

# KRETSAKTUELLT

SOMMAREN 2014

*Stugvärd på Utklippan?  
Läs mer på sidan 24*

*Morfar bissade upp mig...*

*Foto Pär Aronzon*



**Svenska Kryssarklubben**  
Blekingekretsen



Kretsaktuellt ges ut av Blekingekretsen av Svenska Kryssarklubben, och kommer ut med 3 nummer/år.

Vi är ca 700 medlemmar varav många är bosatta utanför länet och några även utanför landets gränser.

Vi har inget kontor men Du är alltid välkommen att ringa till någon i styrelsen. Adresslista hittar Du på näst sista sidan i denna tidning.

E-post       blekingekretsen@sxk.se  
Hemsida     www.sxk.se  
Postgiro     59 58 22 - 8

## Innehåll

Nya medlemmar	3
Lasses ruta	4
Program sommaren	5
Dieselmotorn	7
Eskader i Karibien	10
Bilder	16
Skeppsbiblioteket	18
Segling sydvalt	19
Lösning korsord / Korsord	21
Utklippan	24
Carl Eks berättelse	26
Byssan	30
Adresslista	31

## BOJFLAGGA PÅ BÅTEN i sommar!

Våra SXX-bojar är attraktiva, även för icke medlemmar och det har varit svårt att identifiera medlemmarna med det tidigare klistermärket.

Nu har riksföreningens styrelse fattat beslut:

***“Väl synlig bojflagga krävs för att nyttja bojen”***

Du har fått den orange bojflaggan som bilaga i På Kryss om din båt är registrerad i SXX och den skall föras väl synlig när du ligger vid boj.

Den kommer att distribueras med ny färg och nytt årtal varje år.

På bojen kommer så småningom att fästas ett rör över bojtenen, som klargör att bojen endast är till för

SXX medlemmar.

Försök görs på ett 20-tal bojar på Västkusten i år.

### *Ingela*



Foto

Eva Burström

## Välkomna till Blekingekretsen

Tommy Ivarsson	Kristianstad	
Lars och Lotta Jansson	Karlshamn	
Fredrik Nilsson och Ida, Samuel, Axel och Otilia Hallbäck	Motala	
Alice och Thomas Mauritsson	Rydsgård	
Anders Jacobi och Petra Callegård	Blomstermåla	
Henrik Espersen	Rönne	DNK
Mike Watson och Git Whist	Veinge	
Carl Gyllenhoff	Espergaerde	DNK
Carl-Johan, Oliver och Meja Ternström	Ronneby	
Erik Rasmussen	Vejby	DNK
Anton Aronzon	Karlskrona	
Hugo Aronzon	Malmö	
Tommy Carlsson	Karlskrona	
Deborah, Nikolai och Yves Delatte	Turku	FIN
Erik , Ida, Krister och Marita Engdahl	Hovmantorp	
Göran Eriksson	Tomelilla	
Emma Medegård	Lyckeby	
Boddy Petersson	Karlskrona	
Bo Sunesson	Ronneby	
Hanna Åkesson	Lyckeby	

*Saknar Du Ditt namn? Känn Dig välkommen ändå, ring någon i styrelsen så att Du kommer med nästa gång! Telefonnummer hittar Du på näst sista sidan i detta nummer. Vi hoppas Du skall trivas med våra aktiviteter och ser fram emot att träffas.*

## *Lasses ruta*



Kära medlemmar!

Båten i sjön och masten på, livet kan börja på allvar. För egen del börjar livet om med en ny (gammal) båt, en OE 32. Stor skillnad mot den förra Ohlson 8:8an, både i utrymme och manöveregenskaper. Sommaren blir spännande på många sätt.

På Utklippan blir det också spännande. Uthyrning av vår lägenhet är i full gång, själva har vi bokat vecka 24. Hustru Ingela har lovat sy gardiner till lägenheten! Fastighetsverket planerar att lägga ut en pontonbrygga mellan Mellanskär och Södraskär och även bygga en mulltoa i jordkällaren på Södraskär. Mulltoan tror jag kan bli jättebra; pontonbryggan kanske också, om den håller för sommarkulingarna.

Sommarens program blir i stort sett som vanligt. Vi ordnar 24-timmars vår- och höstseglingar, och det traditionella båtmötet blir igen på populära Tromtö den 7 juni. Vi brukar bli 15-20 båtar med besättningar som samlas och det är mycket trivsamt. En ny programpunkt blir en träff på Karön i augusti med rundvandring ledd av den mångkunnige Björn O. Svensson.

Kryssarklubbens populära bojar är en av de mest uppskattade medlemsförmånerna. Alla här väl nu upptäckt att klistermärket, som tidigare visade att man har rätt att använda bojarna, har försvunnit och ersatts av en flagga med texten BOJFLAGGA 2014. Den visar på ett tydligare sätt än klistermärket att man har rätt att ligga vid bojen. Det kommer en ny flagga varje år.

Med hopp om en trevlig båtsommar, oavsett vädret.

**Lars Möller**  
Ordförande

# Program sommaren 2014



Tromtö

Foto Bengt Nordé

## Båtmöte på Tromtö

Årets båtmöte förlägger vi återigen till trivsamma Tromtö, strax väster om Karlskrona på position 056°09,1 N, 015°28,9 E. Vi hoppas på ett lika lyckat och trevligt möte som det vi hade förra året. Vi brukar ha tur med vädret.

Träffen äger rum den **7 juni**.

För de som anmäler sig i förväg (via e-post [lmoller@telia.com](mailto:lmoller@telia.com) eller telefon 0709-790188) betalar kretsen hamnavgiften.

Efter ankomst till hamnen kan man gå en tipspromenaden i det vackra naturreservatet. Ett antal kluriga frågor finns uppsatta efter kl 14.

Vid 18-tiden kan det vara dags att börja grilla det medhavda. Endast den fasta grillen i hamnen används. Klubben bjuder på en aperitif och tillhandahåller i övrigt öl till självkost-

nadspris. När det skymmer kan vi dra oss in i Navis klubbhus som vi hyrt.

Hoppas att många har tid och lust att delta. Mycket båtsnack blir det...

*Lasse*

## Träff på Karön den 23 augusti!

Välkommen till Karön – Mitt i Blekinge – en av vår fina skärgårds absoluta pärlor.

