att prata om säkerhet till sjöss och ge oss några avskräckande exempel på verkliga haverier. Som vanligt klockan 19.00.

Om inget annat anges:

Tid: kl 19.00

Plats: Uppsala Segelsällskaps klubbhus, Skarholmsvägen 2, Uppsala (buss 11, Lyssnavägen)
Kretsen bjuder på fika.



Foto: www.fotoakuten.se

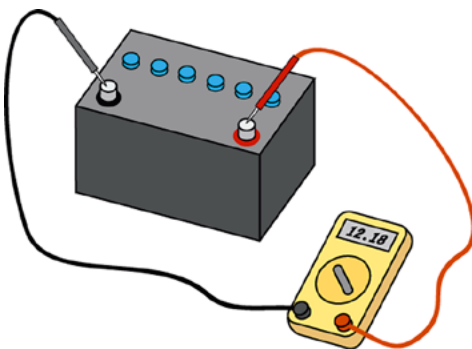




Sandhammaren. Foto: Magnus Rietz.

I kölvattnet

I januari 2022 blev programkvällen omvandlad två kurskvällar! Den 17 och 24 januari genomfördes två kurser med inriktning på "El ombord". Under ledning av *Kurt Sjöberg* fick deltagarna lära sig mer om el ombord, med praktisk inriktning på uppgradering och underhåll av befintliga installationer. Återigen via nätet på grund av det fortsatta smittläget.



Teckning: SXX.

Programkvällen den 21 mars med *Johan* och *Charles Tillander* från Västerås Segelservice, som skulle prata segeltrim och segelvård, blev tyvärr inställd.

Den 4 april fick vi besök av *Magnus Rietz* som berättade 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. En programkväll i samarbete med Svenska Fyrsällskapet.

Ebbe Johnson

Vårkvarten 220612 - det blåste rejält!

Uppsala-Roslagskretsens 6-timmarsövning på Ekoln och Gorran lockar en trogen deltagarskara och några nya varje år, i våras 13 båtar efter två återbud.

Söndagen 12 juni blåste det skapligt från SV, 6 m/s i medelvind och det dubbla i byarna. Vad är det då som får ett drygt 20-tal att segla i 6 tämligen blöta timmar?

Oavsett om man är rutinerad kappseglare eller oerfaren familjeseglare passar Kvarten perfekt genom sin mångsidighet. Resultatet bestäms inte bara av båt-fart. Valet av rutt är också mycket viktig. Planeringen sätts också på svåra prov eftersom man bör komma i mål efter ungefär 6 timmar – för tidig ankomst ger inget extra, för sen målgång ger avdrag, ungefär den dubbla sträckan som seglats efter 6 timmar. Ska man komma högt i resultatlistan så gäller det att ha båten i gott skick, segla bra, hitta en vinnande rutt och angöra målet efter närapå 6 timmar. Det kan *Lars Österberg* med gästen *Tony Karlsson* som nu vann efter SRS-korrektion före *David Anstey*, fjolårets vinnare som på fotot nedan ses överlämna vandringspriset.



Foto Mats Wahlberg.



Höstkvartens vandringspris, ett kopparfat, vanns i år av Mr 6-timmars himself: Tore Ericsson med gästen Astrid Mäkitalo i IF 494.

Höstkvarten 2021: få båtar men trevlig segling i lätta vindar!

I år kom det ovanligt få båtar till Höstkvarter, 9 stycken. Orsak: dagsregn dagen innan, mycket lätta vindar tävlingsdagen enligt prognos.

Hur blev det då? Jo, vi fick en riktigt fin seglingssöndag, det blåste snarare lite mer än prognos och stiltjeperioderna var korta. I sådant väder är det extra noga att planera sin rutt. Ingen seglade till Wik, det västligaste punktmärket. Förstådigt, Lårstaviken bjuder inte på mycket till segelvind i svaga vindar kring SV. Det är också viktigt att planera sin segling så man utnyttjar de 6 timmarna och undviker stora tidsöverdrag. De två första båtarna kom i mål nästan på minuten kl 16 och utan överdrag.

Sammanfattning: vädret är nästan alltid sämst i hamnen, då man kommer ut är det oftast härligt att segla även om inte vindarna är optimala.

Tore Ericsson

Bra deltagande

Förra säsongen fick Singösexan nya regler och utökad bana för att göra det enkelt att delta oavsett hemmahamn. Även denna säsong har det lockat deltagare från både Östhammar, Hargshamn och området kring Herräng. Konceptet verkar alltså bra och det enda som saknas är möjligen en återsamling efter seglingen. Men det kräver mer av arrangören, och dessutom saknas en lämplig central samlingsplats efter att Långvikens gästhamn stängdes för några år sedan.

