

SYDPRICKEN



ÖRESUNDSKRETSENS MEDLEMSTIDNING Nr 4 2020

Svenska Kryssarklubben
Öresundskretsen



Foto Rolf Odselius



*Med en månad kvar
till julhelgerna vill
vi passa på att önska
er alla en
En God Jul
och
Ett Gott Nytt 2021*

Nästa Sydprick kommer i början på nästa år
och vi tar gärna emot bidrag - foto,
reseskildringar och tips.

Skicka till
birgitta@justsent.com

Sydpricken

ANSVARIG UTGIVARE

Kent Danielsson

REDAKTIONSGRUPP

Redaktör Birgitta Porutis

Gert-Ove Nilsson, Kent Danielsson,

Rolf Odselius och Kay Wictorin

Sänd gärna egna artiklar till

Birgitta Porutis

birgitta@justsent.com

Din text i artikelformat ska vara
oformaterad.

Bildfiler skickas separat högupplösta, min 1 MB.

När du skickar in text och bilder till Sydprickens redaktion tillåter du samtidigt att de ev kommer att publiceras i Sydpricken. Förekommer det människor som går att identifiera ska dessa vara tillfrågade om de ger sitt samtycke till eventuell publicering.

INNEHÅLL

| | |
|------------------------------------|-------|
| När vi tog kanalvägen | 4-8 |
| Boktips | 9 |
| Atlantsegling | 11 |
| Fler båtägare - färre gäster | 12-13 |
| Det händer i kretsen | 14 |
| Tacka Corona för båten | 15 |
| Miljönämnden | 17 |
| Beroede av havet | 19 |
| Passa på med utbildning | 21 |
| Möt dem i hamnarna | 23 |
| Köpenhamnstips | 22 |
| Den envetne | 23 |
| Kosterbåten AKKA | 24-25 |



Annonser

Anne-Louise Fröding

tel 0705 221473

Helsida 3 000 kr

Halvsida 2 000 kr

1/4-sida 1 000 kr

Svenska Kryssarklubben

Öresundskretsen

Höjeågatan 6, 234 33 Lomma

Bankgiro 847-1211

Swish 1231814128

e-mail oresundskretsen@sxk.se

*Ordföranden
har ordet*



Hösten är här. Jag hoppas ni har haft en fin sommar och fått många härliga sommarminnen, som är gott att ha när den mörka årstiden kommer. Många båtägare har redan tagit upp sina båtar och de står nu på land. För varje år blir det fler och fler som låter sina båtar vara kvar i sjön under vintern. Det finns säkert både för- och nackdelar med det, men att ha båten kvar i sjön sparar mycket arbete, t.ex. slipper man av- och påmastning.

Själv har jag det bekvämt denna höst. Vår fina Malö 40 Classic såldes till Danmark i våras. Det innebär bl.a. att jag denna vinter slipper kontrollera att presenningen ligger som den ska över båten.

Dessvärre verkar Covid 19 fortsätta härja, och vi får inte glömma bort att vara försiktiga. Vi ska ha årsmöte i Lomma den 18 november och det kommer att corona-anpassas.

Det inplanerade rådslaget och årsmötet i Malmö den 20–22 november, där vi skulle vara värdar tillsammans med Riks, blir förmodligen inställt p.g.a. Covid 19. Vi hade planerat att ta emot funktionärer från hela landet. Eventuellt kommer mötet att bli digitalt.

När det gäller vår egen agenda framöver, kommer det på grund av pandemin bli färre antal träffar/aktiviteter i vårt klubbhus, och med begränsat antal deltagare. Jag hoppas ändå att vi kan träffas där. Gå in på vår hemsida och kontrollera vad som är på gång!

Slutligen vill jag önska alla våra medlemmar
En God Jul och ett riktigt Gott Nytt År!

Gert-Ove Nilsson

När vi tog kanalvägen tog vattnet nästan slut

Sommaren 2019 skulle vi äntligen komma iväg. För skepparens del efter 25 års förberedelser. Vår Amigo 33 var klar efter byte till ny motor några år tidigare och en massa andra saker som upprustats.

TEXT OCH BILD: INGVAR MANN

Vi blev rejält försenade. Gasten måste ju bli klar med sitt SRC-certifikat. Först vid midsommar kom vi iväg trots planerad start i början av maj.

Upptäckten att vi glömt de danska sjökorten hemma tvingade fram en tur till Hellers Marine i Kastrop, den sista riktigt välförsedda båtillbehörsaffären – rekommenderas! – i Danmark före kanalerna om man inte vill ta omvägen genom Bøgestrømmen och Masnedø Marine vid Vordingborg.

Motorvind

Vi fortsatte för motor med vinden rakt i nosen längs den danska ostkusten. Sista stoppet i Danmark blev Gedser, som har bra tankningsmöjligheter vid kaj med diesel utan biotillsatser.

Första stoppet i Tyskland blev Burgtiefe på Fehmarn, trevligare hamn än Burg då man slipper fartygen som lastar säd.

Burgtiefe är en stor semesterort med en massa aktiviteter. Vi fastnade för ett strandkafé med livemusik då vi är tokiga i att bugga. Äntligen fick vi bugga loss till lite Good old Rock `n Roll! Vi hade jättetrevligt. När vi senare gick därifrån kom folk springande och tackade för uppvisningen! Kul!

Dags för plocke-pinn

Vidare till Travemünde och avmastning. Vi gick till Böbs Werft västra sidan av

Trave. Kontoret gav besked att de kunde ta av masten dagen därpå.

Dags att sätta ihop bockarna som vi hade med oss som däckslast i form av plocke-pinn. Allt virke hade jag sagt klart till två byggsatser. Det var bara att skruva ihop.

Men – var hade jag stuvat asken med trallskruvarna?

Det tog fyra timmar att hitta den. Vi hann precis klart innan det var dags att masta av. Personalen var väldigt proffsig och allt var klart på mindre än en timma.

Kassa kort

Nästa problem: Inget av mina två kort funkade när vi skulle betala.

Vid kontroll med banken visade det sig att jag glömt läsa upp det ena kortet för betalningar utanför Norden. Det andra var och förblev trasigt.

Vi hade masten så att den slutade precis i fören. I aktern stack den ut en och en halv meter. Vi hängde en liten bojkula i kort tamp för att se var den slutade. Det är nog nästan maxlängd för vad som fungerar i marinorna längs vägen.

Slussdebutant

Vidare upp i Trave till Lübeck och kanalerna. Gasten var lite nevös inför första slussen då hon aldrig slussat förr.

I praktiken var alla slussar enkla hela vägen till Port St Louis, mycket lättare än de i Göta Kanal.

Möln var enda hamn där vi fick betala för båtlängden inklusive masten.

Sjön där Möln ligger är väldigt grund. På vägen därifrån gick vi på ganska hårt men kom loss efter en halv timma.

Cash is King!

I Elbe lade vi till i en liten klubbhamn där man enligt uppgift skulle kunna tanka. Stängt både när vi kom och när vi stack på morgonen hur vi än försökte banka liv i någon på värds huset som skötte den.

Vi upptäckte är att det är kontanter som gäller i hela Tyskland, även vid tankning.

Elbe var helt tom när vi gick vidare till Elbe Seiten Kanal och Skiffshebewerker. Man lyfts helt odramatiskt i en stor balja 36–38 m uppåt. Det enda som hände var att vi fick vänta på en massa pråmar.

Ovanför fanns det en tankningspräm med diesel som tyvärr funkade dåligt med vår båt. Det tog femkvarter att fylla på 36 liter! Mycket trevlig personal hade dock stort tålmod!

En krök på luftningen hade gjort att diesel blev stående i slangen och blockerade luften.

Loss med bilhjälp

Elbe Seiten Kanal är en nyare kanal och väldigt rak. Inte mycket att se men många rovfåglar svävade ovanför.