I och med Ronneby Brunns utveckling som kurort på 1800-talet beslutade man att bygga kallbadhus, restaurang och villor ute på Karön. Badhuset är rivet, men restaurangen och villorna finns kvar än idag. Ett utflyktsmål väl värt besök!

Vad kan väl bli en bättre inramning för att träffas, SXX:are emellan, än här?! Lagom segeltur för de flesta med båt i Blekinge. Och hinner man inte ta båten, kan man ändå vara med genom att köra bil till Ekenäs och därifrån en tur med "Karöline" ut till ön.

Vi räknar med att alla får plats vid den stora bryggan. Hamnavgiften blir 150:- inkl. elanslutning.

Kl 15.00 får vi en guidning på ön av Björn O. Svensson. Det Björn inte vet om Karön-Ekenäs är nog inte särskilt värdefullt att veta. Det gäller alltså att lyssna så att man kan berätta för egna gäster vid senare besök!!

Kl 19.00 tar de nya krögarna på Karön emot oss med en Blekinge-buffé bestående av delikatesser ifrån länets producenter.

Kostnad 250 kr inkl ett glas vin alt öl, samt kaffe/liten kaka.

Här blir det tid för fin samvaro under kvällen!!

### ***Bokning***

För att kunna genomföra detta måste vi be er boka att ni kommer och hur många personer. För att få till det här med buffén måste vi bli minst 25 personer.

Kontakta därför Lasse Möller (via e-post [lmoller@telia.com](mailto:lmoller@telia.com) eller telefon 0709-790188) med en anmälan så att vi kan informera restauranggännen hur många man ska duka upp till.

***Peter Borenberg***

+46 70 766 7082

### ***Björn O. Svensson, kulturhistoriker, Saxemara.***

*Född i Ronneby 1946.*

Ordförande i Ronneby Musei- och Hembygdsförening och föreståndare för Ronneby Museer. Har främst sysslat med sjöfartshistoria med inriktning på Åland samt med lokal blekingsk kulturhistoria. Tog som styrelseledamot i Stiftelsen Blekinge Museum initiativ till museets förvärv av Saxemara Båtvarv. Är författare till följande böcker samt ett antal artiklar i facktidskrifter, årsböcker etc:

De sista fraktseglarna, 1982

POMMERN, från lastdragare till museiskepp, 1984

POMMERN, from ocean carrier to museum ship, 1988

Havet är vår väg, 1988

Karön – en pärla I brunnsstadens krona, 1995

I med- och motgång, Ronneby under ett årtusende, 2000

Saxemara Båtvarv. Blekingeboken 2002

Med hälsning från Ronneby, 2004

I vykortens Ronneby, 2006

Stadsvandring, 2007

Kallbadhus, schweizeri och grosshandlarvillor (särtryck om Karön-Ekenäs ur Blekingeboken 2011)

Har också hunnit med att vara aktiv lantbrukare i 20 år samt att som konstnär (med ca 240 sålda verk) ställa ut, främst separat men även på samlingsutställningar. Den förstående familjen består av hustru, tre barn och fem barnbarn.

# 12/24-Timmars segling 2014



24-timmarsseglingen är något specifikt för Svenska Kryssarklubben och går ut på att segla så långt som möjligt inom en vald tidsperiod och vara tillbaka på startpunkten när tiden går ut. Det handlar mer om uthållighet och planering än att pressa båt och besättning. Eftersom vädret hinner ändras en hel del under tiden gäller det att analysera väderprognosen och göra en taktiskt bra planering. Halvvind fram och tillbaka är ju idealet, men går sällan att uppnå.

En viktig del är planering av måltider och sömn. Det är inte så lyckat att försöka hålla sig vaken i 24 timmar, utan indelning i sjövakter är det bästa. Man kan välja att segla 12 timmar, 24, 48, 72, 96 eller 120 timmar, dvs upp till fem dygn. Man lägger själv upp sin segling med hänsyn till båtens egenskaper, besättningens förmåga och väderleksutsikterna.

Jag påminner om att vi tillåter 12-timmars ensamsegling. Det kan vara ett alternativ för den som har svårt att hitta besättning men som ändå vill delta.

Det finns massor med information att hämta på 24-timmars hemsida. Gå dit via kretsens hemsida och välj

24-timmars i menyn till vänster, eller gå direkt till [www.24-timmars.nu](http://www.24-timmars.nu). Där finns en karta över kretsens punkter och distanser som kan visas med gratisprogrammet Google Earth.

Här är Blekingekretsens seglingar i år: Du kan välja mellan två alternativa startdagar.

<b>Vårsegling</b>	31/5 eller 14/6
<b>Höstsegling</b>	30/8 eller 6/9

24-timmars startar mellan kl 12 och 15 på angivna dagar. 12-timmars startar kl 08-10.

Den som vill segla 48-timmars eller ännu längre startar motsvarande tidigare än 24-timmarsseglingen.

Regler, punkt- och distanstabeller med mera finns på 24-timmars egen hemsida [www.24-timmars.nu](http://www.24-timmars.nu)  
Anmälan senast 7 dagar före respektive starttillfälle till Lars Möller, tel 0455-27088 eller e-post [Lmoller@telia.com](mailto:Lmoller@telia.com).

Tävlingsdokument publiceras på webben. Den som vill ha dokument per post kan kontakta undertecknad.

Vi ses på havet.

**Lars Möller**

# Dieselmotorn – en trotjänare om den blir lite ompysslad!

Handledning: Jouko Månsson



*Foto Peter Borenberg*

Två kurskvällar blev tre! Det här var tydligen efterlängtat! Anmälningarna rasade in så kursen blev fulltecknad direkt. Efter lite samtal med Jouko så beslutade vi att dubblera det hela. Det blev alltså 24 personer som har kunnat ta del av Joukos kunnande om marinmotorer och då särskilt dieselmotorer. Dessutom utökades kursen, på Joukos initiativ, till tre kvällar, istället för som planerat två kvällar. Det var vi alla genast med på!! Första kvällen blev en teoretisk genomgång av hur våra motorer är uppbyggda och hur de fungerar.

Det blev många funderingar och ”aha-upplevelser”. Under den andra kurskvällen började vi med en kort frågestund. En del frågor hade dykt upp i våra skallar efter första kvällen.