Våren

Vårens segling den 18 juni gick i SV 5-6 m/s, svagt ökande med uppåt 10 m/s i byarna, växlande molnighet och runt 18 grader. Av någon anledning är det ofta färre deltagare på våren, men vi blev i alla fall fyra båtar som samtliga seglade långa sträckor i den fina vinden. *Lennart Bergbom* seglade längst för andra gången i rad – en respektingivande prestation.

Hösten

Höstens segling den 27 augusti gick i SO cirka 4 m/s, på slutet vridande till NO, mest mulet och runt 22 grader. Här var uppslutningen mycket bra och sju båtar deltog trots osäker väderprognos. Vindstyrkan blev dock bättre och mer stabil än förväntat, bortsett från en stunds stiltje under den sista timmen som gav fyra båtar sen målgång. *Ulf Lundahl* höll god fart trots den svaga vinden och seglade längst.

Nästa säsong

Sextimmarssegling är ett bra format för att engagera hela familjen. På grund av tävlingens längd är det inte kritiskt med snabba slag, utan strategi och segeltrim är viktigare. Därför kan alla vara med och bidra till ett bra resultat. Och kom ihåg att syftet med tävlingsformen inte är att konkurrera, utan att förbättra sitt eget resultat genom övning och jämförelse med andra. Helt enkelt att bli bättre seglare.

Nästa säsong hoppas vi att flera av årets deltagare väljer att återkomma och att även några nya hittar till Singösexan. Välkomna att delta igen nästa år!

Text och foto: Andreas Rönnberg



Algot sköter loggbladet ombord på Albin 78 Leli.

Tabellkolumner:

Plats	Skeppare	Båttyp	Korr. distans M
-------	----------	--------	--------------------

Vårkvarten 20220612

1	Lars Österberg	H-båt	38,45
2	David Anstey	SK 55	36,37
3	Kalle Svensson	IF-båt	35,94
4	Kjell Lindberg	Comfort 26	34,55
5	Henrik Schultze	2-krona	34,09
6	Jan-Erik Andersson	H-båt	34,03
7	Mårten Lundgren	Contrast 36	31,20
8	Tore Ericsson	IF-båt	30,76
9	Martin Hagnell	Shipman28	30,72
10	Lennart Beckman	HR 342	30,59
11	Bo Nordlund	SO 37	29,26
12	Sue Wincent-Dodd	Hydra	20,23
13	Gunnar Fröman	IF-båt	18,79



Lennart och Marcus är nöjda efter sin andra seger i rad i Singösexan.

Höstkvarten 2022-08-21

1	Tore Ericsson	IF-båt	24,09
2	Kalle Svensson	IF-båt	23,26
3	David Anstey	SK 55	21,77
4	Gunnar Fröman	IF-båt	21,74
5	Kjell Lindberg	Comfort 26	21,01
6	Mårten Lundgren	Contrast 36	20,32
7	Ragnar Jalakas	Sveakryssare	19,31
8	Ramin Arman	Leisure	14,46
9	Sue Wincent-Dodd	Hydra	11,88

Singösexan vår 2022-06-18

1	Lennart Bergbom	Express	37,11
2	Andreas Rönnberg	Albin 78	36,18
3	Mikael Christiansson	Maxi 909	35,95
4	Björn Bergman	Express	33,37



Höstens vinnare Ulf Lundahl passerar kameran i god fart, trots svag vind.



En av vårens nya deltagare i Singösexan på väg mot målgång.



Singösexan höst 2022-08-27

1	Ulf Lundahl	Scanner 392	27,72
2	Lennart Bergbom	Express	25,20
3	Andreas Rönnerberg	Albin 78	22,96
4	Mathias Andersson	Ohlson 22	21,23
5	Anne-Lie Engvall	Compis 97	20,00
6	Linda Stålborg	IF-båt	18,42
7	Mattias Wendel	Oceanis 361	16,69

Lennart Bergboms gästare kollare segeltrimmet.

Foto Singösexan
Andreas Rönnerberg.



Morgondimma på Kökar.

Kökar

Många gånger har sommarseglingarna lett oss till Åland och ibland till Kökar, ön som ligger som en sydvästlig utpost i den åländska arkipelagen. Så blev det i år också. Sensommarseglingen i augusti genomfördes i fantastiskt väder, nästan bara sol och behaglig värme, och milda vindar som alltid verkade blåsa åt rätt håll för oss.

Målet denna sommar blev just Kökar, där vi låg två nätter i Sandviks gästhamn på Hamnö, nedanför den magnifika berghällen som många säkert känner igen. Det var sent på säsongen och bara några få båtar låg i hamnen. Men all service var fortfarande igång och restaurangen erbjöd goda middagar att avnjutas vid berghällen!