Längs kanalen finns ett antal klubbhamnar men det är motorbåtshamn med dåligt djup för segelbåtar. I en där det enligt vår guidebok skulle vara 1,5 à 2 meter djupt var det 1,2. Vi gick på rejält.

Sju man försökte förgäves dra loss oss. Till slut tog de en bil längs kanalbanken och drog oss flott!

Pråmviloplatser

På flera ställen längs kanalerna i Tyskland finns viloställen för pråmar. I ena ändan av dessa brukar det finnas en bit för fritidsbåtar. Man ligger bra och gratis där men utan faciliteter.

Viktigt att veta är att man inte får binda fast i räddningsstegen, det kostar 20 euro i böter. Däremot är det ok att ligga framför dem.

Mittellandkanal är stor och ganska enformig med massor av pråmar och en hel del industrier längs kanterna.

Hannover har en bra hamn:

- Enda stället med toatömning vi såg längs kanalerna.
- Bra dieselmack längs bryggan.



Vi såg inga vinodlingar i hela Champagne. De dök upp först längs Rhône.



Tattingers champagnegrota. 1,5 miljoner flaskor som vrids för hand varje dag.



Den romerska amfiteatern i Lyon. Helt fantastisk akustik. Man hörde tom fotstegen på de som gick på scenen ända längst upp.



Infarten på Saône till Lyon. Det var flera vackra gamla broar.



En av de två fem kilometer långa tunnelarna vi åkte genom. Lite läskigt men gick hur bra som helst.



Viviers, den vackraste staden längs hela resan. En gammal biskopsstad med hus från medeltiden. Blev vår absoluta favorit.

- Fint kolonimråde innanför hamnen att promenera i på vägen till Lidl.
- Djupt nog för kölbåtar – om man ligger på de yttersta platserna. Vi gick på när vi lämnade vår plats och skulle vända men kom loss direkt.

Kanalen därefter är Dortmund Ems Kanal och därefter Weser Datteln Kanal.

Tidsbesparande lyft

Vi mötte en stor katamaran som använt ett annorlunda sätt att ta sig förbi en

trasig sluss. De frågade mannen som kom för att laga slussen om han kunde lyfta förbi dem med den stora mobilkranen innan de började.

Det var ok. De slapp vänta en vecka på reparationen.

Så var det dags för det vi oroat oss för: Rhen. Vi kom in i slussen i strålände sol. När vi kom ut ur den på Rhen hade vi kuling rakt i nosen, vind mot strömmen med sjö som reste sig och ösregn med rejält åska.

Dessutom kom det fem pråmar från två håll. Lite nervöst ett tag. Lite längre ned fick vi uppleva att de blå skyltarna även gäller fritidsbåtar. De har rejäla tutor och vi fick klart för oss att det inte går att smyga längs kanten. Vissa pråmar är rejält stora, vi mötte en pusher med sex stora pråmar framför sig!

Festalförtöjning

Där Rhen delade sig fortsatte vi på Waal fram till Nijmegen. Den ganska trånga



Masten nedtagen på Böbs Werft i Travemünde. Dags att ge sig in på kanalerna.



23 meter hög sluss på Rhone. Hur enkel som helst med flytande pollare!



Gasten väntar på nästa sluss där hon ska lägga upp tampen med båtshaken.

hamnen var nästan full då vi kom. Med masten på däck hade vi svårt att manövrera, men vi lyckades.

Vi hade hamnat mitt i en jättelik festival. Det var minst tolv scener med liveband samtidigt. De tre kring hamnen gav oss 82decibel inne i båten när vi skulle lägga oss. Prick klockan ett small en fyrverkeripjäs och det blev helt tyst.

Stan var jättetrevlig. Nu kunde jag betala med kort igen. Vi var i Holland.

Bevingade rymlingar

På Maas fick vi motström men ganska svag. Floden vindlar sig sakta genom ett vackert landskap med många rara fåglar, nilgås och svarta svanar, båda från början rymlingar från parker.

Linfärjorna på floden var helt annorlunda än de vi har i Sverige, hänger i en wire fäst i flodbotten via en flotte som en pendel. Inga problem alls att passera.

I Maastrichts klubbhamn blev vi kontaktade av en fransklagad motorbåt som frågade om vi skulle gå Maas/Meuse genom Frankrike. Han berättade att de översta slussarna var stängda pga vattenbrist. Vi blev lite villrådigare men han ringde runt till en massa slussvakter och

kollade läget, hjälpte oss med att leta fram en öppen väg genom Frankrike. Helt otrolig service!

Omvägen genom Frankrike skulle ta två-tre veckor extra.

I klubbhamnen träffade vi även HR34:an Enfin. De var jättetrevliga så vi slog följe med dem resten av vägen till Medelhavet. Det var gott att få sällskap med en annan båt.

Genom Belgien i full fart

Vattenbrist i floder och kanaler var inte något som vi räknat med. Nu fick vi bråttom. Det blev att köra upp till tio timmar om dagen för att hinna innan vattnet tog slut i Canal Champagne de Bourgone.

Full fart genom Belgien! Vi tog av västerut vid Namur och fortsatte på flera olika kanaler, passerade infarterna på en del som var stängda.

En natt gick gaslarmet men vi hittade inget fel efter att vi vädrat ut. Bara en doft av ruttna ägg.

Halv sju på morgonen gick det igen. Vädra igen.

När vi skulle starta var all elen död. Batterierna hade kokat och spruckit. Svavelsyregas hade startat larmet.

bort från hissen fick vi en stor gren i propellern. Bara att hålla andan och dyka i det smutsiga vattnet. Snabbt fixat men jag längtade väldigt mycket efter en dusch.

Ett måste ombord

Några dagar senare var det dags igen, den här gången en stor bit byggplast. Nu var det bara en decimeters sikt, knappast dykläge. Med hjälp av en sågandad morakniv på båtshaken gick det att slita bort det i mindre bitar. En fot på badstegen och en på räddningsstegen på kajen och i spagat däremellan så gick det att komma åt.

Rostfri sågandad morakniv är ett måste på alla segelbåtar!

Provisorisk växelspak

Fler missöden. Reglagewiren till backslaget gick av. Kunde bara backa vilket man inte gör någon längre sträcka med en långkölad båt.

Kompisbåten hade en bit aluminiumrör med sig så det fick bli en "växelspak" nere i stuvfacket. Det funkade men var lite jobbigt med en arm nere i stuvfacket och en på rorkulten när det krävdes finlir i slussarna.

Varje gång vi lade till frågade vi om det fanns något varv i närheten. Efter en knapp vecka fick vi reda på att det skulle finnas ett varv en dagsresa bort längs vår väg. När vi väl hittade varvet inne i en skog i en gammal lada visade det sig att de hade rätt vire. Man får ha tur ibland!

Äntligen återvinning!

Äntligen in i Frankrike! Första slussen hade en miljödeponi så vi blev äntligen av med de gamla batterierna och petflaskorna med begagnad motorolja. Man klarerar in i första slussen men betalar vignetten först några slussar senare.

Nu hade det blivit riktigt varmt, tre dagar med +40 grader utan möjlighet att bada i det smutsiga kanalvattnet. Vi gick på flera kanaler och genom en fem kilometer lång tunnel. Mitt i mötte vi en präm. Där var en mötesplats men det var ändå lite läskigt att se lanternor komma mot oss.

«Vi använde fenderbräda som landgång. Det var bara att köra in fören i leran mot kanalkanten och gå i land!»

För att öppna stänga slussarna finns lite olika tekniker. Strax före slussen i vissa kanaler hänger en stång som man skall vrida ett kvarts varv. Det gäller att inte köra så fort att man inte hinner med. Samtidigt är det bra att kolla om slussen slår om till röd/grönt dvs förbereder öppning.

