

# SYDPRICKEN



ÖRESUNDSKRETSENS MEDLEMSTIDNING Nr 3 2022

Svenska Kryssarklubben  
Öresundskretsen



**Jorden Runt  
med s/y Puffin**

# DÅ DINA BÄSTA MINNEN INTE SKAPAS BAKOM SKRIVBORDET

NY  
FÖRSÄKRING,  
LÄGRE PREMIE  
OCH HALV  
SJÄLVRISK FÖR  
MEDLEMMAR!

TUSEN ANLEDNINGAR,  
EN PARTNER

**PANTAENIUS**  
SPECIALITÄT PÅ BÅTFÖRSÄKRINGAR

## Sydpricken

ANSVARIG UTGIVARE

Rolf Odselius

### REDAKTIONSGRUPP

Redaktör Birgitta Porutis

Per Tistad, Rolf Odselius,

Kay Wictorin, Daniel Lejongrip

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

Rikseskadern .....	4-5
Segla säkert .....	6
Nya medlemmar .....	7
Senioroptimisterna .....	9
Försåsongsekader.....	11
Hamnfestivalen .....	12-13
Hantverk för sjöfolk .....	14
Dyrt med EI och Diesel .....	15
Vad gjorde Öresundskretsen på Norges nationaldag .....	16-17
Kallele till Årsmöte .....	18
Puffin över Atlanten .....	20-22
Förarintyg o kustskeppare på två dagar ...	23



### 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



Under en period i sommar dominerade granna bilder på stilla hav och orangea solnedgångar båtrapporterna på Facebook. Men man har också kunnat följa både dagsturer och lite längre resor inom Öresundskretsens seglationsområde i lite friskare vindar. Stora flugsvärmar mellan Falsterbokanalerna och Bron tillhör förtretligheter som rapporterats liksom inblåsning i Ystad har varit en annan rapport. När detta skrivs i mitten av juli verkar det ändå ha varit en bra sommar för seglare. Däremot kan jag tänkas mig att motorbåtsägare inte sett fram emot att tanka med någon större längtan.

I Öresundskretsen planerar vi nu för en del kursverksamhet i vinter. Det är kanske inte i första hand traditionella utbildningar med intyg – om inte efterfrågan motiverar det – utan mera praktiska kunskaper till direkt nytta ombord – sjösäkerhet, hantering av tågvirke, praktisk motorkunskap, mathållning ombord till exempel. Men vi vill gärna också varva med medlemmarnas berättelser från livet på havet, så hör av er med tips! Kunskaper och skrönor i all ära – lika viktigt är att träffas och prata i kajutlampans sken som det hette i Svensk Sjöfartstidning en gång

Senioroptimisterna med Gladius, Kay, Anders, Conny och Dag i spetsen har varit aktiva, som framgår av denna utgåva av Sydpricken – studiebesök på isbrytaren Bore, utflykt till Helsingör och exponering av kretsen på hamnfesten i Limhamn. Mera lär följa i höst – någon brist på idéer har inter märkts.

Riksorganisationen är i full färd med planering av klubbens 100-årsjubileum nästa år. Bland annat planeras en utställning på Sjöhistoriska museet i Stockholm liksom - om finansieringen kan lösas - en vandringsutställning. För denna har vi anmält ett preliminärt intresse och sonderat med Malmö museum.

Per Tistad



# Rikseskadern - lyckad trots motvind



Rikseskadern till Nyborg på Fyn, Danmarks forna "huvudstad", planerades till 2020 men pandemin förflyttade den till i år 2022. Den skulle bli årets höjdpunkt för eskadertörstande SXX-medlemmar i alla kretsar. En kommitté ur SXXs Eskadernämnd stod för planeringen i likhet med de fem tidigare rikseskaderna. Programmet tilltalade drygt 60 båtägare som anmälde sitt intresse under våren. Av olika skäl reducerades det totala deltagarantalet till 55 båtar och ca 120 personer före tillseglingsstart vid månadsskiftet juni-juli. Från Öresundskretsen var slutligen 11 båtar startberedda.

Långväga grupper, speciellt från ostkusten (Uppland och neråt) startade sin tillsegling redan efter midsommar. Någon grupp valde Göta kanal för tillseglingen. Grupperna från Skåne/Blekinge startade bara någon vecka före programinvigningen i Nyborg den 19 juli.

Som de flesta båtägare sannolikt noterat blev juli månad till stora delar en blåsig historia. Följden blev att 25 båtar inte nådde fram till invigningsdagen och 4 båtar anlände

först dagen efter. Resten avbröt helt att delta pga det tuffa vädret. Från Öresundskretsen var det endast 6 båtar som nådde målet.