Så, när vi väl fått svar på våra frågor, så vidtog de praktiska momenten då vi under Joukos sakkunniga ledning började plocka isär vår ”demo-motor” – en VP 2002 från 1988. Vi kunde verkligen bekanta oss med bränslesystemet, hur man tar bort spridare, generatoren, mm ... Så enkelt det såg ut när Jouko lugnt och säkert lättade på det mesta.



Så en kompressionstest! Jo, en cylinder hade för låg kompression. En avgasventil var lite bränd!! En annan sak som visade sig behöva en rejäl genomgång var färskvattenkylningen. Kopplingarna till värmeväxlaren har läckt förrådiskt. Inte så mycket så att det upptäckts eftersom dropparna dunstat och inte sökt sig ner i kölsvinet. Däremot har de förorsakat rost på främst startmotorn, som sitter monterad direkt under värmeväxlaren. Något att tänka på och kontrollera för de som har VP 2000 motorer med fabriksmonterad färskvattenkylning. Så den tredje kvällen ägnade vi oss åt

teori igen – nu var det elsystemet. Här fick vi många och bra tips – inte minst kring batteriseparation och att maximera laddning under motorgång.

Kvällsfika med mackor var ett uppskattat inslag i pausen – trevligt att småprata med vänner med gemensamma intressen.

Kan vi bara få tag på en motor kanske vi kör en omgång nästa vinter igen!!

***Peter Borenberg***

070 766 7082 eller

e-post [peter@borenberg.se](mailto:peter@borenberg.se)



*Foto Peter Borenberg*



## Eskadersegling i Karibien med Kryssarklubben 2014

*Text och Foto Marianne Sökjer Petersen*

***”Det inträffar ibland sådana händelser i livet att man måste vara en smula galen för att klara sig.”***

Detta citat ur la Rochefoucaulds Maximer kommer för mig, när jag skall försöka beskriva varför vi anmälde oss till Kryssarklubbens Västindieneskader. Jörgen och jag - två förnuftiga seglare och pensionärer - bestämmer alltså helt frivilligt att vi skall betala för att tränga ihop oss med sex okända personer på en 44 fots segelbåt i Karibien i två veckor. Personer vars kompetenser och erfarenheter vi inte vet något om. Det hela är ett socialt experiment och vi har kommit hem med många nya erfarenheter.

Totalt är vi 36 personer fördelade på 5 båtar, som under de två första veckorna i mars 2014 seglar bland de Leewardiska öarna. Via Kastrup och Paris flyger vi till St Martin/St Marteen. Halva ön är fransk och andra halvan f.d. holländsk koloni. Här ligger våra båtar och vi seglar först norrut till den engelska kronkolonin Anguilla (Ålön) för att sedan gå mot sydost och franska/svenska St Barth. Sedan söderut till engelska St Kitt (St Christopher på kartan) & Nevis. Här vänder vi och tar oss tillbaka till St Martin. Varje ö har sin egen historia och sitt eget kynne. Vi klarerar in och ut mellan dem, sammanlagt besöker vi 5 olika stater/regioner.

Seglingsmässigt är vattnen enkla – öarna är höga och syns långt, få grynnor och få skär. Vi är i passadvindsbältet, så vindarna ligger mellan ONO och OSO och är under mars måttliga. Enstaka dagar friskar de något.



### **Båtarna**

I eskadern ingår som sagt 5 båtar - fyra Sunwind 44i och en katamaran, Sunwind 384. Båtarna är välutrustade med stark motor, moderna navigationshjälpmedel som plotter och, autopilot, samt stort kylskåp och spis med ugn. Stående och löpande är rigg är OK, men seglen är bukiga – så kryssvinkeln blir därefter. Vår båt hade också kraftig bottenbevaxning. Kappsegling var inte att tänka på! Det finns fyra separata hytter ombord. De aktra har rejäla dubbelkojer – medan de förliga egentligen är enmanskojer, men används som tvåmanskojer. Så trångt har vi inte legat sedan studenttiden! Idealt hade det varit med sex personer ombord.

Båtarna är högst 5 år gamla, men flitigt använda också av ovana besättningar. Slitaget var stort. Vissa saker fungerade inte, bland annat var det problem med toalettläckage och ventilerna till septiktankarna. En av båtarna fick problem med tätningen till propelleraxeln och kunde inte använda motorn de sista dagarna.

### **Det sociala experimentet**

Ja vi är som sagt åtta personer ombord med varierande erfarenheter och kompetenser. Ombord på vår båt tar det några dagar innan vi blir klara över varandras starka och svaga sidor och kan få en bra rollfördelning ombord. Vi tassar litet på tå för varandra, men efter några kritiska incidenter vid ankring och landförtöjning så klarnar det. Stämningen ombord blir påtagligt lugnare och den sociala samvaron mer otvungen. Litet trevare bland de andra besättningarna visar att det är mycket olika hur snabbt man hittat sin rollfördelning ombord. Någon båt hittade den redan första kvällen.

## Ankring och hamnar

Det vanligaste var att vi låg för ankar i en vik på läsidan av öarna. Hamnarna är få och de sanitära anläggningarna i hamnarna har låg standard. Rent och prydligt för det mesta – men även om det fanns dusch, så saknades varmvatten! Man förväntas duscha ombord. Med tanke på att vi var åtta personer och det inte var helt enkelt att få vattentankarna påfyllda så fick det bli havsbad.

## Öarna



Anguilla är en långsmal ö, härav namnet – Ålön. Den är en brittisk kronkoloni med stort självstyre. Engelsmännen försökte sammanföra den med St Kitts Nevis till en federation, vilket inte uppskattades av anguillaborna. De ockuperade därför polisstationen på St Kitts tills de fick som de ville – att åter bli en engelsk kronkoloni. Ön är 91 km<sup>2</sup> och har cirka 13 000 invånare. Vi ankrar i Road Bay för att klarera in. Det är söndag kväll och nästan inga av strandcaféerna är öppna. Vi strosar runt i sanden innan vi åter tar oss till båten. Dagen därpå seglar vi ut till naturreservatet Prickley Pear Cays – små öar uppbyggda av koraller och kalksten.



Vi förtöjer på västsidan av öarna och tar jollen genom den smala öppningen mellan öarna för att komma till en fantastisk sandstrand. Vi badar och äter lunch på en av de två restaurangerna innan vi återvänder till Road Bay för nattförtöjning.