När det blir grönt är det dags att köra in. Vid rött är slussen stängd tex för slussning från andra hållet, vid två röda helt avstängd.

Strulig fjärrkontroll

Innan man kommer till en del andra slussar får man en liten fjärrkontroll som man öppnar med. Den är bra när den funkar men vi råkade ut för att den inte gjorde det. Jobbigt!

Efter några slussar kom folk från VNE, styrelsen för de franska vattenvägarna, ikapp oss med en ny dosa.

Inne i slussen skall man lyfta en järnstång vid kanten. Funkar bra men kan vara besvärlig att nå om den hamnar mellan två båtar. På de flesta ställen finns det en telefon att ringa efter hjälp men det är inte alltid så lätt med franska.

Just-in-time-leverans

Vi lyckades nå Canal Champagne de Bourgone i tid – en vacker gammal kanal med mycket natur omkring. Gamla slussar med höga kanter.

Ibland hade vi tur och hittade en stege men oftast blev det till att lägga upp tamparna med båtshaken. Helst bör stängen vara minst två och en halv meter lång. Då blir det lätt att lägga tamparna om pollarna. Våra tvåmeters var väl korta.

Alternativnyttig bräda

Slussarna har stenkanten så man bör ha rejäla fendor på BÅDA sidor med fenderbrädor utanpå samt en stor kulfender på varje sida i fören och aktern. Det är inte alltid man kan välja vilken sida man ska ligga på. Då kan det bli stressigt att snabbt flytta fendorerna till andra sidan.

Vår kraftiga fenderbräda är 2,5 meter lång och kan användas som landgång.

Vi körde bara in fören i leran mot kanalkanten och gick i land på brädan en sen kväll när kanalen var stängd. Vår andra fenderbräda är klenare och bara 1,5 meter, vilket kändes kort.

Synnerligen prisvärd

Canal Champagne de Bourgone går förbi Reims. Där var vi ju tvungna att besöka en champagne-grotta. Vi valde Tattinger, dyrt men sevärt. Proving av två sorter, en "standard" och den dyraste för 1 500 kr flaskan.

Den billiga var mycket godare.

Vi hade väntat oss att se mycket vinodlingar längs kanalen men alla var nedlagda på grund av dålig lönsamhet.

På den högsta punkten går kanalen genom en fem kilometer lång tunnel med röda och gröna trafikljus i taket. När kompisbåten passerat en bit in i tunneln fick vi plötsligt rött. Fotoceller känner av men vi fick via VHF reda på att det bara var att köra efter.

Vi fick lite bråttom att komma ikapp för att undvika möte inne i tunneln. Den dagen slog vi dagsrekordet: en tunnel och 29 slussar. Kompisbåten fick problem med vattendjupet. Med 1,7 meters djupgående fick de på tre ställen ploja sig fram genom dyn.

Grönsak på rymmen

Flera kanaler är på väg att växa igen med cabomba, en förrymd akvarieväxt. På vissa ställen fanns otroliga mängder. Maximal frihöjd den sträcka vi gick var 3,45 m. Kompisarna klarade sig med några centimeter till godo.

Med våra 1,6 m djupgående och 3,26 i höjd hade vi aldrig några problem.

Saône var nästa utmaning med medström och trixigare tilläggningar. Längs Saône och Rhône finns utöver marinorna inga bra ställen att lägga till på.

Floderna var mycket bredare än vad vi hade väntat oss men med mycket natur omkring. Mer sydliga fågelarter dök upp som silkeshäger, ägretthäger, flockar av vackra biätare och – som vanligt – kungsfiskare.

Potentiella fripassagerare

Vi stannade i flera marinor längs vägen, ofta trångt men vi fick plats. I två av dem fick vi rättor på fördäck. En kväll hörde jag något som tassade på däck. Plötsligt försökte en rättnos ta sig in genom myggnätet vid förluckan.

I nästa hamn såg jag skuggan av en vid förluckan.

Lyon, Frankrikes näst största stad, ligger där Saône rinner ut i Rhône. Inseglingen till stan är vacker för att vara till en storstad. Marinan ligger nästan mitt i centrum. Den är bra och välordnad med ett stort köpcentrum med bland annat Carrefour precis intill. Av de tolv gästbåtarna i marinan var vi fem svenska!

«Vi fastnade för ett strandkafé med livemusik då vi är tokiga i att bugga. Äntligen fick vi bugga loss till lite Good old Rock `n Roll!»

Fantastisk akustik

Katedralen uppe på berget är verkligen sevärd och romerska amfiteatern likaså. Har blivit lika imponerad av den fantastiska akustiken båda gångerna jag varit där.

Vi hade hört så mycket om den stora floden Rhône. Vid första slussen i utkanalen av Lyon fick vi lära oss att vänta! När det äntligen blev röd-grönt gick en präm före in i slussen. Vi förberedde oss att gå in bakom men det blev rött. Prämen förde blå triangel, hade alltså farlig last. Det var bara att vänta igen.

Vi hade hört att Rhône skulle ha mycket yrkestrafik men det var förvånansvärt lite, mest kryssningsflodbåtar. Vi upptäckte att de också har rejäla tutor om de tycker att man är i vägen.

To go with the float

Den högsta av floden stora slussar är 23 meter men var bland de enklaste på hela resan. Flytande pollare sjunker och stiger med vattnet.

I medströmmen på två-tre knop gick det undan.

Norr om Valence är det en ganska lång rak bit. Där fick vi – som vanligt – i det närmaste kuling rakt i nosen och väldigt otrevlig krabb sjö.

Masten började röra på sig ganska kraftigt framåt-bakåt. Benen på bockarna vandrade på däck. Jag blev tvungen att, utöver den vanliga surrningen, säkra masten med förtöjningstamparna. Allt gick bra. I hamn stuvade vi om masten och förstärkte bockarna med några stakkäppar – sådana man stakar sig fram med – som vi hittade.

Champagneduschad jubilar

Skepparen fyllde 70 den dagen och firades med liten middag ombord med kompisbåten och en Lommabåt som kom ikapp oss från Lyon.

Det blev äkta champagne till maten. Andra flaskan, som kommit lite senare med Vegan från Lomma, hade också

skumpat ordentligt. När jag öppnade den så sprutade det rejält över mig från huvudet till knäna. Enda gången jag badat i champagne.

Liggedag i Valence dan därpå med promenad och lunch på restaurang Victor Hugo. Den var bland det sämsta vi ätit. Skepparen, den ende som åt upp, blev matförgiftad.

Vackraste Vivires!

Nästa dag gick vi vidare till Vivires, en liten medeltidsstad med alla husen byggda av sten. Staden var den vackraste vi såg på hela vägen, en absolut favorit.

I nästa medeltidsstad, Avignon, la vi till till vid en hög stenkaj med en mycket hårt trafikerad väg bredvid båten. Konstiga öppettider på toaletterna och en ej närvarande hamnkaptan gjorde att vi åkte vidare dagen efter trots att staden är mycket vacker med massor av sevärdheter och turister.

Vi hade hoppats lägga till i Arles men ett tidigare högvatten hade spolat bort pontonerna, så vi fortsatte till Port St Louis.

Minsta slussen svårast

Nivåskillnaden i resans sista sluss, in till hamnen från floden, är ynka 30 centimeter men den värsta av alla 256 vi gjort!

Det gick åt skogen! Vi var inte beredda på den kraftiga medströmmen* – även när slussen är stängd. Vi la till med tamp i knapen midskepps som vanligt men lyckades inte hålla båten, snurrade runt 180 grader och krockade nästan med båten framför.

Senare upptäckte vi de fasta förtöjningstamparna längs kajen som bara är att lägga på akterknappen, vilket de lokala båtarna gör.

Dyr men bra stadsmarina

Vi hade förbokad plats i marinan inne i stan. Dyr men bra. Lästa grindar.