Förutom en invigningsceremoni vid ankomsten till den för rikseskadern reserverade hamnbassängen, var det guidade stadsvandringar, destilleribesök, fest på restaurang vid Stora Bälts strand, friluftsteater, vinprovning och en tur till Odense och det nya HC Andersenmuseet, som stod på programmet under fyra dagar. Det var högsommarväder men när det var dags för uppbrott började vindarna åter att vina. För deltagarnas fortsatta färder i området eller för hemsegling återkom inblåsningdagarna.

De som fick chansen att delta i rikseskaderprogrammet var uttryckligen nöjda med vad de fått uppleva. Trist att så många inte fick chansen! Ett bortfall som inte upplevts vid någon av de tidigare Rikseskaderna.

Stort tack till hamnledningen i Nyborg för ett utmärkt jobb med att förbereda vår ankomst och sörja för trivsel och funktionalitet.

Christer Böös





# SEGLA SÄKERT - Räddning i nöden!

**A**tt använda flytväst ter sig lyckligtvis för de flesta som en självklarhet men vad finns det fler för säkerhetssystem som kan vara till nytta i händelse av en incident?

Jag gör här ett försök att reda ut olika begrepp i denna djungel av förkortningar och tekniska specifikationer.

## **Vi börjar med bokstaven A och det som de flesta känner till nämligen AIS.**

AIS står för Automatic Identification System och är ett transpondersystem för fartyg. Systemet utnyttjar två VHF-radiokanaler och transpondern indelas i klass A och B.

**Klass A** används främst inom handelssjöfarten, fartyg som är SOLAS-klassade måste ha klass A.

**Klass B** används främst av fritidsbåtar, mindre passagerarbåtar och andra fartyg som vill visa information om sin färdväg. Position, kurs och hastighet hämtas från fartygets GPS/DGPS mottagare. Andra fartyg inom VHF-räckvidd utrustade med AIS-mottagare kan ta emot radiosignalerna, avkoda dem och presentera informationen i sin egen navigationsutrustning. Den stora fördelen med AIS är att exempelvis på sin plotter kunna se ett fartygs hastighet, kurs och destination för att avgöra om kollisionsrisk föreligger. I dimma och nattetid är systemet särskilt värdefullt. Att tänka på inför köp är att det ska vara kompatibelt med tillverkaren av plotter och VHF-radio.

## **EPIRB Emergency Position-Indicating Radio Beacon.**

En nödsändare monterad och registrerad på ett fartyg som aktiveras automatiskt vid kontakt med vatten eller manuellt. Om ett fartyg sjunker så lösgörs bojen från sitt fäste och flyter upp till ytan. Den sitter fast i fartyget med ett snöre, men om djupet är stort där fartyget sjunker kommer bojen att lösgöras från snöret. Väl uppe på ytan kommer bojen att börja sända en nödsignal som talar om vad som har hänt, men framförallt var olyckan har inträffat. Signalen tas emot av ett system av satelliter som går under namnet COSPASS-SARSAT. Signalen skickas då tillbaka till jorden och räddningsinsatsen kan påbörjas. I Sverige går signalen till sjöfartsverkets räddningscentral JRCC. Den sänder även ut en signal på flygets nödfrekvens så att exempelvis helikopter, flygplan och räddningsfartyg ska kunna lokalisera dom nödställda. Drifftid minst 48 timmar.

## **PLB Personal Location Beacon.**

En personlig nödsändare som när den aktiveras sänder information om den nödställdes position och identitet till Sjöfartsverkets räddningscentral JRCC via satellit. En PLB kan tjäna som nödsändare i din båt, kajak, i skogen, uppe på fjället eller var du känner att du kan behöva en extra livlina. En PLB måste registreras hos sjöfartsverket.

## **MOB Man Over Board.**

MOB aktiveras så fort en person ramlar i vattnet. Den sänder då ut en nödsignal till AIS-mottagare och plotters i närheten men även ett kraftigt blixtljus så att räddningsenheten snabbt kan lokalisera den nödställda. Den integrerade GPS:en gör att en exakt position skickas till ditt fartyg och andra som kan assistera. Ytterligare en funktion med MOB är möjligheten att aktivera ett larm på ditt fartygs VHF vilket gör besättningen uppmärksam på situationen och förhoppningsvis snabbt rädda.

## **VHF Very High Frequency**

Ett system som de flesta säkert känner till. Det används både för kommunikation mellan fartyg och mellan fartyg och någon av de kustradiostationer som finns utmed kuster, kanaler och större sjöar. De flesta VHF-kanaler används för samtal, som kan höras av alla som lyssnar på samma kanal, men vissa VHF-kanaler används också för andra tjänster, såsom DSC och AIS. Att tänka på är att licens från Post och Telestyrelsen behövs för användande samt certifikat att du genomgått kurs för SRC (Short Range Communication) eller LRC (Long Range Communication) Mer information finns hos Nämnden för båtlivsutbildning, NFB.