På Kökar finns mycket att se och uppleva. Kökars kommun består egentligen av ett halvdussin större öar och många mindre. Man kan vandra, hyra en cykel eller kanske ta en tur med Mats som kör taxi. I eftermiddagssolen vandrade

vi till kyrkan, vackert och högt belägen med storslagen utsikt över havet. Här finns också lämningar efter ett franciskanerkloster som uppfördes på 1400-talet och ett litet museum i klostrets tidigare källare där fynd från utgrävningar visas. På vägen dit passerar man Kappalskatan med lämningar från ett medeltida sjöfararkapell. Allt skvallrar om Kökars långa historia: här fanns redan under bronsåldern en säsongsboplats för sälfångst vid Otterböte. Kökar var också en viktig hamn vid den medeltida segelleden som nedtecknades i mitten av 1200-talet mellan öst och väst, kung Valdemars segelled som fick namn efter den danske kungen Valdemar II Sejr (Segraren).

Vilodagen på Kökar tog vi taxi till Karlby, den lilla centralorten. Därifrån utgår utflyktsbåtar till Källskär, en naturskön ö med speciell kulturhistoria. Den svenske friherren Göran Åkerhielm kom till den karga ön 1958



Spindelväv i morgondimma.



Hermesstatyn ovanför hamnen på Källskär.

och blev så fascinerad att han kom att vistas på ön under sommarhalvåret ända fram till 1983. Han fick också köpa en del av ön. Här lät han uppföra en stockvilla med trädgård, ett lusthus högst uppe på klipporna, små vägar på stenar och mellan klippor och en hamn. Senare tillkom också några trähus nere vid hamnen, som idag används som stipendiebostäder och hyrs ut. Göran Åkerhielm var mycket gästfri och många namnkunniga personer kom genom honom till Källskär på besök, bland dem författaren Tove Jansson. Även geologiskt är ön intressant, inte minst är den så kallade Källskärskannan



Källskärskannan.

– utmejslad under istiden i graniten – värd att vandra till, även om vägen dit är knagglig över mängder av rundslipade stenar.

Vi har tidigare besökt Källskär på egen hand, men det är inte att rekommendera. Det är grunda stenrika vatten runt ön och svårt att hitta ett bra ställe där man kan lägga till. Dessutom gav utflykten så mycket mer genom skepparen Thomas på utflyktsbåten som också fungerade som guide på ön!

Text och foto: Kristina Söderlind Rutberg



Vägvisare.

Aktuellt från Hamn och Farled

Alla Kryssarklubsbojar vid Roslagskusten har besökts, inspekterats, rengjorts och har befunnits vara i god kondition. Bojen vid Skokloster, som försvann för något år sedan, har hittats och ska åter läggas ut (se bilden).

Det behövs, inte minst av säkerhetsskäl, nya bojar på Vaddös ostsida. Några möjliga platser har identifierats, men det återstår att närmare undersöka förhållandena och inhämta mark- och vattenägares tillstånd. Vi har redan nu tillstånd att lägga ut en boj vid Almarestäket i Mälaren och en i Kallrigafjärden norr om Öregrund, och vi söker entreprenörer som kan hjälpa oss med utläggningen.

De nya sjökorten vid Roslagskusten 535 och 536, tryckta och publicerade under 2022, har begåvats med en del fel orsakade av att Sjöfartsverket har bytt metod och referenser för att redovisa djup m m. I praktiken betyder detta att på vissa (begränsade) områden visar de nya sjökorten mörkblått (djup 0–3 m) medan äldre sjökort visar ljusblått (3–6 m) eller djupare. På Uppsala-Roslagskretsens hemsida finns två dokument som visar på områden och platser där djupuppgifter avviker från de i äldre sjökort. Ett exempel är sundet mellan Raggarö och Slätö, som i det nya kort 536 anges ha djupet 0–3 m, medan i tidigare kort djupet anges till 3–6 m. Lodning vid passage genom sundet har bekräftat den äldre djupuppgiften.

Denna kommentar gäller även de som har uppdaterat sina elektroniska sjökort under 2022 (och Eniro).

Kjell Pernestål

Kryssarklubsbåt vid Kryssarklubsboj.
Foto Tore Ericsson.







SXK:aren genom tiderna

del V: 1990 och framåt

Kjell Pernestål läser vidare i Kryssarklubbens årsböcker.

Denna artikelserie fokuserar på SXK:aren – medlemmen – och baseras på SXK:s årsböcker. Där har funnits en lång tradition att medlemmar skriver om sitt båtliv, sina färder och äventyr och under vilka villkor båtlivet bedrivs.