### **St Barth**

Seglatsen fortsätter sedan till St Barth. Ön är en fransk självstyrande region och det bor cirka 9 000 människor på den. Till ytan är den 21 km<sup>2</sup>.



Den här ön har vi hört mycket om och är nyfikna på om det fortfarande finns några påminnelser om den svenska tiden. Gustav den III köpte ön 1884 av fransmännen. På några få år utvecklades staden Gustavia och dess rymliga ankarvik till neutral transithamn. Här kunde olika nationer som var i krig med varandra under 1700-talets slut och 1800-talets början handla med varandra. Storhetstiden varade tills amerikaner och engelsmän slöt ”fred”. I slutet av 1800-talet hade ön blivit en belastning för den svenska staten och den såldes tillbaka till fransmännen 1878. Men den svenska tiden var öns storhetstid och förbindelserna med Sverige upprätthålls på olika sätt. Vi fick en inspirerad och personlig guidning av en av öns vice presidenter, Nils Dufau, kring öns nutid och dåtid i Stadshuset (Hotel de Ville). Här hänger den svenska flaggan sida vid sida med den franska. Nils Dufau som har svensk påbrå och talar flytande svenska berättade också att Piteå är vänort till St Barth. Vart tredje år besöker man varandra. Varje år ordnas också festivaler med svenska artister och det finns en förening, Föreningen Sveriges vänner, som bevarar sambandet med Sverige. Denna förening har haft en legendarisk

ordförande, Marius Stackelborough, som drev baren le Select. Numera är Nils Dufau ordförande i föreningen.

Vi besöker le Select, dricker Rom Punsch och studerar alla skyltar på svenska. Noterar att baren är utlämningsställe för det svenska systembolaget.

Vår eskaderledning har också ordnat så att vi får hyra bilar och köra runt på ön. Det är en trevlig tur. Vi är fyra i varje bil. Vägarna är smala och vi slingrar oss runt, stannar till och äter lunch. Fortsätter till en fin badvik för att sedan ta oss till högsta punkten. Här har vi en underbar utsikt över kringliggande öar och havet.

### St Kitts



Efter flera dagars ankring på redd blir det äntligen dags för att förtöja i en marina i Basseterre – huvudstaden på St Kitts. Här kan vi också tanka vatten och enligt piloten har marinan ”the most fanciest sanitary facilities in Carib”. En skönsjungande städerska möter oss varje morgon och det är mycket prydligt, men i duschen finns inget varmvatten. Men nu har vi hunnit vänja oss vid kalla duschar.

Basseterre är småstadsaktigt charmigt. Det har som beskrivs i reseguiden sitt eget ”Piccadilly Circus”. En klockstapel på cirkulationsplatsen mitt i staden. Vid en lång pir lägger varje dag ett eller två kryssningsfartyg till. Ett affärscentrum med typiska turistbutiker och många juveleraraffärer har byggts så att det är lätt för kryssningsfartygens gäster att handla. Det står inkastare i nästan alla dörrar.

St Kitts har levt på sockerrörsodling tidigare, men nu är det turismen som dominerar. Med buss åker vi runt på ön. På en smal slingrig väg tar oss bussen upp till toppen av Brimstone Hill – Karibiens Gibraltar. Det är en imponerande fästningsanläggning. En enda strid har utkämpats – fransmännen intog

fästningen och engelsmännen fick avtåga. Året efter var det tvärtom!

### **St Martin/StMarteen**

Vi vänder nu norrut igen. Nu är det dags att besöka den holländska delen av rubricerad ö. Vi ankrar i den södra bukten. Här ligger huvudstaden för den holländska öhalvan, Philipsburg. Fyra kryssningsfartyg ligger vid två långa pিরer! Det märks att detta är en stad som lever på kryssningsfartygen. Det vimlar av casinon, välkända juvelerarfirmer och konfektionsföretag. När kryssningsfartygen lämnar hamnen vid fyratiden slår butiker och många matställen igen!

Här äter vi en gemensam avskedsmiddag och jämför våra erfarenheter av seglingen. Nu mot slutet av eskaderperioden har vi valt litet olika ankarplatser.

Till slut är det dags för oss att vända åter till båtarnas hemmahamn, Oyster Pound, som ligger på den franska öhalvan.

### **Slutsummering**

Vi är nu hemma igen och har med oss många erfarenheter. För det första så är det mycket praktiskt att förbeställa mat och dryck via charterbolagets hemsida, åtminstone för det första fem dagarna.

### **Vad gäller båten**

- Kontrollera motor och genomföringar
- Att ankarspel fungerar. Fjärrkontrollen finns i förpiksboxen och blir lätt fuktig
- Att toaletter inte läcker och att ventilerna till septiktankar fungerar
- Att fendrar och förtöjningstampar i tillräckligt många och i gott skick
- Att utombordsmotorn till jollen är lättstartad
- Navigationsutrustningen – många kan ha varit på plottrar och andra instrument – det tog en stund att få rätt inställningar
- Ta med diskborste, disktrasa, osthyvel, potatisskalare, grytlappar, ficklampa och bordduk. Den sistnämnda behövs i skvalpiga ankarvikar.

### **Vad gäller det sociala umgänget**

Idealt är familjen, som kan varandra utan och innan

Goda seglarvänner som man vet att man är sams med även efteråt är att rekommendera.

Om man trots allt väljer att segla med nya bekantskaper – var säker på din egen kompetens och ta det hela med glatt humör. Vi är alla olika.

*Marianne Sökjer Petersen*



*Gråsäl på Utklippan*

*Foto Bengt Nordé*



*Njut på Utklippan*

*Foto Bengt Nordé*





*Gråtrut på Utklippan*

*Foto Bengt Nordé*



*Vill Du ha Säl'skap? Bli stugvärd på Utklippan...*

*Foto Pär Aronzon*



## **SKEPPSBIBLIOTEKET**

### **Rügen –Usedom – kontrasternas öar. Segla i Nordtyskland.**

Vi har fått förmånen att titta igenom en helt ny ”seglingsbeskrivning” över området Rügen-Usedom. Då vi båda seglat i området är det extra trevligt att läsa boken som är utgiven av SXX:s västkustkrets.

Området som tidigare tillhörde DDR är i stark förändring och detta kan i något fall innebära att förhållanden som beskrivits i boken blivit förändrade. Detta innebär ändå att en för oss annorlunda och väldigt trevlig segling utlovas.