**Segla säkert - Daniel Lejongrip**

## Nya Medlemmar



**Lisa och Leif Nilsson** passade på att bli medlemmar på Hamnfestivalen i Limhamn.

- Vi har seglat i 37 år och är inne på vår fjärde båt, säger Lisa.

Numera seglar dom en Nordship 35DS som ligger i Limhamns Småbåtshamn.

- I sommar har vi seglat i Tyskland och Danmark 5 1/2 vecka - ömsom blåst och ömsom sol.

Att de valt medlemskap i Kryssarklubben är bl a för att kunna nyttja bojarna längre upp på väst- och ostkusten. - Synd att man inte ockå kan nyttja danska bojar, tillägger Lisa.

Deras första båt var en 7 m Karlskronaviggen och sedan har båtarna blivit allt större.

- Leif har även kappseglat men inte längre, säger Lisa. Båda har för länge sedan tagit förarbevis, kustskeppare och VHF-kurs.

**Vi önskar dem välkomna i Öresundskretsen!**



## Kom på rätt kurs inför sommaren!

Lär dig navigera och gör dig redo för nya äventyr. Jag och mina kursledarkollegor kommer gärna till båtklubben och håller kurs.

- Förarintyg
- Kustskepparintyg
- SRC /VHF-intyg
- Kanalintyg
- Utsjöskepparen
- Fartygsbefäl klass VIII

Maila önskemål mm till [karin.meddings@billeborg.se](mailto:karin.meddings@billeborg.se) så fixar vi det.



## Sjöbergs Fiske & Kapell



### Till Båten

Kapell  
Segel  
Dynor  
Sprayhood  
Presenningar  
Reparationsarbeten  
Tillbehör etc

### Till Fisket

Rullar  
Spö  
Drag- och flugor  
Kläder mm

Vi finns på  
Finlandsgatan 20  
Malmö

Tel 040-96 33 10 - e-mail [arne@sjobergskapell.se](mailto:arne@sjobergskapell.se)

## boatconsult VINTERFÖRVARING & FULLSERVICEVARV

### SPECIALISTER INOM

Försäkringsskador • Glasfiber • Snickeri  
Rekonditionering • Polering • Båtvård • Marinelektronik  
Motorservice • Riggservice • Båtlyft • Båttransporter



040-16 34 00  
[boatconsult.se](http://boatconsult.se)



Våras bildades inom Öresundskretsen en grupp som fick namnet Senioroptimisterna. Tanken är den att vi, seniorer och andra medlemmar som är lediga, ska kunna träffas och trivas ihop också på dagtid. Innehållet i våra träffar kan tänkas vara nästan vad som helst - företrädesvis med sjöanknytning.

En mycket uppskattad träff i maj var utflykten till Helsingör med stadens Sjöfartsmuseum som huvudmål. Vi samlades i färjeterminalen i Helsingborg, och skaffade oss biljetter till att tura och äta färjans buffé. Den överträffade alla förväntningar med allt från egna sillinläggningar till glass. Synd bara att man så fort blev mätt!

Efter några turer fram och tillbaka över Öresund klev vi av i Helsingör och letade upp "M/S Maritime Museum of Denmark", som det heter med sitt fullständiga namn.

Museet är inrymt på det gamla varvsområdet och till stor del i den gamla torrdockan. Dansk sjöfart skildras mycket konkret genom århundradena med tonvikt på 1900-talet. Sjömanslivet får vi också uppleva i form av bilder, sjömannens personliga tillhörigheter, brev från och till anförvanter och uppbyggda interiörer från båtarna. Även sjömanslivet i land skildras ingående med livet på krogarna, och det där med hamnar och famnar är också med på ett hörn. Upplevelsen är total och blandar in både

syn, hörsel, känsel och ibland t.o.m. luktsinnet. Inget alls av gamla dammiga montrar, som museerna förr ofta stod för.

Alla var vi nöjda både med lunchbuffén och det fantastiska museet. Nu väntar vi på nya upplevelser i Senioroptimisternas regi. Alla ni som läser det här är välkomna att lämna förslag till programpunkter och undertecknad tar gärna emot förslagen och för dem vidare.

Anders Assargård - foto Conny Wallin

## Senioroptimisterna är ute och rör på sig

*Att segla kan liknas vid att stå i en iskall dusch  
och riva sönder tusenlappar.*



# KAPELL & ANNAT

## HÖSTRABATTEN FORTSÄTTER!

[www.kapell-annat.se](http://www.kapell-annat.se)  
[shop.kapell-annat.se](http://shop.kapell-annat.se)

-10%\* på våra egna serieproducerade kapell till  
båtar som:

- Bavaria
- Hanse
- Jeanneau
- Beneteau
- Maxi
- Utvalda albinmodeller
- Och många fler!