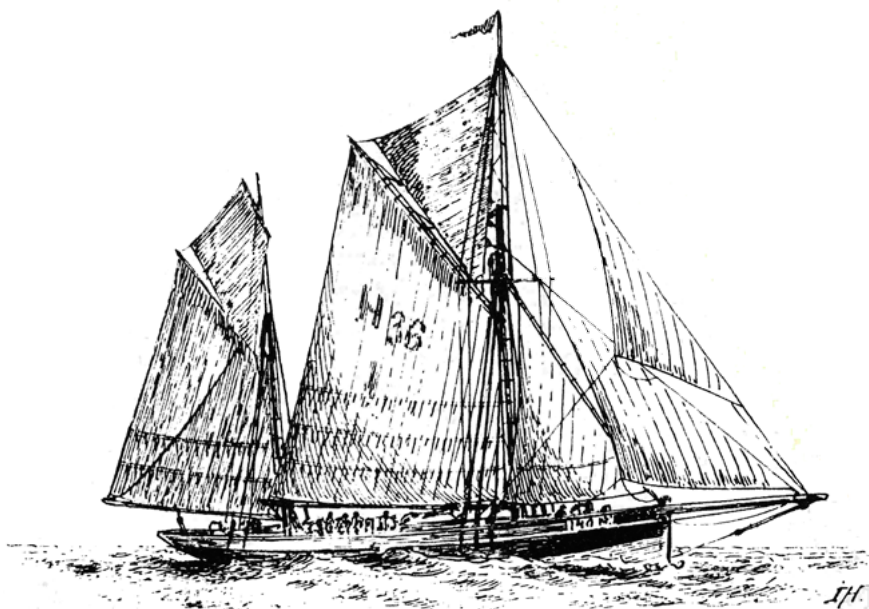
Perioden från 1990 och framåt har såväl författaren som de flesta läsarna egna erfarenheter av. Se detta sista avsnitt som författarens sammanfattning av inte bara sitt eget båtliv utan också ett försök att beskriva vad som, enligt författarens mening, pågår och bildar en grund för framtiden. Bland läsarna finns säkert många andra uppfattningar om vad som pågår och vad som kan komma att ske.

Vi skriver 1990

Vår närliggande värld är inne i en period av stora omställningar. Berlinmuren, som så tydligt delade världen i öst och väst, har fallit. I den turbulenta tid som följer upplöses Sovjetunionen, och de baltiska länderna Estland, Lettland och Litauen återuppstår. Polen frigör sig från inflytandet från det forna öst, och Östtyskland går upp i Västtyskland och blir till slut bara Tyskland. Den järnridå som tidigare delade Östersjön i ett öst och ett väst har försvunnit. Längst in i Finska viken har det sovjetiska Leningrad blivit ryska St Petersburg, och den ryska enklaven Kaliningrad ligger inkilad mellan Litauen och Polen.

Sverige ansluter sig till EU tillsammans med de andra länderna runt Östersjön, och med EU följer Schengenavtalet som i sin tur öppnar gränserna ännu mer. Att röra sig efter våra närliggande kuster kräver ingen visering utan man är välkommen överallt. Östersjön har åter blivit ett fredens hav.

Tillbehörsmarknaden ökar och erbjuder produkter som man inte hade en aning om att man behöver. En del användbara tillbehör förändrar villkoren för SXK:aren. De mest notabla är plottern med GPS och elektroniska sjökort. Solcellen skapar helt nya möjligheter att säkra elförsörjningen ombord även om man ligger stilla. Att köra motorn och förpesta en lugn vik med avgaser för att ladda



batterierna är snart ett minne blott. Ett nygammalt tillbehör är kylskåpet. Med gott om el ombord kan det eldrivna kompressorskåpet ersätta det gasdrivna.

Det kommer krav på att båtar med toalett ska förses med septiktank som ska tömmas i kommunala tömningsstationer. Resultatet är varierande – det är svårt att få in en tank i de äldre båtarna, de kommunala tömningsstationerna har svårt att komma på plats och det är så och så med stationernas funktion. Reformen möter liten förståelse.

Båtarna

Svenska hamnar är fyllda av Comforter, Ballader och Maxibåtar efter 80-talets båtexplosion. Tillverkningen av nya segelbåtar under 10 m har upphört nästan helt. Marknaden är mättad. De nya båtar som säljs är i storlek 35 fot eller mer. Tyska och franska tillverkare tar över som leverantörer, medan de svenska varv som överlevt är inriktade på båtar med hög kvalitet för en internationell marknad. Intresset för motorstarka motorbåtar ökar.

I de importerade båtarna finner man influenser från Medelhavets båtliv. De är rakstävade för att ge längre vattenlinje och större utrymme under däck. Akterskeppen görs bredare, vilket ökar utrymmet i sittbrunnarna. Genom att öka fribordshöjden kan man höja durken i sittbrunnen och på så sätt utnyttja hela båtens volym under däck för boende. Toalettutrymmet utrustas med dusch, och pentryt får spis med ugn, kyl- och frysskåp, eldrivet tryckvattensystem och varmvatten. Följden blir att båtarnas displacement ökar, seglen blir större och tyngre,

och det blir svårare att manövrera båtarna, så motorn blir allt viktigare. För att lyfta ankare med kätting krävs ett elektriskt ankarspel.