De dagar vi låg där pågick en hamnfest med permanenta matstånd – det med havets läckerheter rekommenderas! Gasten åt den godaste tonfisk hon någonsin smakat och skepparn njöt av riktigt goda calamares!

På Navy Service mastade vi på efter att jag hade förberett den. Personalen var mycket proffsig; det tog bara tjugo minuter.

Kompisbåten hade för lång mast så den kom med lastbil. Tyvärr hade deras bom fått en buckla och blivit förstörd, men de fick en ny på försäkringen. Det tog bara tio dagar. Pantaenius skötte det jätteproffsigt.

Rekorderlig rekyl

Nu står båten hos Navy Service där jag hyrde högttryckstvätt.

Den gjorde skäl för namnet; jag flög två meter baklänges när jag startade den men på två timmar blev jag av med 17 års färg på hela botten!

Seglatsen blev den trevligaste sommar jag någonsin haft – trots alla missöden. Om ni planerar att göra resan, starta tidigt så ni slipper stress pga risk för vattenbrist.

VNF stängde alla kanaler norrut strax efter att vi passerat. Flera båtar blev instängda där. ☹️

*Red:s anmärkning: Tidigare omskrivet och varnat för i Odyssé. Sågs bero på att sött vatten möter salt.



INGVAR MANN har haft segelbåt i mer än 50 år och mest seglat i Skandinavien. Han har även chartrat sju gånger i Medelhavet och en gång på Lanzarote. Hans gast har varit med och seglat i fem år.

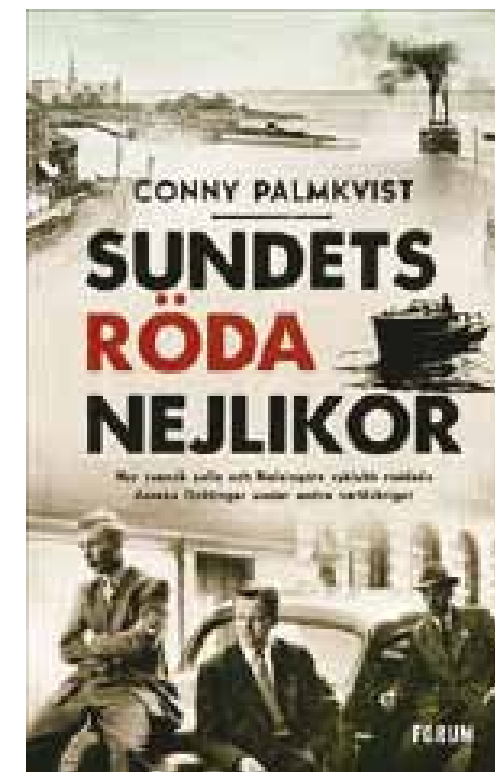
Boktips i Juletid

Lite sanning ligger det i talesättet att det finns inget dåligt väder, bara dåliga kläder. Men den här tiden på året med mörker, kyla och regn tycker nog många att en bra bok i sköna fätöljen är en mer tilltalande sysselsättning än en utomhusaktivitet i dåligt väder.

En ny bok om en mycket speciell båtrafik i Öresund väcker läslusten. Vi "Öresundare" är vana vid att ha hamnarna på båda sidor av Sundet som självklara färdmål. Men i år har vi på grund av Coronavirusets härjningar under en del av båtsäsongen fått känna på vad det innebär att inte ha tillgång till hamnarna på den danska sidan. Det måste ha varit mycket frustrerande, och skrämmande, när Tyskland i april 1940 ockuperade vårt grannland och omöjliggjorde fri sjöfart och båtfärder dit under resten av kriget. I det ockuperade Danmark levde judarna farligt. På sommaren 1943 var en tysk aktion mot judarna på gång och det föranledde en mycket speciell båtrafik över Sundet. Under hösten 1943 flydde över 7000 hotade judar till tryggheten i Sverige i småbåtar och fiskebåtar. Den här farofyllda trafiken får man veta mera om i en nyutkommen bok som heter "SUNDETS RÖDA NEJLIKOR". Författaren Conny Palmkvist lyfter fram människor och människooöden kopplade till den här dramatiska epoken i Öresunds historia. Många gjorde uppoffrande insatser, t ex den danske boktryckare som trots att han plågades av sjösjuka gjorde många färder med flyktingar över Sundet. Han togs till sist av tyskarna och hamnade i koncentrationsläger, men överlevde kriget. Boken ger en bra bild av den här dramatiska och farofyllda Öresundstrafiken.

En bok av en helt annan karaktär är Sten Rinaldos "VÄGEN TILL SKARV". Det är en sådan bok som man plockar fram då och då, läser några kapitel i – och mår bra. I både text och illustrationer får läsaren en skärgårdsskildring av absolut toppklass. Det handlar om ytterskärgårdar som Skarv, Rödlöga, Lygna och Svenska Högarna och livet därute för inte så länge sedan. Bland annat skrivs om mystiska hägrande öar som "Gunnills öra". Gunnar Bruzewitz framhåller också i inledningen att Sten Rinaldo hade ett känsligt gehör för den hemlighetsfulla dimensionen i naturen och skriver "I en värld där människan ständigt är utlämnad åt naturens lynneskast - som i ytterskärgården – hamnar människan lätt i underläge. Då hjälper varken högteknologi eller aldrig så förnuftsbestämt tänkande. Då tvingas man ibland finna sig i det irrationella och oförklarliga. För många kan det faktiskt kännas en aning befriande: att allt nödvändigtvis ännu inte kan vetenskapligt förklaras och att det fortfarande finns gåtor i "jordelivet." Den här boken kom för ett antal år sedan i nyttgåva av Skärgårdsstiftelsen. Kan, om den inte går att hitta i bokhandeln eller på bokborsen.se, lånas på biblioteket. Hur som helst är den mycket läsvärd.

Kay Wictorin



Godaste lussebullen

Ger 1 sats, ca 40 bullar

2 paket saffran (à 1/2 g)
2 dl socker
2 msk rom eller vatten
50 g jäst
175 g rumsvarmt smör
5 dl rumsvarm mjölk (3 %)
1/2 tsk salt
800 g vetemjöl (ca 13 1/2 dl till 1 sats)
1 dl russin
mjöl till utbakning
1 ägg till pensling

Stöt ev saffranet i en mortel med 1 tsk av sockret (för 1 sats). Lägg saffranet i rommen eller vattnet och rör om. Låt stå 30 minuter.

Skär smöret i tärningar.

Smula jästen och blanda med mjölk, smör och vätskan med saffran i en bunke eller en köksmaskin med degkrok.

Tillsätt resten av sockret, salt och mjöl. Arbeta degen 15 minuter i maskin eller 20 minuter för hand. Låt den jäsa under bakduk 60 minuter.

Lägg russinen i lite vatten ca 30 minuter. Sila sedan av vattnet.

Ta upp degen på en sparsamt mjölad arbetsbänk. Knåda den lätt och baka ut till lussebullar, ca 40 stycken enkla eller 20 stycken dubbla (för 1 sats). Tryck i russinen.

Lägg bullarna på bakpappersklädda plåtar. Låt jäsa under bakduk ca 30 minuter.

Sätt ugnen på 225°C.

Pensla bullarna med uppvispat ägg. Grädda mitt i ugnen 8–10 minuter. Låt svalna på galler under bakduk.



*Havets läckerheter
till delikata priser!*

**Nyrökt fisk varje dag, färsk fisk, nykokta skaldjur,
delikatesser, servering och annat gott därtill!**



Läs mer om oss och se
våra nyheter på
hemsidorna!
Välkommen in!