\* Gäller ej vinterpresenningar

### Hög tid att boka Vinterpresenning

Våra vinterkapell/presenningar är väldigt uppskattade och eftertraktade. Det tycker vi är väldigt kul! Därför har vi utökat kapaciteten detta året för att kunna göra fler båtägare nöjda! Vänta inte med att skicka en förfrågan, vi börjar redan bli fullbokade!

**Kontakta oss** Telefon: 040-15 40 17 E-mail: [info@kapell-annat.se](mailto:info@kapell-annat.se)

#### Kapell

Våra kapell sys specialanpassat eller enligt modeller och kan levereras komplett med bagnar.

- Sprayhood
- Sittbrunnstält
- Motorbåtskapell
- Bimini
- Hamnkapell
- Rattskydd
- Segelkapell och sailpack

#### Vinterpresenning

*Trött på att presenningen blåser sönder?*

Unna dig en vinterpresenning från Kapell & Annat i perfekt passform för din båt och slipp mer strul. Välj mellan modeller för landstående båt eller vinterliggare. Vi syr i PCV eller Fibertextduk, som dessutom andas och minskar risk för mögel.

#### Cruisingsegel

Kapell & Annat tillverkar cruisingsegel under varumärket K&A Sails.

Våra högkvalitativa cruisingsegel omfattar storsegel och genua och är skapade för cruisingändamål som semestersegling eller transportsegling. Levereras komplett med segelpåse, trimlinor, telltales och revmarkeringar.

## Försångseskader 2022! - inte många "nuffror" rätt

*Orsak  
- Hårda vindar  
och Palludan*

### Så här var det tänkt!

Samling onsdagkväll den 25 maj vid/i Öresundskretsens klubbhus för att äta och umgås. Hade man inte med egen mat hänvisades man till ett antal alternativa inköpsställen i hamnens närområde. Vid samvaron skulle vi gå igenom färdplanen för de närmaste dagarna. På torsdagen (Kristi Himmelfärs dag) var det tänkt att vi skulle ta oss till Landskrona och Lustbåtshamnen vid vattentornet med grillkväll på klubbhusets baksida. Fredagen skulle vara liggedag med en gemensam promenad till Citadellet och Citadellets koloniträdgårdar - Sveriges äldsta. Sträckan är ca 2,5 km och man passerar även Kaptensgårdens skulpturpark och Konsthallen.

Vid samlingen på fredagskvällen skulle nästa färdmål planeras. Väder och vind skulle få styra valet. Det kunde bli på danska eller svenska sidan.

### Hur blev det då?

Två tillseglade kretsbatars besättningar samlades tillsammans med besättningarna från tre kretsbatars i Lomma i kretsens klubbhus. Väderprognoserna för de kommande dagarna var usla - NV-liga kulingvindar och kraftig sydgående ström. Väderläget hade dessutom fått vissa av de föreslagna matleverantörerna att hålla stängt. Kvällens samvaro var som vanligt med "högt i tak". Vi bestämde att träffas igen på Kristi Himmelfärdsdagen för att kanske kunna genomföra programmet med en dags förskjutning.

Klubbhusets grill kom då till användning i lä av klubbhuset. Vid denna samvaro konstaterades att den NV-liga kulingen skulle bestå även under fredagen och i något dämpad omfattning även på lördagen.

### Vad gör man då?

En genial tanke väcktes. Bilar fanns tillgängliga i Lomma så varför inte göra det planerade besöket med hjälp av dem.

Sagt och gjort. Vid 13.30-tiden på fredagen landade gänget på en P-plats vid Citadellet i Landskrona.

### Men vad stod på?

Massor av poliser och polisbilar i området. Grinden till södra vallgravsbron låstes när vi var på väg dit! Varför då?

#### Jo, koranbrännaren Palludan var i farten inne på Citadellsområdet

och vi avråddes från att gå in även om han bara hade en begränsad del av området till sitt förfogande.

Vi tog vägen genom koloniområdet och beundrade de vårblommande trädgårdarna. Promenaden avrundades med ett besök i LSS (Landskrona Segel Sällskap) klubblokal där Birgit o Lars Bergström fixat en härlig och trivsamt eftermiddagsfika med både vetekrans och prinsesstårta. Skönt med en positiv final på denna motiga försångseskader.

**I år blev det inte många "nuffror" rätt!**

*Sammanställt av den som planerade "eländet"  
Christer Böös*





Kay värvar medlemmar - Birgitta fotograferar

# Välbesökt Hamnfestival i Limhamn

**D**et verkade som att alla ville till hamnfestivalen i Limhamn de sista varma och soliga dagarna i juli.

Nåja, kanske inte alla, men väldigt många. Redan de första två dagarna hade ca 10 000 besökt festivalområdet, d v s den gamla fiskehamnen och Dragörkajen i Limhamn.