Här finns tips om hur man når Rügen från olika platser i Sverige och Danmark. Hamnbeskrivningarna är inte av det överarbetade slaget men oftast fullt tillräckliga tillsammans med sjökorten för området. Det ges också en bra genomgång av vilka papper som underlättar och vad som krävs för friktionsfria kontakter i olika sammanhang. En ordlista för dem som inte är så hemmastadda i det tyska språket finns också och är säkert en god hjälp.

Boken är inte bara en beskrivning av hamnar osv. Du behöver inte komma båtvägen för att få glädje av allt.

Utflyktstips, sevärdheter, en stor del historia; allt finns med. I jätte-trevlig form dessutom. Tag gärna med den om du bilturistar i Nordtyskland.

Ett viktigt faktafel måste nämnas. Du *måste* ha giltigt pass eller nationellt ID-kort med. Svenskt körkort gäller inte. Inte kul att behöva vända efter en runda med kitsliga passpolisier eller kustbevakare, va'? Och man håller mera på reglerna här.

Tvivlar du? Läs här: <http://www.eu-upplysningen.se/faq/fragor-och-svar/resa-studera-och-arbeta/korkortet-som-id-kort/>

Tänk om boken funnits när vi senast gästade området! Det hade givit en ännu större upplevelse! Nu köper vi boken. 200 pix. Finns att köpa via [www.vastkustkretsen.se](http://www.vastkustkretsen.se)

*Vi skrev ihop – Aron och Pär.*





*Regnbåge över Tejn*

*Foto Pär Aronzon*

## **Segling sydvart med mat och golfupplevelse.**

*Text Mats Sturesson*

Näst sista helgen i augusti startade den sedan länge planerade segelturen till Bornholm. Bunkring med allt vad det innebär stod överst på listan och raskt som glada tonåringar, trots en ålder på 60+, packades allt in på sina rätta platser i båten. Vi lämnade Stårnö torsdagen den 22 augusti.

Besättningen bestod av kapten (under-tecknad) och en styrman (svågern). Vi är båda glada golfare som älskar havets våg.

Tamparna ”kapades” och dagens mål var bland annat ”revbensupplevelsen” på Åmunds i Åhus. Sommaren 2013 kommer vi nog alla

att minnas som den bästa på många år. Men denna dag hade vinden gått till vila så det blev ”Penta” som fick ta oss till vårt mål, dock fick vi lite vind i slutet och det kändes gott att få lufta seglen.

Efter sedvanlig genomgång av dagens händelser och planering inför morgondagen var det dags för motion. Denna bestod av rundvandring i Åhus samt kontakt med hamnvärd för betalning. Restaurangen var bokad i förväg, så efter lite småprat var tiden inne för att smörja kråset. Maten smakade förträffligt. Nöjda och glada avslutade vi dagen med kloka ord i sittbrunnen.

Vi vaknade till en solig morgon och vindutsikterna lovade gott inför dagens resa. Målet var Bornholm och Tejn. I en ostlig vind runt 4-5 m/s med fulla segel njöt vi av den härliga färden. Allt eftersom vi kom närmare Bornholm ökade vinden och havet blev taggigare. Vi såg en dansk patrullbåt cirkulera några sjömil bort men tänkte inte så mycket på det.

Efter en stund hörde vi att någon ropade på en svensk segelbåt på VHF:en. Kan det var oss som det gällde? Jo, mycket riktigt, vi var på väg in i ett avlyst område fick vi reda på. Dom höll på att tömma det kinesiska fartyget på olja. (Fu Shan Hai sjönk utanför Bornholm 2003.)

Därför fick vi inte komma närmre än en distansminut enligt de ansvariga på patrullbåten. Vi ändrade till en mer ostlig kurs för att sedan ta oss in till Tejn.

Det är alltid lika härligt att komma in i hamn efter en dag på havet. Efter att båten låg tryggt i hamn började förberedelserna för att tillaga kvällens middag. Lammstek med vitlökssmör och grönsaker stod på menyn, detta avnjöts i sittbrunnen under det att dagens händelser diskuterades.

Lördagsmorgonen var lika strålande som dagarna före. Idag stod det Golf på programmet. Det var ju inte så långt till Rö där det finns en fin golfbana. Vi bestämde oss för att utmana

”The Old Course” och hyrde klubbor och vagnar. Fem timmar senare satt två glada gubbar i sittbrunnen och sammanfattade det fina golfresultatet medan middagen, som vi kallar ”Sonys laxknyte”, puttrade i ugnen.

Hemfärden var planerad att gå via Simrishamn och restaurang Röken. Vi fick en fin bidevindsegling till Simrishamn och även en god matupplevelse där.

Natten i Simrishamn var lugn och fin. Fragancia lämnade hamn kl 10.00 måndag förmiddag med Stårnö som slutmål. SMHI hade lovat vind från nordost vridande till ost 6 – 9 m/s. Prognosen stämde perfekt och gav oss en fin bidevindsegling hem och vi angjorde Stårnö på seneftermiddagen.

### ***Vid rodret*** ***Mats Sturesson***

*Det är min kompis Sony, som har ett recept som i princip kan användas till all fisk.*

*Al-folie i tre lager om man skall grilla annars i två lager om man kör det på en plåt i ugnen. Laxfilé som kryddas med citronpeppar, gul lök i skivor som läggs ovanpå laxen + ½ knippe dill som klipps över, sedan rikligt med smör (som blir såsen) ovanpå. Förslut knyttet väl (så det inte läcker) på grillen i ca 15 min eller i 250 grader i ugnen 15 min.*

***Mums! Mats***

## Lösning till korsord nr 50



*Grattis*

*Petra Björkman*

*Bergtorp*

*370 30 Rödeby*

**Länsman** är ett vanligt namn på mindre öar, holmar och skär i hela landet. I Karlskronas närhet finns två Länsman dels norr om Aspö och dels norr om Verkö.

På Saltärnas västra sida finns en ö, nu sammanhängande med Saltärna, vanligen kallad Pilken, Yttre Pilk eller Pillkaholmen. På ön finns ett 20-tal hus-tomtningar och ett antal kåsar som minnen av ett säsongsbetonat fiskeläge. Fiskeläget har troligen använts från senmedeltid till 1600-talets mitt. I södra delen av viken norr om Pillkaholmen finns en skyddad ankarplats. Norra och östra delen av viken är mycket grund.