De flesta SXK:are seglar dock vidare med sina 80-talsbåtar. Båtarna är, som typ, nära det ideal man sökte efter under den tid som konstruktionstävlingarna fanns. De utrustas av sina ägare med sådant som tillbehörsmarknaden erbjuder: plotter, värmare, kylskåp, solceller osv. För att hålla båtens utrustning i gång blir det viktigt med elförsörjning från land när man ligger vid en brygga.

På segelsidan vinner rullgenuan popularitet, och genakern blir ett lätthanterligt alternativ till spinnakern. Självskotande försegel förenklar segelmanövreringen. Storseglen förses med snabbrev och en nyhet är storsegel på rulle (sittande inne i masten). Det kommer även nya material i seglen.

Båtlivet

SXK:arens båtliv fortlever som förr – man rör sig i skärgårdarna där man har sina favoritställen för att njuta av natur och stillhet, men båtlivet genomgår också en förändring. Båtturism upptäcks som en marknad som behöver förses med produkter och tjänster.

I bokhandeln finner man ett utbud av hamnguides och naturhamnsbeskrivningar. Kustkommuner bidrar med information om sina företräderna och serviceerbjudanden i färgglada broschyrer.

Kommuner och företag vid kusten rustar för att ta emot båtburna turister och erbjuder gästhamnar utrustade med bryggor, toaletter, duschar, tvättstugor, eluttag på bryggorna och så småningom trådlösa wifi-nät. Det uppstår företag som driver gästhamnar och marinor som affärsidé, och kostnaden för övernattnings vid en brygga kan bli överraskande dyr. Andra företag sammanställer kommunal information och ger ut hamnguides och annan båtrelaterad turistinformation om vad som finns att se och besöka. Marinorna erbjuder också året runt service; när seglingsssäsongen är över lämnar man båten vid bryggan för att sedan, på våren, finna den vid bryggan utrustad och klar. Den sociala miljön som förr bildades i båtklubbarna är på sakta utdöende.

Båtarnas storlek ökar och därmed ökar deplacement och djupgående. De blir jobbigare och svårare att hantera, vilket minskar intresset för att söka efter naturhamnar. I stället uppsöker man fasta anläggningar som gästhamnar eller så ankrar man på svaj. De moderna rakstävade segelbåtarna är illa lämpade för landförtöjning i en naturhamn.



Uppgången i båtstorlek verkar leda till en ökad vilja att följa farlederna. Antagligen avskräcker kostnader orsakade av grundstötning för färder utanför de kända farlederna. Man ankrar hellre på svaj än söker en landförtöjning.

SXX:arna i gemen blir också allt äldre. Detta bidrar sannolikt också till att landförtöjning i naturhamn ter sig mindre attraktiv än gästhamnarnas service. Ett alternativ är en trygg blå svajboj.

Navigation

Under 90-talet sker stora förändringar i den elektroniska navigationen. Den amerikanska militären gör GPS-systemet tillgängligt för en bred allmänhet och priserna på GPS-mottagare får överkomliga nivåer. GPS-mottagarens display ger direkt positionen som kan föras in i sjökortet. GPS-mottagaren ger även fart över grund och sann kurs. När sedan EGNOS introduceras blir noggrannheten ännu bättre.

Den praktiska navigationen genomgår en total förändring. Positionsbestämning med krysspejling och transportör är på väg till historien. Korrektioner för missvisning, deviation, avdrift etc behövs inte och man behöver inte kalibrera loggen. Död räkning som metod är inaktuell.

Datorn gör entré ombord och GPS-positionen visas direkt på ett sjökort. Flera företag (även Sjöfartsverket) erbjuder varianter på temat och inledningsvis sprids även hemgjorda sjökort i varierande kvalitet. De inskannade (rasterade) sjökorten ersätts med digitala (vektorerade) sjökort, och GPS-mottagare med bildskärm blir ”plotter”. Tekniken har många barnsjukdomar som det tar ett antal år att komma till rätta med.

Båtlivet har digitaliserats och i tillbehörsaffärerna hittar man särskilda elektronikavdelningar bland ankarlinor och flytvästar. Arbetet med transportör och sjökort har ersatts av knapptryckningar och bläddrande i plottrens menyer.

En något oväntad följd är en ny typ av sjöolyckor. Man börjar styra efter plottrens positionsangivelse och inte från den omgivande verkligheten där det finns andra båtar och grund. Plottern kan ge en falsk trygghetskänsla så att man minskar säkerhetsavstånden och styr närmare uddar, bränningar och prickar.