Öresundskretsen var självfallet där och representerades av Senioroptimisterna som bemannade vårt utställningsbord, informerade om vår verksamhet och skrev in nya medlemmar. Vi fick många trevliga samtal och kunde konstatera att SXX inte bara är en respekterad båtlivsorganisation utan också attraktiv för medlemskap. Redan efter några timmar kunde vi välkomna ett halvduussin trevliga båtmänniskor som nya medlemmar. Vår kontaktperson till festivalarrangörer och sponsorer, Bengt-Åke Jönsson, hade ordnat en trivsamt plats vid en fiskehodda och vi hade några riktigt intressanta "seniorbåtar" som grannar vid kajen - dels en av Malmö muséers gamla fiskebåtar med tändkulemotor, dels danska "Elisabeth", K571, från Dragör som är en av de fiskebåtar som fraktade judar över ett farofyllt Öresund under andra världskriget från det av Tyskland ockuperade Danmark.

Limhamns hamnfestival kan beskrivas som en "seniorfestival" i den meningen att det här är ett arrangemang med många år på nacken. Under ett halvt århundrade, 1937-1992 utvecklades Limhamns hamnfest till en folkfest för såväl gammal som ung, med mat, båtar, musik, "roligt att göra", mm. Det var fiskaröreningen Öresund som tillsammans med Fiskarnas Idrottsförening ordnade den första hamnfestivalen. Efter en paus drog Samverkansföreningen "På Limhamn" i gång festen igen 2014 som "Limhamns Hamnfestival". Pandemin framtvängde en ny paus på tre år, men i år blev det festival igen, och av publiksuccén att döma blir det fler hamnfestivaler i Limhamn framöver.

Det var trevligt att vara där, visa SXX-flaggan och "lägga ut landgången" till en trivsamt SXX-gemenskap för nya medlemmar.

Kay Wictorin

**Öresundskretsen tackar för ert fina stöd vid vårt deltagande i årets hamnfestival i Limhamn**

Fiskrökeriet, Limhamn

Kajuteriet, Limhamn

Mastio, Limhamn

COOP, Limhamn

Hjertmans, Limhamn

Restaurang Dragörkajen, Limhamn

Limhamns Kött & Vilt, Limhamn

Jonny Ekdal, Malmö



# Hantverk för Sjöfolk

**K**nopar, splitsar och taglingar var temat för en workshop om marint hantverk strax före midsommar i klubbhuset. Praktiska övningar med tågvirke som friskade upp gamla kunskaper och gav nya.

Dessutom marin krydda i form av tjärad märling som bokstavligen skapade en marin atmosfär.

Att göra en knop med en hand när den andra krävs för att hålla sig fast (den gamla tumregeln en hand för fartyget och en för dig själv) eller att få till knopen med känslan i nattens mörker.

Vi som höll i workshopen – Rolf Odselius, Pär Nickels och undertecknad – var överens med deltagarna om nyttan av detta och om att vi borde upprepa övningarna i vinter. Med ögonsplits och kortsplits, sydd tagling och kronntagling, fallrepsknopar, hur man kastar iland en lina utan att den hamnar i vattnet och annat som är bra att kunna med tågvirke.

Och med doften av tjära!

Håll utkik efter inbjudan när vintermörkret lagt sig.



Per Tistad



*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](http://www.fiskboden.se)



Södra Fiskehamnen Malmö  
Tel 040 152470 - [www.limhamnsfiskrokeri.se](http://www.limhamnsfiskrokeri.se)

# EI En dyr sommar Diesel

## Vad gjorde dom?

**Vi frågade fyra båtägare hur dom påverkats av de höga drivmedelspriserna i sommar.**

### Rolf Odselius Bjärred

#### Greenline 33 elhybrid

- Har tagit kortare turer denna sommar och i lägre fart. Har noterat att även större motorbåtar går mycket saktare nu.

### Alf Ekholst Limhamn

#### Bavaria Sport 36 coupe

- Har haft max otur i sommar. Brukar vara mer aktiv. Planerar att gå via kanalerna till Paris med start början augusti. Tänker gå via Paris till Medelhavet. Det blir 5 knop/5 liter i timmen istället för 25 knop/75 l i timmen.

### Bertil Svensson Landskrona

#### Nimbus 3000 turbo

- Håller så sakta på att avveckla båten.  
- Jag fyllde tanken med 150 l för 4000 kr. Man tänker sig för

### Carl-Fredrik Rosenkranz Lomma

#### Storebro 355

- Kör inte så långt och på samma sätt som tidigare. Nu använder vi båten mer som en "sommarstuga". Vi tillbringar mer tid ombord i hamn och åker i sakta mak. Har upptäckt att dieseln i Danmark är både billigare och bättre än den i Sverige. Båten drar mindre.