På skäret **Godnatt** utanför Karlskrona uppfördes 1857 – 63 en befästning som redan när den var färdig var omodern. Det var de nya räfflade kanonerna som befästningen inte klarade. Byggnaden har sedan dess tjänat som fyr. Mera finns bl.a. under <http://www.bokrister.se/fyr/godnatt.php>.

På Tärnös högsta punkt, Drakaberget, förr kallat Drakarör, bodde enligt sägnen en **drake**. Draken blev skrämmd och flög med fyra vingslag till Hanö där den slog i en sten. Intill fyren på Hanö syns märket i en sten, drakamärket. Draken flög sedan till Stenshuvud.

**Dunsön** ligger utanför Ronneby.

**Arkli** var ursprungligen benämningen på ett rum för förvaring av bågar och armborst. På Gustav Vasas tid skiljde man på stora arkliet för tunga eldvapen med tillhörande ammunition och lilla arkliet för handeldvapen. Arkliet sköttes av en arklimästare. I Karlskrona finns Arklimästaregatan.



1	Bordellmamma	14	Vinster
2	Fackord	15	På galge
3	Damparad	16	”Du har paket att hämta”
4	Vass upphöjning	17	Murken
5	Rundat	18	Färsk
6	Fraktare	19	För enkelriktning
7	Hit är det fritt vatten (se ledtråd)	20	Gormar
8	Svar tillbaks	21	Oförädlade
9	Svart gul svart	22	Tillgrips vid avvänjning
10	Röse	23	I omloppsbanan
11	Visar vägen	24	Badanläggningar
12	Vinglas	25	Med många knutar
13	Sammanfallande	26	Rubbet
		27	Kämpa

## LEDTRÅD



*(Föremålet är rött)*



*Utklippan*

*Foto Bengt Nordé*

## *Stugvärd på Utklippan i sommar ...*

### **Nu börjar det dra ihop sig.**

Vill du vara stugvärd i sommar; kontakta Pär Aronzon på 0708-114173 eller [zatasail@gmail.com](mailto:zatasail@gmail.com). Vid skrivande stund är veckorna 29-33 bokade. Ta chansen, en vecka på Klippan gör att man orkar hela vintern. Lugnet, sälarnas hoande, möten med seglare från överallt. Det är magiskt.

Du behöver inte jobba ihjäl dig. Hissa gästande nationsflaggor när de kommer in är det tyngsta uppdraget, men tvärtom: Det brukar bli som en sport. Utländska gäster tycker mycket om att se sin flagga i flaggmasten. Å missar du någon så hissar

du helt enkelt flaggan senare. Vid dina promenader längs stränderna plockar du givetvis upp skräp. Finns knappast något nu förtiden. Det var mycket värre förr. Därutöver sprider du naturligtvis Kryssarklubbens goda anda.







*Båtsäl's skap*

*Foto Pär Aronzon*

Passa på att bada! Klipporna på Södraskär bjuder på allt från hopp till sakta glidande ner i havet. Det finns flera ställen där man lätt tar sig upp igen. Bli inte förvånad om en eller flera sälar närmar sig. De är helt ofarliga, men ruskigt nyfikna.

Huvudena dyker vid bad ofta upp ca 50 m utanför.

Hör av dig, ***boka nu!***

Själv ångrar jag alla de år jag inte insåg vad Utklippan innebar.

***Pär Aronzon***

## Han har flyt...




**Båten är nämligen försäkrad i Svenska Sjö.**

Hos oss får du hjälp snabbt, utan krångel. Vi vet hur det är. Vi är själva båtägare. Därför ingår också sjöassistans. Och det finns försäkring för både maskinskada och personskada.

**Vill du också ha flyt?**

Ring 08-541 717 50.  
Eller räkna ut din premie på [www.svenskasjo.se](http://www.svenskasjo.se)

 Svenska Sjö

Båtägarnas egen försäkring

# Carl Eks gripande berättelse följer nu här

## Anteckningar från en tragisk Amerikafärd Den 20/6 1904

*Nedtecknad efter Carl Eks original av Håkan Bergström*

*Fortsättning från förra numret av Kretsaktuellt*

Jag kan beskriva lite om min resa till Amerika. Den var just inte så trevlig, men det var i alla fall märkvärdigt.

Det var den 20 juni jag reste från hemmet. Det var livliga tankar man hade om Amerika.

Den 20 på aftonen var jag i Malmö, där jag fick stanna till den 22 på middagen. Då fick vi gå på ångfärjan till Köpenhamn, där hade vi trevligt med danskarna hela dagen.

På aftonen gick vi ombord på den usle ångaren Norge. Det var en stilig kreatursbåt, det får man lov att säga, för när vi kom ombord så stuvade de in oss i ett hål där man fick vara en 750 man tillsammans och äta och dricka och sova och tvätta oss, det var ett riktigt svinhus i stället för ett människorum, så vi hade det läckert i den kajutan när en tänker efter.

När vi kom i ordning på våra platser avgick vi från Köpenhamn den 22 och till Kristiania i Norge för att hämta flera emigranter.

Vi kom dit den 23 på aftonen, så den natten fick vi fira där. Kl 9 på morgonen gick vi därifrån. Vi hade tämligen vackert väder det får jag säga, och vi kom till Kristianshamn

samma dag på kvällen. Då vi ätit lite dansk pölsa och lite grovt bröd till nattvard, så gick vi ut i staden ett slag för att se oss om lite.

Jag och några kamrater hade lite grann trevligt, sedan återvände vi till fartyget för att vara ombord innan det gick sin väg den 25 på morgonen kl. 5 då vi skulle fortsätta vår resa ut på atlanten. Det var härligt väder hela dagen. Den 26 på söndagen var det också vackert väder, den dagen gick med lättja, vi hade sång och musik, vi hade också dans hela dagen, så att den dagen var trevlig, men vi var inte mer än 35 svenskar ibland 750 personer. Det var judar och rysar och polacker en massa.

Vi passerade norra skottland på söndagsförmiddagen. Så hade då den dagen gått, vi gick till kojs kl.2 på natten. Dagen därpå den 27 på måndagen var vi i full fart mot England men kursen för oss var nog ganska skral. Kl 11 på förmiddagen inspekterades fartyget av chefen men det var inte någon noggrann inspektion. Vi hade nu som förut inga ledsamheter, utan vi hade spel och dans till kl.10 på kvällen när vi tvingades att sluta upp. Vi kunde då inte

ana den olycka som skulle drabba oss dagen därpå, vi kunde inte tro att så få se Skottland som vi fick, men det dröjde ju förstås, för det var många svåra ledsamheter innan dess.