Efter ytterligare några år blir också AIS tillgängligt för små båtar. Särskilt i dåligt väder är det säkerhetshöjande eftersom man upptäcks av handelsjöfartens

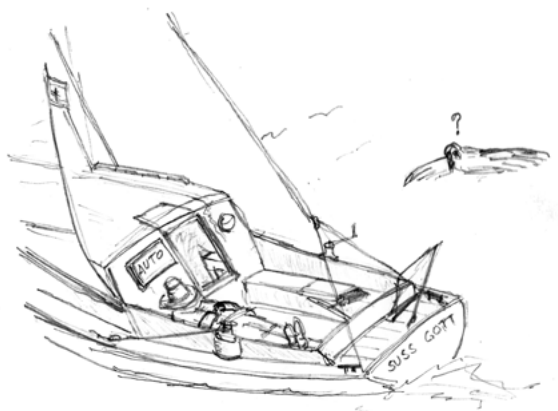




fartyg oavsett om man ses som ett radar-eko. Det ger möjligheter för andra (som också har AIS) att följa dig, så det fyller även en funktion som stöldskydd.

Det sista steget är "autorouting". Man anger färdens slutposition och plottern räknar ut och anger en säker färdplan. Det sista steget i navigationen har tagits över av plotterns dator och någon navigatör behövs inte. OM man sedan låter plottern ta kontrollen över autopiloten så krävs ingen styrman heller.

En annan elektronik-pryl som följt med ombord är mobiltelefonen. Den erbjuder en möjlighet att begära hjälp vid haverier och meddela oroliga anhöriga. Men mängden funktioner har ökat och efter ett årtionde flyttar (nästan) all navigation (och mycket mer) in i "luren" som GPS, kompass, sjökort och AIS. Dessutom är den ett informations- och nöjescentrum.



Miljö

Insikterna om vattenmiljöns betydelse växer till den nivå att samhället måste agera. Även om båtlivets bidrag får sägas vara marginellt i jämförelse med påverkan i stort, förväntas båtlivet göra sitt.

Båtmotorer har, till skillnad från motorer i bilar, inga krav på avgasrening, men tvåtaktsmotorer byts successivt ut mot fyrtaktare för att minska emissioner och oljerester. Intresset för elmotorer ökar. Nu är SXX:arens behov av drivmedel små, då båtarna i regel både är lätt drivna och seglande. Båtmarknaden i stort noterar märkligt nog ett ökat intresse för stora (och motorstarka) båtar.

Bottenfärger är det som uppmärksammas mest. Så snart TBT-färgernas negativa miljöpåverkan stod klar, skedde ett byte till kopparbaserade färger som

sedan även de förklarades som skadliga. Från vissa miljövänners sida finns en misstänksamhet att båtlivet fortsätter använda förbjudna färger. Från båtlivets sida ifrågasätter man vissa av slutsatserna då de kan hänföras till felaktigheter i mätmetoder och analyser. SXX driver egna projekt avseende kopparens påverkan och har visat att båtlivets bidrag som källa för kopparhalten i sjövattnen sannolikt är litet, jämfört med bidragen från naturliga källor.

Man har också uppmärksammat att ankring ofta sker i områden med rik bottenväxtlighet och att ankarna river upp botten och förstör växtligheten. SXX:s bojar leder till minskat miljöavtryck, något som uppmärksammas och kopieras av andra organisationer.

Årsböckerna ändras

Årsböckerna genomgår förändringar. Formatet ökas från 18×16 cm till 24×16 cm och bildmaterialet ökar. Vissa årsböcker kan närmaste beskrivas som bildkavalkader.

SXX:arnas egna seglingsbeskrivningar gäller färder till Baltikum, Polen, Tyskland osv. En skånsk seglare konstaterar att det är inte särskilt långt till Sassnitz, en utsaga som inte bara kan representera de möjligheter som uppstått i det nya Europa utan är en direkt uppmaning att utnyttja möjligheterna. Man seglar till England, idkar kanalfart på kontinenten osv. Det finns mycket att upptäcka och årsböckerna förses under en tid med undertiteln ”Beskrivningar av långfärder till sjöss”.

Den stora förändringen är dock att innehållet får helt andra infallsvinklar. Ett år utgör årsboken en sammanställning av sånger, ett annat år betonas båtunderhåll. En årsbok – *Skepparens handbok* – ger en god sammanfattning av navigation och båtliv i stort. Ett annat år betonas sjukvård ombord. Nyttiga och användbara böcker.