## Vad gjorde Öresundskretsen på Norges nationaldag?



På Norges nationaldag 17 maj sågs ett tjugotal förväntansfulla personer på Skeppsbron i Malmö gå över landgången till ett fartyg som förde den gamla svensk-norska unionsflaggan i aktern. Det handlade om ett studiebesök på det unika "seniorfartyget" S/S Bore, till vilket kretsmedlemmarna inbjudits av "Senioroptimisterna". Bore är sannolikt världens äldsta ångdrivna isbrytare som fortfarande går för egen maskin. Fartyget är återställt till ett otroligt imponerande originalskick efter en fantastisk insats av Swecox International AB, Knuth Borg, som 1983 blev ägare och räddare av Bore som då var i ett bedrövt skick. Den 17 nov 1894 sjösattes Bore på Kockums varv, beställd av Malmö stad som stadsisbrytare i en tid av expanderande handel och sjöfart. Bore pensionerades först 1968 och under sitt långa arbetsliv med Malmö stad som "redare" var hon förutom stadsisbrytare också reservfärja för Köpenhamnsbåtarna under stränga isvintrar. Bore kunde ta sig fram i 3 m tjock packis. Det finns passagerarutrymmen ombord och till och med en särskild damsalong. Bore har även en liten postexpedition då hon också kunde göra tjänst som posttransportör över Öresund. Under 1900-talets två världskrig var Bore i Marinens tjänst, bemannad av flottister och beväpnad med kanoner för diverse uppdrag i och kring Öresund.

Under första världskriget fanns det, efter det att tyskarna lagt ut minfält, bara en smal minfri ränna runt Falsterbonäset vilket ställde till det för dåtidens seglande fraktfartyg med klen eller ingen hjälpmotor. Bore blev räddaren i nöden som bogserare på sträckan mellan Trelleborgs redd och Malmö redd. Bore bogserade 12 fartyg i en kolonn efter varandra på varje resa. Det blev sammanlagt 1700 bogserade fartyg under dessa krigsår. Under andra världskriget var Bore först chefsfartyg för Marinens Malmöavdelning och senare bevakningsfartyg vid ubåtspärren i norra Öresund.

Bore är K-märkt och sedan 2012 klassad som traditionsfartyg men har på senare år efter att ha varit borta länge från Malmö under restaureringen endast gjort några enstaka turer i Öresund. Hur ser då framtiden ut? Enligt uppgifter i media har Malmö



stad tackat nej till erbjudandet att staden skulle få tillbaka Bore i originalskick som en donation. Så framtiden är osäker, vilket innebär risk för att fartyget får ny ägare och försvinner för alltid från Öresund. På senare tid har det lanserats ett intressant förslag som går ut på att Bore skulle kunna placeras som museifartyg i torrdockan vid varvsbassängen nedanför SVT:s lokaler på det varvsområde där Bore en gång byggdes. Förslaget gillas säkert av de flesta och förtjänar en seriös behandling. Tänk vilken fin framtidslösning det skulle bli! Bore får ett passande "äldreboende" i sin hemmahamn, vi som bor här får ett "levande minne" av både Kockums varv

och Öresundssjöfarten förr i världen - och Malmö, Skåne och Öresundsregionen får en förstklassig turistattraktion.

Hur som helst så bjöd Boreexperterna Jan Brandt och Ulf Flinth oss på en mycket uppskattad och informativ visning från kommandobrygga till maskinrum. Tack för ett minnesvärt besök, och "en stjärna i boken" till Gunilla Thydell och Bengt-Åke Jönsson för gedigen aktivitetsplanering. Efter besöket ombord blev det lunch och eftersnack på restaurangen - det f d posthuset.

Kay Victorin

## Höstens program



- 17 sept** Säsongsavslutning, klubbhuset i Lomma.
- 13 okt kl 18-21** HLR-kurs (Röda Korset) för behandling av vuxna, klubbhuset i Lomma.
- 26 okt kl 19** Öresundskretsens årsmöte, klubbhuset i Lomma.
- Okt** Kurs i Sjövägsregler
- 8 nov kl 18-21** HLR-kurs (Röda Korset) för behandling av småbarn och ungdomar upp till 18 år, klubbhuset i Lomma.
- Nov** Sjöväderkurs

Mer information om ytterligare aktiviteter kommer via mail.

Kolla hemsidan för aktuell information  
[sxk.se/oresundskretsen](http://sxk.se/oresundskretsen)



## Öresundskretsens medlemmar kallas till ordinarie årsmöte



**Onsdagen den 26 oktober kl 19**

**Plats: Öresundskretsens klubbhus, Höjeågatan 6, Lomma.**

Årsmöte ska enligt stadgarna hållas inom tiden 1 oktober – 30 november och kallelse med dagordning ska vara utsänd senast 12 dagar före mötet.