Lomma hamn
Tel 040 411010 - www.fiskboden.se



Södra Fiskehamnen Malmö
Tel 040 152470 - www.limhamnsfiskrokeri.se



Magnus Jeppsson



Pelle Allroth

SEGLING ATLANTEN

ARC & ARC+ (ATLANTIC RALLY FOR CRUISERS), GRAN CANARIA TILL ST LUCIA

Så här mitt under pandemin är det inte lätt att ordna träffar i vårt klubbhus. Men om vi begränsar deltagarantalet till 30, så kan vi hålla rimliga avstånd till varandra om vi sprider ut oss på vår lilla golvyta. Så fick det bli, men nackdelen visade sig genom att många av våra trogna besökare inte kom med. De var inte snabba nog med att anmäla sig.

Kvällens huvudpersoner var två av våra välkända medlemmar nämligen Pelle Allroth och Magnus Jeppsson. Båda hade seglat övar Atlanten i eskadrar som arrangerats av ARC, som står för Atlantic Rally for Cruisers. Pelles segling ägde rum 2016 och var lite längre eftersom där ingick en sväng till Cap Verde. Han seglade i en Beneteau Oceanis 500, som hade några år på nacken. Magnus seglade 2019 i en jättestor och splitter ny katamaran Lagoon 52, som var 15,9 x 8,6 m stor och tre våningar hög, och allra högst stod rorsman under vakterna.

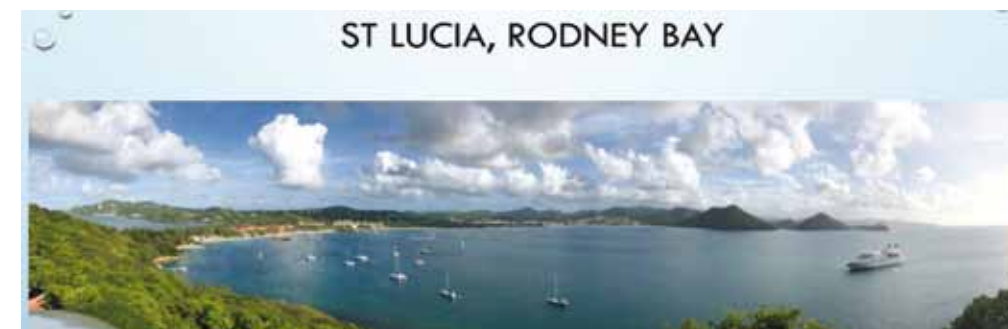
Besättningarna samlades i Las Palmas på Kanarieöarna där båtarna väntade och där blev det bunkring, säkerhetskontroller och en rad nyttiga föredrag samtidigt som besättningarna träffades och hade en massa kul tillsammans. I marinan fanns också en väldigt sorglig avdelning, som kallades Marina of Broken Dreams. Besättningarna hade tagit sig ända hit, men där tog det stopp. Här kan man säkert hitta bra båtar till låga priser!

Pelles segling gick som sagt först till Cap Verde, och dit tog resan 5 dygn. Cap Verde är en ögrupp med 10 öar och 540.000 invånare. Ögruppen blev självständig 1975 och språket är portugisiska efter den förre kolonialherren. Man lever av fiske och jordbruk, men antalet turister är påfallande lågt. Pelle med besättning seglade mellan ett par av öarna och naturscenerierna var fantastiska. Efter Cap Verde följde 15 dygns segling till Västindien, och där ingick en hel del motorgång eftersom vindarna var svaga.

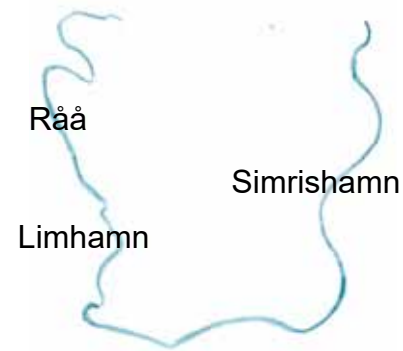
Katamaranen som Magnus seglade med gick mer direkt mot Västindien och tog 18 dygn på sig. Man seglade som mest i 12-14 knop, och emellanåt hade man tur med fisket. Man fångade guldmakril, som är en utmärkt matfisk och också flygfisk, som inte är särskilt aptitlig. I Pelles båt kom en flygfisk flygande genom den öppna pentryluckan och rätt ner i stekpannan. På båda båtarna gavs också gott om tillfällen till bad. Tänk att bada där det är flera tusen meter djupt!

Målet var S:t Lucia med Rodney Bay som ankringsplats. Alla i våra två besättningar var välbehållna och hade klarat sig undan sjukdomar och olyckor. Nu blev det många kära återseenden och glada fester före hemresan. Båtarna då? Jo de fick åka som däckslast på lastfartyg tillbaka till Europa.

Anders Assargård



Fler båtägare men färre gäster



Inget ont utan det har något gott med sig.

Antalet båtägare har ökat markant under den gångna sommaren och är det någon vinnare så är det båtlivet.

Vi ställde frågan till tre hamnkaptener i vår region och alla var överens om att allt fler vill ha fast plats i hamnen.

Peder Edman, Limhamns småbåtshamn

- Under de senaste åren har vi haft en ökning av gästbåtar på 25-30%. I år har det däremot skett en kraftig minskning – inte minst eftersom danskarna haft vissa restriktioner. Däremot har efterfrågan på fasta båtplatser nästan fördubblats och i nuläget har vi en kö på 400 båtar.
- Folk är optimister och köper båt först och hoppas få en plats. Totalt har vi 996 platser i hamnen.



Åsa Skog Sjögren, Simrishamn

- Härifrån Simrishamn administrerar vi sju hamnar på Österlen – *Baskemölle, Brantevik, Kivik, Simrishamn, Skillinge, Vik och Vitemölla*.
- Vi har totalt sett haft färre gästbåtar i år eftersom våra gäster ofta kommer från Tyskland och Danmark. Det har varit en stor efterfrågan på fasta båtplatser i alla våra hamnar men i de små hamnarna är det oftast fullt.
- Här i Simrishamn har vi försökt tillgodose så många som möjligt – dock inte båtar över 12 m. – Många har haft båt tidigare men köpt båt igen i år. När vi inte kunnat erbjuda fasta platser har vi hänvisat till Malmöhamnarna.



Stefan Wingren, Råå

- Färre gästbåtar i år men i slutet på sommaren kom det igång lite mer. Det är främst danskarna som annars brukar segla hit som inte kunnat komma. Många har köpt ny, större båt i år och vi ska försöka göra fler stora båtplatser. Inte helt lätt att bara ändra om storleken på hamnplatserna men vi ska ta itu med det i vinter.
- Kan också passa på att skryta med vår nya fina inseglingsskylt, säger Stefan.

Pantaenius allriskvillkor –
vad som än händer!



Med Pantaenius som partner har du det bästa tänkbara skyddet för dig och din båt. Du har alltid fast försäkringsvär och aldrig åldersavskrivningar. För många skador har du inte ens en självrisk.


PANTAENIUS
Specialist på båtförsäkringar

Marstrand · Tel. 0303 44 50 00 · pantaenius.se



Tackar Corona för nya båten

Äntligen blev det av att köpa båt igen.

Efter att ha varit båtlösa i tjugo år beslöt Carlotte Eriksson och Patrik Warnebo att ta upp seglingsintresset igen.

- Vi bodde tidigare i Roslagen och seglade där för flera år sedan med en Linjett, säger Patrik.

- Nu beslöt vi att göra slag i saken och köpa en båt igen och det blev en Najad 34 de lux.

- Vi bor i Höör och valde att lägga båten på ostkusten, i Stärnö vindhamn i Karlshamn. Båten låg först i Limhamn och seglades sedan upp inför semestern.

En aha-upplevelse

- Mycket trevligt att uppleva Öresund och sydkusten för första gången – t ex att segla under Öresundsbron och genom Falsterbokanalerna. Dessutom har vi upplevt att människor här i syd är väldigt hjälpsamma vid tilläggning mm.