Det kommer ytterligare förändringar. Årsböckerna får alltmer karaktären av resehandböcker med teman som Norge, kanaler, Medelhavet, Stockholms skärgård, Norrlandskusten osv. De utgör beskrivningar av gäst- och naturhamnar och beskrivningar av sevärdheter som den hågade kan ta del av. Samtidigt blir de medlemmar som bidrar med beskrivningar av sina långfärder allt färre för att sedan försvinna helt. Undertiteln ”Beskrivningar av långfärder till sjöss” tas bort.

Bilden av SXX:aren och dennes långfärder till sjöss tonar bort. Årsböckerna produceras av professionella skribenter och journalister på SXX:s uppdrag. De skrivs inte av medlemmar för medlemmar som en del i en SXX:s verksamhet. I stället ges årsböckerna ett innehåll som bestäms och upphandlas av en redaktör. Därmed tonar delar av SXX:s verksamhet också bort.

En tidigare tanke med årsböckerna, att fresta SXX:aren att ge sig ut på egna upptäcktsfärder och sedan berätta om dem, har ersatts av handfasta beskrivningar och instruktioner. SXX:arna som grupp har blivit en marknad som allt fler vill erbjuda sina tjänster och produkter till.

SXX:aren 100 år



År 2023 fyller SXX 100 år. Hurra för 100-åringen!

SXX bildades för att samla människor som var intresserade av långfärder med båt. Samtidigt uppstod SXX:arna – de som bildade och utgör SXX.

Inget sades om vad som är en långfärd utan det ”beror på”. När man följer beskrivningar i årsböckerna så finner man att långfärder kan vara allt från en dagsutflykt, några dagar i en eka eller kanot till årslånga seglingar jorden runt. Det som håller samman berättelserna är båtlivet, färderna på sjön, lite lagom äventyrslystnad och en vilja att vara ute i och möta natur och människor. I de berättelserna döljer sig en beskrivning av ett dagligt SXX-liv.

Under de sista två årtiondena sker en förändring av innehållet i årsböckerna. Medlemmarnas egna berättelser får allt mindre plats och utrymmet tas upp av särskilda författare med uppgift att skriva *för* medlemmarna. De skriver om tillgängliga gäst- och naturhamnar, men vad som finns och vad som sker där emellan försvinner. SXX:aren försvinner in i ett dis där allt mindre av dennes egna båtliv blir synligt för att till sist helt tona bort.

SXX:s ursprungliga tanke där medlemmar hjälper, bistår och inspirerar varandra försvinner som idé. SXX:s medlemmar har blivit en marknad.

Text Kjell Pernestål

*Illustrationer ur Kryssarklubbens årsböcker.
Illustrationen på s 16 av Signar N. Bengtsson.*



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/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

Följ Svenska Kryssarklubben

På Svenska Kryssarklubbens kanaler på Facebook, Instagram, LinkedIn, Twitter och Youtube samt på hemsidan www.sxk.se kan du finna information om verksamheten och tips om hur du kan utveckla ditt båtliv.

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.nilson@sxk.se. 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 porto-kostnader!

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.nilson@sxk.se. 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 hemsida: www.sxk.se/upsala-roslagskretsen

plusgiro: 17 10 94-6

ordförande: Lennart Beckman, lennart@marlenuppsala.se

Material till tidningen skickas till per.nilson@sxk.se. 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

Framsidan: Utsikt över havet från Kökar. Foto Kristina Söderlind Rutberg.

Gå inte på de här.

TÅNGEFLU

Söder om Dafnö, strax söder om Strömstad.

BASSARNA

Öster om Nordkoster, sydost om Saltholmen.

ERIKEN

Ligger i Musöfjorden mellan Vikholmen och Lilla Brattholmen utanför Kämpersvik i Bohuslän.

MJÖLKARBÖEN OCH NORDMANSBÖEN

Vid inloppet till Smögen.

BÄLÖGAT

Ligger i sundet vid Bälögat precis vid inloppet från Koljö fjord, söder om Skaftölandet.

KAPTENSSKÄRSGRUNDET

Syd Möllösund norr om Åckerö, där Sjöräddnings-sällskapet märkt ut grundet.

STENEN

Strax öster om farleden norr om Gässkärs fyr utanför Kyrkesund.

NÖDHJÄLPEN

Ligger i Källö fjord norr om Björkö.

SVINHOLMSGRUND

Väster om Svinholmarna och Långedragts hamn.

SVINHOLMSRÄNNAN

Trång passage med många grund i inloppet till Kungsbacka.

BUSÖREVET

Norr om Halmstad, utanför Skallkrokens hamn. Populärt att parkera på.

KÄLLRAN

Norr om Torekov. Grundet är klart utmärkt men lått att gå på ändå.

SVINBÅDAN

Beläget utanför Viken och fyren Svinbådan i Skåne.

VALGRUNDET

I Gräsöarna utanför Gipsön sydväst Landskrona.