Årsmöteshandlingarna kommer att vara tillgängliga på kretsens hemsida, sänds som e-post till kretsens medlemmar och kommer att finnas i möteslokalen innan mötet.

Motioner som ska tas upp för behandling på årsmötet ska vara inkomna till styrelsen senast en månad före mötet.

Postadress SXX – Öresundskretsen, Höjeågatan 6, 234 33 Lomma  
eller e-post till [oresundskretsen@sxk.se](mailto:oresundskretsen@sxk.se).

Efter årsmötet bjuds på "räkmacka", öl och kaffe förutsatt anmälan om ditt intresse via e-post till [demisec@mail.com](mailto:demisec@mail.com) senast den 17 oktober.

Varmt välkommen!

*Per Tistad*

*Ordförande*

## Säsongsinvigning 14 maj



**Det är något speciellt med säsongsinvigningar**

**D**et innebär för oss i Öresundskretsen att medlemmarna bjuds in till inte bara trivsam samvaro utan också för att se den stora SXX-flaggan hissas framför vårt "Kryssarklubbcentrum Syd" i Lomma. Detta som en manifestation och markering av att våren är på väg att bli sommar, att båtsäsongen ligger framför oss och att vattenvägarna och färdsålen väntar i Öresund, i den danska övärlden och längs de tyska och polska Östersjökusterna - eller i skärgårdarna och de stora sjöarna.

I år är vi glada för att covidviruset inte längre känns lika rörlighetshämmande. Nu lades i stället viss sordin på den goda säsongsinvigningsstämningen av att det råder ett otäckt krig inte alls långt från oss - i Ukraina. Det försämrade europeiska säkerhetsläget har medfört ökad uppmärksamhet på vårt lands försvarspolitik och våra farvattens betydelse i det sammanhanget och har föranlett ansökan från både Sverige och Finland om att

bli medlemmar i NATO. Vår kretsordförande Per Tistad tog i sitt invigningstal upp inte bara vad som är på gång i Öresundskretsen och vår maritima omvärld utan erinrade också om gamla tider då våra farvatten var i blickpunkten och engelska flottan siktades inte bara vid Vinga, som Lasse Dahlkvist sjöng i en välkänd schlager, utan också utanför skånska kusten.

Efter mingel, invigningstal och flagghissning intogs en liten matbit och så överraskade Bengt-Åke Jönsson, "Gladius", oss med en form av tävling som resulterade i att Carl Fredrik Rosencrantz och Stefan Westergård blev pristagare och förärades SXX-väst respektive Öresundskretströja.

Och så var båtsäsongen 2022 invigd och "förtöjningarna lossade" för nya upplevelser under SXX-flagg, enskilda eller tillsammans med andra medlemmar i olika kretsaktiviteter som t ex senioroptimistarrangemang, SXX:s rikseskader, Hamnfestivalen på Limhamn, mm, mm.

*Kay Victorin*

## Birgittas verkstad

Lagar båtkapell  
syr tillbehör, mm

c/o Gransegel  
Vårbrytarvägen  
216 12 Limhamn

+46704835054

[birgitta@birgittasverkstad.se](mailto:birgitta@birgittasverkstad.se)  
[www.birgittasverkstad.se](http://www.birgittasverkstad.se)

**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.**



Formsydda madrasser,  
Beställ bädd/resärmadrasser

Stor sort, kvalitets båtmattor.  
Vi skär ut & langetterar



Glada vinnare - Carl-Fredrik Rosencrantz och Stefan Westergård



# Dax för Panamakanalen

Efter intensiva dagar i Colón, Panama, var det äntligen dags för oss att ta oss igenom Panamakanalen. Vi hade spenderat 10 dagar i Shelter Bay där man som fritidsbåt blir inmätt och inspekterad för kanalpassagen, väntar in sin kanaltid och sedan förbereder för självaste kanalfärden. Förutom det bekväma livet när man äntligen är i en marina efter flera månader utan att ha varit förtöjd vid en brygga, så var det en stor glädje som långfärdsseglare att vara i just den här marinan.

Shelter Bay Marina är en marina full av långfärdsseglare och vi har aldrig tidigare sett en sådan gemenskap bland seglare. Alla är på väg till olika destinationer, från olika håll, och alla har olika historier. Vissa hade fastnat här lång tid på grund av covid, andra var stressade för att förbereda sig inför kanalpassagen och andra hade insett att detta fick bli återvändsplats och ge sig tillbaka till Europa.