Jag fick för mig på aftonen när jag lade mig, att jag inte skulle taga av mig kläderna, så jag tog endast av mig hatt och rock, vilket var mig till stor hjälp på morgonen, då allt fick gå med hast för då var det ingen glädje längre ombord.

På tisdagen den 28 på morgonen kl.7 när alla låg och sov så fick vi höra en hiskelig stöt i sömnen. Jag som med hast vaknade av stöten sprang häftigt upp ur bädd och tog på hatt och rock.

Det första jag fick höra var att fartyget stött på ett grund: Då tänkte jag att det går till botten så fort som möjligt.-- Vid det båten stötte på grund gick den fram med sådan fart att den gick tillbaka och stötte på för andra gången, det var tämligen skarpa stötar båda två.

Jag skyndade upp på däck för att se om det var fara, när jag hann till relingen såg jag över fartygssidan hur det sjönk med fart. O, vad där var jämmer, det var gräsligt att höra människors skrik, de jämrade sig lite var över sina liv. Båten sjönk så fort så den gick under på 15 min. Det var en ganska hög fart för så många människor att nedstiga till havets djup.

Jag stod en stund och såg mig omkring för att få se någon av mina kamrater men förgäves. De arbetade med båtar för att fira ned dem och rädda sig ur sitt farliga läge men utan möjlighet för största delen.

Nu var det allaredan två båtar som gått till botten av de små. Snart var den stora ångaren under vattnet, nu var alla livbåtarna firade så när som styrbordsbåten, den största som de nu arbetade med att taga ur skråna. Den satt fast som berg, så vi fick hugga och bräcka loss den.

Vattnet i den stora båten kom med sådan fart att de människor som låg underst i fartyget hann inte upp. Trapporna som gick upp till de övre däckens slogs ned av vatten så när de vaknade som låg i understa rummen, så gick vattnet upp över sängarna och de som inte vaknade blev dränkta i sin sömn och fick sova till sin död i grav.

Vi lyckades till slut få upp den båten som var kvar, men det var ett förskräckligt arbete och när vi lyckades få den i sjön så var den nära att gå under för halva båten kom under vattnet därför att båtginorna var inte i så gott skick, så att den ena löpte fortare än den andra. Den som stoppade fick vi hugga av med en yxa och då gick den ändan på båten under vattnet och den andra kvarhöll de så fast att vi knappt kunde få den loss.

När vi äntligen fick den så att båten stod på jämn köl, så kastade de sig huvudstupa ned i båten och vattnet, det fick gå som det ville. En del som kom i båten bröt av sig armar och ben.

När vi sedan lyckades med mycken möda att få båten ifrån fartyget i den starka ström som blev ikring, så var det svårt att komma undan med den lilla fullastade båten. Vi lyckades dock med kraftiga årtag att avlägsna oss så långt ifrån att vi var säkra för fara från fartyget. Det började att blåsa med alla krafter när den stora båten gick under, och varade sedan till nästa dags morgon då vi låg ensamma med vår lilla båt på atlanten.

Vi låg lite ifrån för att se när fartyget gick under, det var inte mycket nöje. Förändan på båten var redan under vatten medan akterändan var uvanför. När den kom i vattenlinjen så blåste det i ångvisslan en gång sedan exploderade pannorna så att en del människor sprängdes i luften.

Det var gräsligt att se, och hela akterändan stod full av folk. Det var svart av människor och ingen hjälp syntes där för dem, utan de fick gå till botten med båten. Vi som var i livbåtarna kände oss lite säkrare för tillfället, åtminstone först. Vi hade ganska stor fara med att kunna rädda oss från allt folk som ville komma i båtarna. De var nära att sänka oss i våra överfyllda båtar som var halva med vatten för jämnan, så vi

fick vara fyra man som länsade hela tiden.

När fartyget hade gått under såg vi rakt inget annat än lik på lik tillsammans med allt det flytande vrakgods som var på däck. Det kunde vara någonting som var så stort att många personer kunde vara däruppepå. Man såg ibland föremål som man inte kunde se annat än människohuvud på, och rätt som det fanns där så var det försvunnet utav de stora sjöarna som välldes fram.

Vi fattade beslut om att ro båten mot böljorna, men det misslyckades för oss därför att det var för stark storm, så att vi drev bakåt och till all olycka var att vi kom ibland lik och vraket som drev med vinden så vi kunde knappast klara oss därur. Vi trodde säkert vi skulle slagits i småbitar av alla hårda stötar vi fick av allt flytande vrak.

Vi var 70 personer i vår båt tillsammans med kvinnor och barn. Så var där i den andra båten 32 personer och i en tredje 17 st. Den fjärde båten kan jag inte beskriva för den kom inte iland samtidigt som oss.

Vi hade nu fått kaptenen ombord i vår båt som ledsagare. Han var nästan utan liv när vi fick honom i båten. Han hade varit med fartyget under vattnet två gånger med den skarpa fart som det hade. När vi fick honom i båten trodde han sig ha

legat i vattnet en hel timma. Sedan vi icke kunde gå fram mot strömmen, så lät vi båten gå hjälplöst för vinden så att vi skulle kunna klara oss ur vrakgodset. De andra båtarna var nu ur sikte för oss till följd av dess besättning som inte var så stor.

När nu kaptenen hade kryat på sig liten grann gav han order att det skulle göras en undersökning om den rigg som fanns i båten. Det lyckades oss att finna ett segel och en mast och en spir så att vi kunde tillverka en liten rigg. Vi fick använda förtöjningsändarna och om ett par timmar kunde vi sätta segel och gick framåt med ganska bra fart.

Den dagen och natten var det samma starka bris som vid olyckstillfället. Men den andra dagen i vår lilla båt stillnade vädret lite så att vi kunde resonera med varandra och komma litet i ordning. Vi hittade litet båtproviant och kax och vatten så att vi hade litet av det t.o.m. den sjätte dagen att uppehålla livet med. Vi tog det sista på morgonen då.

Senare på aftonen lyckades vi att få räddning efter att med stora mödor ha genomlidit dessa sex dagar.