- Det tar ett tag innan man kommit in i alla seglingsrutiner efter så många år som båtlös – man har blivit lite ringrostig. Jag fick läsa på om navigeringsregler mm.

På premiärseglingen från Limhamn till Karlshamn följde grannen och dottern med som gästar.

Dottern blev så seglingsintresserad att hon funderar på att köpa egen båt.

Vi önskar dem välkomna i Öresundskretsen.

Text Birgitta Porutis - Foto Patrik Warnebo



Det blev även en ny jolle för att lättare kunna ta hundarna i land

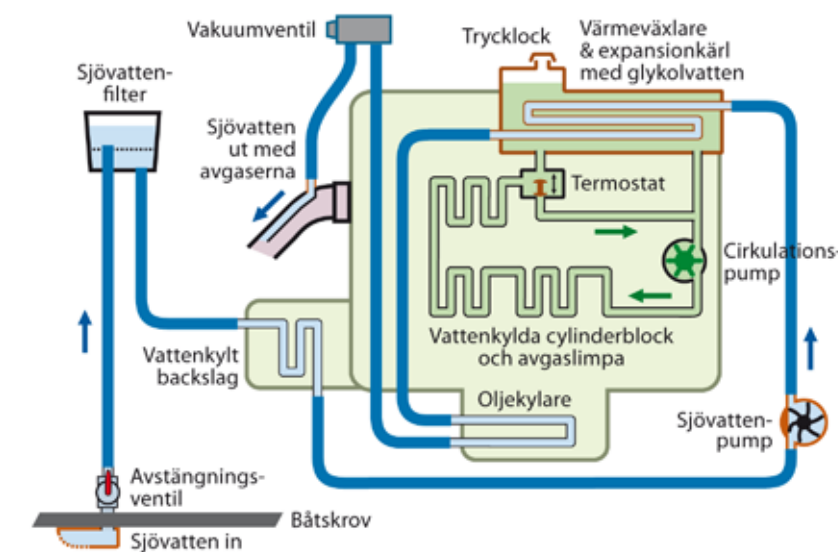
Ett vintertips!

En tur till Ystad med stopp hos Ystad Skeppshandel rekommenderas varmt.

- Fantastisk butik med en atmosfär som måste upplevas!

Årsmötet 18 nov
Alla nyheter finns på
S XK.se/oresundskretsen

Miljö- nämnden och Båttekniska nämnden



Miljö.

Jag är nu ordförande i S XKs Miljönämnd och vi har startat upp ett arbete med att ta ut tre fokusområden som vi ska jobba speciellt med framöver. Nämnden ska ha möte första tisdagen varje månad med redovisning hur arbetet fortskrider. Det som produceras ska sedan skickas ut till varje krets för miljöarbete på lokal nivå.

Målet

är att vi ska göra kommunikationsplan för medlemmar och myndigheter. Jag har kontakter med Håll Sverige rent och har för avsikt att S XK ska delta i strandstädning enligt det schema som kommer för kommande år där alla kretsar ska delta på lokal nivå.

De tre områdena som vi valt ut är:

- Båtbottenfärger på båten och hanteringen på land vid borttagning.

- Avfallshantering och hur vi ska hantera vårt avfall.
- Båtar i naturhamnar och hur man ankrar miljömässigt.

Båtteknik.

Båttekniska nämnden har regelbundna telefonmöten där vi tar fram vad vi ska arbeta med som gagnar våra medlemmar. Nämnden har ett stort arbete på gång med en serie artiklar om renovering av en båtmotor som kommer att visas i PX. Det har tagits fram en artikel med "Dags att se över kylsystemet" Allt ska finnas tillgängligt på S XKs hemsida.

Vi låter varje år ett antal personer vara testpiloter för en del utrustning som vi tror medlemmarna vill veta mer om. Testerna ska skriva om det de testar och det ska bli underlag för en artikel i På Kryss.

Det som bestämdes på senaste mötet är testning av kameraövervakning av motorturn och eventuellt andra områden. Test av trimplan med automatisk styrning kommer också genomföras.

Det syns när våra kunder är nöjda

Svenska Sjö är specialister på båt och erbjuder våra försäkringstagare kunnig, snabb och smidig skadehantering till låga premier. Dessutom ger vi våra försäkringstagare direkt återbäring på överskottet.

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

Välkommen att räkna ut din premie på www.svenskasjo.se eller rikta mobilens kamera mot QR-koden.



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

18 - SYDPRICKEN 4-2020

 Svenska Sjö

Vi delar Båtlivet med dig

Om beroendet av HAVET

Båtliv är vanebildande...

i den meningen att vi som hållit på med båtliv länge har fått ett påtagligt behov av att vara på eller vid vatten. Ska man t ex göra en promenad så väljs nästan reflexmässigt för det mesta en promenad längs havet. Och när ruggigt höstväder borde inbjuda mest till inomhusaktiviteter så blir det inte sällan "Jag kör en runda ner till hamnen och kollar båten". Kommande vintermånader med härjande pandemi omöjliggör en eller annan färjetur men innebär garanterat havskontakt via böcker, tidskrifter och Youtube, eller hur?

I alla tider har hav och vatten fått människor att grubbla över ett och annat. Aristoteles förundrades över att havets yta höjdes och sänktes, men kunde inte förklara fenomenet ebb och flod. I vår tid vet vi att tidvattensrörelserna beror på jordrotationen och månens och solens dragningskraft. I våra hemmavatten är tidvattensskillnaderna obetydliga och inte särskilt dramatiska. Men Pentland Firth norr om Skottland är ökänt för sina tidvattenströmmar på upp till 11 knop. Varje hav har sitt eget tidvattenmönster, sin egen rytm. En rolig "havstänkare" var den irländske biskopen James Usher av Armagh. Han levde på 1600-talet och funderade på om livet har sitt ursprung i havet och om världshaven är äldre än landytan. På fullt allvar menade han att jorden med hav och allt skapades kl 9 på morgonen den 23 oktober år 4004 f. Kr. Undrar hur han kom fram till denna övertygelse? Flera århundraden senare vet vi att jorden är bortåt 5 miljarder år gammal och att berggrunden är minst tio gånger äldre än havens vattenmassa. Men haven täcker drygt 70 % av jordens yta så båtfarare lider ingen brist på färdvägar och färdmål.

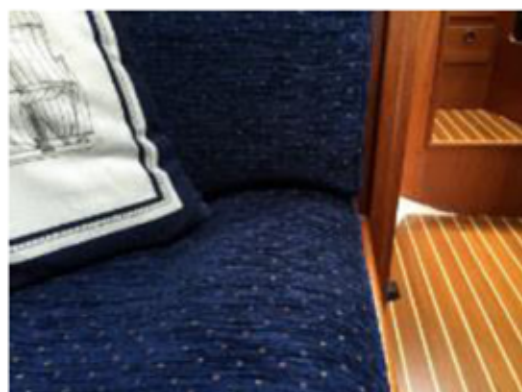
Båttäkande känns som bäst vid gynnsamma väder- och vindförhållanden och god gång ute på någon av de ca 1,3 miljarderna kubikkilometer vatten. Sigfrid Siwerts, han som skrev Mälarpirater, fångade den känslan så här: "Nu svävar skeppet som en luftig syn på silverblanka havets jättespegel så sällsamt tyngdlöst buret under skyn av vita segel". Vi minns nog alla sådana färder med den där känslan av att sväva fram. Ett annat fenomen jag kommer att tänka på är doftupplevelsen när man närmar sig land i disigt väder och frånlandsvind och inte ser land, men känner doften. Jag minns en gång när vi en natt "sneddade" ner mot Kåseberga-Ystad från en position strax utanför Utklippan. Vi såg ingen kust i gryningsljuset och diset men kände doften av Skåne, d v s den sötaktiga doften av blommande raps. Eller vid en segling med italienska vänner utanför Cinque Terre i Ligurien. Där kom det helt andra dofter. De beskrivs suveränt av Johannes Edfelt i en Medelhavsdikt: "Vågor, er sälla blandas här med doft av cyklamen, timjan och lakritsbuskar, när för brisen ni vaggas gula i månskenets gata."