KULORNA

Grupp av grund mellan fyren Pinhättan och Barsebäckshamn.

NORDE FLINT

Förvisso på danskt vatten, men ligger mellan Saltholm och Malmö i Öresund.

ENGELSKA BRYGGAN

Är ett rev uppbyggt av resterna från Ystads första hamn. Ligger strax öster om Ystads sydligaste punkt som kallas Världens ände.

KALKGRUNDEN

Ligger strax norr om farleden mellan Laxören och Stutarna i Hanöbukten utanför Åhus.

TORHAMNA SKÅR

I Gäsefjärden, nordost Karlskrona. Hade 1981 påhälsning av den sovjetiska ubåten U137.

LÅNGÖRAHÅLET

Smal ränna med skarp böj strax norr om Långören, i inloppet från Kalmarsund in till Karlskronas östra skärgård.

MAJÖREVET

Ligger utanför Kristianopol i södra Kalmarsund.

PRÄSTÖR

En liten ö utanför Kalmar med tillhörande grundområde som ligger så nära land att många tror man skall passera på utsidan. Det skall man inte.

SVINGRUND

Strax söder om Svingrunds fyr norr om Färösund på Gotland ligger en hop med stenar.

NORDERSTRAND

Långgrund strand med grov sand- och stenbotten norr om Visby.

RÖRKALLEN

Sandrev norr om farleden i inloppet till Borgholm på Öland.

GRISARNA

Nära Hammarö sydspets i Vänern.

ALSTERGRUNDET

Utanför området Alster strax öster om Karlstad.

MARVIKEN

En lång vall som sträcker sig som en förlängning av landtungan utanför kraftvärmeverket i Marviken på Vikbolandet i Östergötland.

KEJSAREN

Ligger i Aspöfjärden i S:t Annas skärgård. Ska enligt sägnen fått sitt namn av att en tysk kejsare gått på grundet. Numera utmärkt med krona och snapsglas.

KÄRRINGKLUBBEN

Vid Fifång i Södertäljeleden utanför Trosa. Var 1977 föremål för Tsesisolyckan när en sovjetisk oljetanker kände på grundet.

PIGBÅDEN

Gårdsfjärden utanför Nynäshamn. Väster om Yttre Gården.

FARFARSGRUND

Beläget i västra Mälaren mellan Kvicksund och Kungö.

KRONOTREKANT

Mellan Ekerö och Södertälje i Mälaren.

SANDVIKSGRUNDET

I Ekoln i norra Mälaren, söder om Uppsala.

RÅGSÄCKEN

200 meter långt grundområde i östra Västerås-fjärden i Mälaren.

KYRKGRUND

I Mälaren i viken söder om Stallarholmen, öster om Strängnäs.

PANNKAKSGRUNDEN

Mellan Kvarngrund och Lilla Husarn i Ingaröfjärden.

SEGELSKÄRET

Grundet ligger när man kommer från Måja Västerfjärd och ska in i Husaröleden.

BORGHÅLET

Norr om farleden utanför Grindas nordkust i Stockholms skärgård.

BOSÖGRUNDET

I Askrikefjärden norr om Lidingö.

TREKANTEN

Syd Kapellskär utanför Rådmansö.

RÄSSNÄSGRUNDET

Välkänt grund i Motalaviken i Vättern.

DJÄVULENS POTATISLAND

Ligger i inloppet till Yxviken och Gladtyrån i sjön Barken i Dalarna.

VATTHOLMSSKÄREN

Mitt i Siljan med stora djup på båda sidor om sig.

HÅLLGRUND

Öster om Söderhamn. Sedan länge försetts med fyr och har en månghundraårig historia och massor med vrak på botten.

SANDGRUNDET

Utanför Hudiksvall mellan Gackerö fyr och Saltvik.

ERIKSDALSGRUNDET

Ligger på norra sidan av Alnö utanför Sundsvall.

REVET

Vid fyren Revet nära Fjärdgrund vid farleden in till Umeå hamn.

STEN

Mellan Baggen och Nörd-Haraholmen, norr om Medgrunden i Piteå skärgård. Uppkallad efter en viss Sten som gått på grund där och slagit bort nedre delen av sin utombordare.

POLISEN

Röd prick i farleden i Piteås norra skärgård varnar för Polisen, som ligger sydväst om Mjoön.

TIGAREN

Vid sidan om fritidsbåtsfarleden mellan Strömören och Klubbviken i Luleå. Namnet sägs komma från att de som går på där tiger om det.

Vi önskar dig en trevlig sommar och hoppas att vi inte ses.

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



Swisha till

123 129 50 21

Människor i **Ukraina** flyr för sina liv.
De behöver akut nödhjälp.
Swisha idag!



Sverige för
UNHCR
FN:s flyktingorgan