På tredje dagen hade vi seglare i sikte, men vi lyckades inte få någon hjälp. På femte dagen träffade vi åter igen en stimmbåt men för andra gången var det misslyckad räddning, och

det gick tills sjätte dagen kom. Vi hade ganska vackert väder då. Kl.6 på morgonen blev vi upp-tagna på en tysk stimmbåt som vi lyckats få i sikte kl.4 på eftermiddagen. Det blev ett jubel för alla när vi såg räddning i närheten.

Vi hissade upp en röd filt till räddningssignal som vi band i toppen på vår lilla mast, så att den skulle synas. Vi hade omkring tre timmars tid till Skottlandsöarna när vi blev upptagna på den stora båten.

Vi kände oss nu som vi varit på jämn mark. Här ombord på båten fick vi åtnjuta välbehörlig vila.

Dagen därpå måndagen den 4 juli ankrade båten i xxxxxx på xxxx Skottland. Där fick vi komma i vår båt och segla in själva till kajen. När kl. var 11 dagen efter den 5 juli blev vi mottagna med upppassning och fick sjukvård och god vila, vilket vi länge längtat efter.

Där stannade vi till den 8, då vi reste till Liverpool och var där till den 12 juli. Resan till Amerika från England gick sedan utan fara.

### **Carl Ek**

Skrivet efter framkomsten till Amerika.



## BYSSAN

*Sommar, segling och sol, det var vad jag tänkte på med rissalladen, men ngn (enstaka) gång kan det vara lite kulet och regn, då är gulaschsoppan perfekt och doften av tortillabröden ökar trivseln ombord. Vira in vad Du har till hands i dem! Du kan skiva rullen i cmstora skivor och ha som drinktilltugg, eller som hel rätt med tacokryddad köttfärssås och sallad. Missa inte Mats fiskrecept på sid 20!*

### Rissallad med majs och örter

Ca 6 dl kokt ris (2 dl okokt)  
500 gr djupfrysta grönsaker (ärter majs och paprika)  
½ dl majonäs  
1 dl crème fraiche eller gräddfil  
2-3 kryddmått curry  
Garnering  
Tomatklyftor och/eller tunna purjolöksringar.

Nykokt ris, håll i de frysta grönsaker-na direkt i det varma riset. Har Du överblivet kallt ris, tina grönsaker i hett vatten ngn minut. Blanda ihop. Rör Crème Fraiche, majonäs och curry, avsmaka ev med lite salt. Blanda ihop allt och servera till kassler, skinka, kall kyckling eller rökt fisk. (Lite hackad saltgurka i höjer smaken).

### Gulaschsoppa

300 gr köttfärs  
2 stora gula lökar  
Smör eller olja till stekning  
2 tsk paprikapulver  
2 msk tomatpuré  
1 l vatten  
2 buljongtärningar  
4 potatisar  
Hacka löken fint, låt den svettas lite

i matfettet. Smula i köttfärsen och låte den bryna en stund, håll sedan i den tärnade potatisen, krydda med paprikapulver och tomatpurén, smula buljongtärningarna och håll på vattnet. Koka tills potatisen känns mjuk, lite extra peppar brukar behövas. Servera gärna med färsk paprika, bröd och ost.

Kanske med tortillabröd, som Du rullar in ost och hackad paprika i.

### Tortillabröd (6 st)

3 dl vetemjöl  
½ tsk salt  
½ tsk bakpulver  
1 msk olja  
1 dl vatten

Blanda de torra ingredienserna i en bunke och tillsätt oljan och vattnet, knåda degen till en fast deg. Dela den i 6 bitar och rulla till bullar, som Du kavlar ut till 18 cm tunna kakor. Jag kavlar med en flaska, på en böjbar plastskärbräda som jag mjölat. Sätt på stekpanna och värm upp till medelvärme och grädda sedan kakorna ½ min på varje sida, (inte för länge då blir de hårda). Lägg upp på ett fat och täck med folie så de håller sig mjuka.

*Smaklig måltid  
Ingela*

## Våra funktionärer

### Styrelse

<b>Ordförande</b>	Lars Möller 0706-790188	lars.moller@telia.com
<b>Vice ordf.</b>	Peter Borenberg 0455-691 062	peter@borenberg.se
<b>Kassör</b>	Birgitta Bergström 0705-667340	birgitta@langoren.se
<b>Ledamöter</b>	Rolf Albinsson 0456-13969	albinsson.45@gmail.com
	Ingela Möller 0455-27088	ingmoller@telia.com
	Pär Aronzon 0708-114173	zatasail@gmail.com
	Mats Sturesson 0454-33995	mats@web4u.nu
<b>Suppleanter</b>	Jerker Stötsberg 0455-29527	fam.stotsberg@telia.com
	Yvonne Nilsson Steenhoff 0738-372402	yv.nilsson@gmail.com
<b>Adjungerad</b>	Håkan Bergström 0455-54040	hakan@langoren.se

### Kommittéer

<b>Båtteknisk</b>	Pär Aronzon 0708-114173	
<b>Eskader</b>	Rolf Albinsson 0456-13969	
<b>Hamn &amp; farled</b>	Peter Borenberg 0455-691062	
<b>Information</b>	Ingela Möller 0455-27088, Bengt Jonasson, 0455 -27185,	
<b>Miljö</b>	Anders Konow 0457-70235	anders.konow@telia.com
<b>Kvinna ombord</b>	Ingela Möller 0455-27088	
<b>Utklippan</b>	Pär Aronzon 0708-114 173	
<b>24-timmars</b>	Lars Möller 0706-790 188	
<b>Svenska Sjö</b>	Pär Aronzon 0708-114 173	

<b>Revisorer</b>	Anita Pettersson 0457-31491, Stig Ljung 0455-23856	
	Per Carlsson (suppl) 0455-49331	

<b>Valberedning</b>	Kurt Gummesson 0457-13312	kurt.gummesson@gmail.com
	Kjell Grimström 0455-27962	kjell.grimstrom@telia.com
	Gunnar Persson 044-50009	gunnarpersson@lm.lrf.se

B

*Porto  
betalt*



*Utklippan, sälarnas paradis?*

..

*Foto Pär Aronzon*



Avsändare:  
SXX Blekingekretsen c/o Möller  
Orkestergatan 25 371 49 Karlskrona