I skrivande stund hörs regnet piska rutorna i huset, och väderleksrapporten säger att det ska bli frisk sydvästlig vind med hårda byar i Öresund. Men, "jag får nog köra en runda ner till hamnen och kolla båten!"

Kay Wictorin

19 - SYDPRICKEN 4-2020

NYTT FÖR I ÅR
SERIEPRODUCERADE DYN SATSER FÖR BLA.
BALLAD OCH BAVARIA



Serietillverkade kapell

Vi har mallar till de flesta båtmodellerna tillverkade efter sekelskiftet av Bavaria, Jeanneau, Beneteau, Dufour, Delphia, Hanse, Ballad och Elan. Även till Albin Cumulus samt olika modeller av Maxi.

Till dessa gör vi rostfria bågar och syr tyget i som sedan skickas till dig för självmontage. Monteringsanvisningar medföljer givetvis

vår verkstad



Polermedel för fönster

Nu i större förpackning 249:-

Räntefri avbetalning

Till våra svenska kunder kan vi nu erbjuda räntefri avbetalning på våra kapell genom Wasa Kredit.



Passa på i vinter!

- Intresset för navigationskurser på alla nivåer från Förarintyg till Utsjöskepparen har ökat stadigt under några år för att verkligen explodera under 2020, säger Karin Meddings.



Hon administrerar Medborgarskolan Syds navigationskurser i Skåne men är även kursledare för Förarintyget och Kustskepparen.

Detta års ökning av kurser och deltagare är en trolig följd av Covid-19 och hemestertrenden. Det är roligt att fler bestämmer sig för att lära känna våra sjöar och kuster.

Det är idag stor skillnad på vilka som går en Förarintygskurs. Tidigare var det personer som redan hade båt eller seglat under hela sin uppväxt. Nu är det många som funderar på att skaffa båt och börjar med en navigationskurs. Det ställer nya och annorlunda krav på kursledarna då deltagarna idag inte har så mycket praktisk erfarenhet när de kommer till klassrummet. Det finns många nautiska termer som man måste lära sig. Till exempel när man som ledare ber deltagarna utgå från en grön prick måste man förstå att deltagarna letar efter en prick på sjökortet och inte som vi båtmänniskor ett sjömärke. Det blir många skratt och glada tillrop vilket bidrar till en god miljö och härliga samtal. Har man ingen erfarenhet så är det mycket kunskap som ska till för att förstå och kunna översätta ett sjökort till verkligheten. Ledarnas erfarenheter och berättelser för att åskådliggöra detta är a och o.

Medborgarskolan Syd har kurser i Förarintyget, Kustskepparen, Utsjöskepparen, SRC och Kanalintyg. Man kan gå kurser på eftermiddagar, kvällar och helger. Kanalintyget och SRC ges främst som distanskurser. Har du ett SRC/VHF intyg taget före millennieskiftet är det inaktuellt och du behöver förnya ditt intyg. Är man ett gäng som vill gå kurs tillsammans så behöver man vara minst sex personer så kan det ordnas.

Vårens kurser drar igång i slutet av januari men följs av flera kursstarter i mars, april och maj. Platserna brukar fyllas i ganska rask takt och utbudet ligger på hemsidan, medborgarskolan.se, senast den 1 december.

- Jag fyller på och dubblar kurser där behov uppstår, säger Karin Meddings.

- Jag vill inte att någon ska missa sin kurs när säsongen står för dörren.

Vill du bli kursledare inom navigation så hör gärna av dig till Karin Meddings, karin.meddings@medborgarskolan.se

Är du medlem i Kryssarklubben har du 20% rabatt på navigationskurserna hos Medborgarskolan Syd. Det kan dock inte kombineras med andra erbjudanden.

Skicka in Nu! 

Kapelltvätt Impregnering

Vi utför effektiv & skonsam handtvätt av kapell.
Samtidigt ser vi över bl.a. sömmar, rutor, dragkedjor m.m.
och rådgör med Er vad som skall åtgärdas i år.
*Vi rekommenderar en översyn vart annat år.
Då håller man kapellet fräscht och helt i många år.*



Formsydd madrasser,
Beställ bädd/resårmadrasser
Så kan Ni sova bättre i båten!



Stor sort. kvalitets båtmattor.
Vi skär ut & langetterar
Efter mått & mall.

Skicka in Ert båtkapell Nu, Fri returfrakt!

Göteborgs Madrass & Båtdynor
Victor Hasselbladsgata 11, 421 31 V Frölunda Tel: 031 28 84 50
www.madrassfabriken.se tomas@madrassfabriken.se 



*Möt dem i
hamnarna*

Sjöbergs Fiske & Kapell 

| | |
|--------------------|--------------------|
| Till Båten | Till Fisket |
| Kapell | Rullar |
| Segel | Spö |
| Dynor | Drag- och flugor |
| Sprayhood | Kläder mm |
| Presenningar | |
| Reparationsarbeten | Vi finns på |
| Tillbehör etc | Finlandsgatan 20 |
| | Malmö |

Tel 040-96 33 10 - e-mail arne@sjobergskapell.se

Birgittas verkstad

Lagar båtkapell
syr tillbehör, mm

Västra Ansgarigatan 19
216 12 Limhamn

+46704835054
birgitta@birgittasverkstad.se
www.birgittasverkstad.se



Den Lille
Havsfru i
Köpenhamn



Fritjof Nilsson Piraten i Kivik



Foto
Christer Böös

Kosterbåten AKKA säljes till högstbjudande

Så
lutligen somnade jag i den nyinköpta båten ...(forts)

När jag vaknade kluckade det fortfarande, men det lät närmare. Med någon svårighet lyckades jag vända min ledbrutna kropp och fann durkar, skor och diverse andra småsaker glatt skvalpande något under ögonhöjd. Vattnet stod över britsen, endast madrassen räddade mig. Gripen av fasa att drunkna som en råtta i ett hål störtade jag upp på däck, men AKKA tycktes inte nämnvärt generad av sin extra vikt - hon flöt ungefär lika lågt som vanligt. Någon pump kunde jag inte hitta och jag tyckte mig höra herr L säga: - Pump? Inte behöver man pumpa AKKA! Hon har inte läckt en droppe på 15 år.

Jag var kall och vår och morgonsur och undrade vad jag gjort, men måste skynda mig till färjan för att hinna taget till Stockholm. AKKA skulle inte hämtas förrän nästa söndag.

Ringde herr L från stan. "Ja en sådan otur, kan herr Beskow tänka sej, en dyvika hade lossnat, det har aldrig hänt förr, men det skall snart vara kirrat".

"Nå, är inte AKKA litet otät?"

"AKKA otät? Ha ha, nej visst kan andra ekbåtar läcka men inte AKKA. På femton år etc.etc."

Nå, jag älskade AKKA även om hon läckte, sådant kan ändras på och jag grubblade inte över saken. Söndagen kom och hon skulle hämtas från ett varv i Svartgarnsviken, där dyviken blivit ditsatt. Min broder, som i fortsättningen kommer att kallas besättningen och jag infann oss dignande av nya och skinande inventarier, seglarlitteratur, konserver och pilsner. Den fryntlige varvägaren bjöd på kaffe och försäkrade att dyviken var på sin plats igen, och visst var AKKA tät! Det kunde han gå i god för, och bättre båt fanns inte. Inte mera välskött heller för den delen, först i vattnet på våren och sist på land om hösten de 15 år herr L haft henne. Mina sista dunkla farhågogot skingrades av den ärlige varvsägarens ord, herr L charmade och stod i , pengar bytte ägare och AKKA var min.

Det visade sig att ett missförstånd uppstått: jollen ingick inte i priset. Nej se den skiljde sig inte herr L ifrån, det var det enda han hade kvar som minne av farsgubben och AKKA och den skulle följa honom till hans nya båt, en yawiriggad 75:a som höll på att byggas. Nå, det kunde inte hjälpas, och ingenting kunde förta min glädje denna dag. Händelsevis råkade jag kontrollera de 60 meter ankarkätting herr L utlovat, fick dem bara till närmare 20 - men inte fick sådana småsaker förstöra dagen. Alla inventarier voro på sin plats, seglen satta och jag skulle göra min första manöver med AKKA. Vi skulle falla av, gå runt och ta en gip för att komma ut ur en trång vik. Men AKKA gick inte runt - rätt in i vassen barkade hon för fulla segel, rasslande plöjde hon sig väg, genom ett under undvek hon att fastna i gytjan och efter diverse sinnrika manövrar lyckades vi få henne på fritt vatten. Jag hade lärt hennes första karaktärsdrag - en våldsam lovgirighet parad med absolut motvilja att falla av vid kritiska tillfällen. Våra manövrar beskådades intresserat av herr L och varvsägaren som sågo glada ut, Senare skulle jag ännu bättre förstå deras glädje,

Vindend började lagom och slutade rätt frisk den dagen. AKKA seglade snällt och läckte som ett såll. När vi lät kroken gå i en vik på norra Runmarö värkte våra armar av ett så gott som oavbrutet pumpande. Vi hittade verkligen en pump i skansen, en hiskelig makapär med läderputa och en kvarnränna, som skvalade lika mycket vatten tillbaka i båten som i sjön. Visst var det litet besvärligt, men jag hade ju känt och sett att eken var frisk invändigt och om hon nu också behövde en grundlig översyn i botten var det ju inte hela världen. Och kanske dyviken lossnat igen. Dagens segling hade emellertid varit frisk och härlig

När jag vaknade kluckade det fortfarande, men det lät närmare. Med någon svårighet lyckades jag vända min ledbrutna kropp och fann durkar, skor och diverse andra småsaker glatt skvalpande något under ögonhöjd. Vattnet stod över britsen, endast madrassen räddade mig. Gripen av fasa att drunkna som en råtta i ett hål störtade jag upp på däck, men AKKA tycktes inte nämnvärt generad av sin extra vikt - hon flöt ungefär lika lågt som vanligt. Någon pump kunde jag inte hitta och jag tyckte mig höra herr L säga: - Pump? Inte behöver man pumpa AKKA! Hon har inte läckt en droppe på 15 år.

Jag var kall och vår och morgonsur och undrade vad jag gjort, men måste skynda mig till färjan för att hinna taget till Stockholm. AKKA skulle inte hämtas förrän nästa söndag.

Ringde herr L från stan. "Ja en sådan otur, kan herr Beskow tänka sej, en dyvika hade lossnat, det har aldrig hänt förr, men det skall snart vara kirrat".

"Nå, är inte AKKA litet otät?"

"AKKA otät? Ha ha, nej visst kan andra ekbåtar läcka men inte AKKA. På femton år etc.etc."

Nå, jag älskade AKKA även om hon läckte, sådant kan ändras på och jag grubblade inte över saken. Söndagen kom och hon skulle hämtas från ett varv i Svartgarnsviken, där dyviken blivit ditsatt. Min broder, som i fortsättningen kommer att kallas besättningen och jag infann oss dignande av nya och skinande inventarier, seglarlitteratur, konserver och pilsner. Den fryntlige varvägaren bjöd på kaffe och försäkrade att dyviken var på sin plats igen, och visst var AKKA tät! Det kunde han gå i god för, och bättre båt fanns inte. Inte mera välskött heller för den delen, först i vattnet på våren och sist på land om hösten de 15 år herr L haft henne. Mina sista dunkla farhågogot skingrades av den ärlige varvsägarens ord, herr L charmade och stod i , pengar bytte ägare och AKKA var min.

Det visade sig att ett missförstånd uppstått: jollen ingick inte i priset. Nej se den skiljde sig inte herr L ifrån, det var det enda han hade kvar som minne av farsgubben och AKKA och den skulle följa honom till hans nya båt, en yawiriggad 75:a som höll på att byggas. Nå, det kunde inte hjälpas, och ingenting kunde förta min glädje denna dag. Händelsevis råkade jag kontrollera de 60 meter ankarkätting herr L utlovat, fick dem bara till närmare 20 - men inte fick sådana småsaker förstöra dagen. Alla inventarier voro på sin plats, seglen satta och jag skulle göra min första manöver med AKKA. Vi skulle falla av, gå runt och ta en gip för att komma ut ur en trång vik. Men AKKA gick inte runt - rätt in i vassen barkade hon för fulla segel, rasslande plöjde hon sig väg, genom ett under undvek hon att fastna i gytjan och efter diverse sinnrika manövrar lyckades vi få henne på fritt vatten. Jag hade lärt hennes första karaktärsdrag - en våldsam lovgirighet parad med absolut motvilja att falla av vid kritiska tillfällen. Våra manövrar beskådades intresserat av herr L och varvsägaren som sågo glada ut, Senare skulle jag ännu bättre förstå deras glädje,

Ur Svenska Kryssarklubbens årsbok 1942

Hitta kursen!

Passa på under vintermånaderna.
Kurserna startar hela tiden.

Är ni ett gäng? Kontakta oss så fixar vi kursen och ledaren. Ni väljer själv var ni vill vara, i våra lokaler eller hemma hos. Vi är flexibla med lösningen.

20 % rabatt för kryssaklubbens medlemmar. Gäller ordinarie pris.



Anmäl dig på
www.medborgarskolan.se
075-241 68 50


medborgarskolan

HYR vårt KLUBBHUS

**Fest - Möte - Bröllop - Födelsedag
Barndop - Jubiläum**

Lokalen har plats för ca 40 personer och tillgång till kök

Avgift för hel dag
kl 13.00 - kl 11.00 nästa dag
- 1000 kr för medlem i Kryssarklubben
- 1500 kr för icke medlem
Korttidshyra 2-3 timmar på kvällstid
300 kr för medlem - 500 kr för icke medlem

För mer information
kontakta Hans Sandhagen på
tel 040-41 63 69
eller h.sandhage@gmail.com



Skriv bästa KRETSVISAN!

- Sången ska innehålla två verser
- Melodin ska vara välkänd och lätt att sjunga
- Texten ska på ett tilltalande sätt handla om Öresundskretsen
- Medlemsförslag ska senast 27 dec skickas i mail till dz.slussbron@telia.com
- Redaktionskommittén, vars medlemmar inte får delta i tävlingen, väljer ut tre förslag som kommer att publiceras i Sydpricken nr 1, 2021 för medlemsomröstning, tillsammans med information om hur omröstningen går till.
- Medlemsomröstningen avslutas 31 mars 2021.
- Vinnande förslag publiceras i Sydpricken nr 2 och där meddelas också när det blir högtidlig prisutdelning med allsångspremiär för den nya kretsvisan.

**Välkommen med bidrag
till nästa Sydprick.
Gärna foto
från den gångna
sommaren.**

Nu är det snart jul, så först av allt
God Jul och Gott Nytt År

önskar vi på
Gransegel

Clas Åke
Hasse & Emil

i Malmö

men du, snart ska vi segla igen, det går rätt fort,
så vänta inte till våren med att serva och
komplettera din segelgarderob.

Hör av dig till oss på malmo@gransegel.com
eller 040-150028 så hjälper vi dig