Redan första dagen vid bryggan fick vi en glad påhälsning av ett annat svenskt par som blivit nyfikna av att se en till svensk båt i marinan. De gav oss mycket tips om livet i marinan, besökare hade fri tillgång till en arbetsbod i marinan för sina projekt, det var frukt- och grönsaksmarknad på plats en gång i veckan, det var gemensamma grillkvällar varje vecka och varje morgon klockan 7:30 ringde alla som ville upp till en gemensam VHF-kanal och fick nyheter, väderuppdateringar, ta del av hälsningar och även ropa upp om man behövde hjälp med något eller önskade låna något speciellt verktyg eller utrustning.

Vi var riktigt imponerade men hade samtidigt fullt upp med både förberedelser inför kanalfärden och inför den efterföljande seglingen över Stilla Havet. För passagen genom kanalen så är det ytterst tydligt att man som fritidsbåt inte på något sätt får sänka hastigheten i trafiken eller på något sätt orsaka stopp eller hinder. För detta skäl finns det krav att man måste ha en, av kanalen anställd, rådgivare ombord samt se till att besättningen ombord består av en skeppare samt fyra så kallade "line handlers", två i fören och två i aktern. Som ägare på båten är man dessutom ansvarig att se till att alla är mätta, nöjda och belåtna under hela kanalfärden, vilken för båtar med en marschfart på 6 knop typiskt sett delas upp på två dagar. Detta innebar att vi inför vår kanalfärd behövde förbereda följande:

- Ta bort alla överflödiga tampar och utrustning på däck för att se till att området kring knapen var så fri och lättarbetad som möjligt vid tamphanteringen i slussarna.
- Hyra fendrar för passagen, slussarnas väggar är betongklädda och alla båtar rekommenderas att ha överdimensionerade fendrar för passagen.
- Hyra tampar för passagen, extra långa och tåliga tampar rekommenderas för passagen.



• Täcka våra solcellspaneler. I slussarna kastas tampar ner från väggarna med så kallade "monkey fists" och dessa är kända för att vara väldigt hårda. För att försäkra oss om att de inte skulle skada våra solcellspaneler så knöt vi fast våra sittbrunnsdynor och filter på panelerna.

• Förbereda vatten för kanalfärden. Den obligatoriska rådgivaren kräver under hela färden vatten på förseglad obruten vattenflaska. Om det inte finns tillräckligt med vatten är de berättigade att beställa vatten som levereras med båttaxi till båten i kanalen. Detta till en kostnad om 500 dollar, som bekostas av båten.

• Förbereda mat för kanalfärden. Det är obligatoriskt att servera varm frukost, lunch och middag genom hela kanalfärden. Om inte maten är till rådgivarens belåtenhet så är de berättigade att beställa mat som levereras med båttaxi till båten i kanalen. Detta till en kostnad om 500 dollar, som bekostas av båten. Eftersom det finns väldigt begränsat med tid för att laga och servera mat under färden bör all mat vara förberedd i förhand.

• Motorservice. Man går på motor genom hela kanalen och det krävs att man håller en hastighet om minst 5 knop. Om man är för långsam eller av andra anledningar är långsam (exempelvis motorhaveri) så bogseras man därifrån och får betala en bot. Därför bestämde vi att en full motorservice var passande.

• Uppdatera försäkringar då vi var tvungna att uppvisa att vi var fullt försäkrade genom kanalen.

• Ordna s k line handlers. Besättning måste, som nämnt, bestå av en person som har rodret och fyra personer som hanterar tamparna. Den obligatoriska rådgivaren är inte medräknad i någon av ovan roller. Två av Charlottes farbröder (en som hade varit med ombord sedan Martinique och en som bor i Panama City) hängde med oss genom kanalen. Utöver den här besätt-

ningen, hyrde vi även in en professionell line handler via vår agent. I efterhand är vi mycket glada att vi hade en professionell line handler ombord, även om det är vanligt att båtar lånar varandras besättning för färden. Gabriel, vår line handler, hade gjort kanalfärder i åtta år och hade full koll på hur alla tampar skulle förberedas, var de skulle vara, var fendrarna var bäst placerade och hur man förtöjde vid den stora bojen i Gatun Lake under natten.

• Konservera watermakern - varken vattnet innan, under eller direkt efter kanalen är tillräckligt rent för watermakern. Eftersom watermakern ska köras var tredje dag för att undvika beväxning behövde vi konservera den.

För allt papersarbete och byråkrati som krävdes för att ta oss igenom kanalen, och eftersom vi är på ett tight tidsschema, så tog vi hjälp av en agent. Trots kostnaderna för att ta hjälp av en agent var det beslutet något vi tagit redan innan vi lämnade Sverige.

Trots alla rykten vi hört innan resan, och all "nyttig information" som flödade i marinan innan avfärd, var kanalfärden inte alls så dramatisk. Man gjorde färden på två dagar med tre slussar per dag och däremellan fick man uppleva en vacker, om än mycket varm, kanaltur där vår rådgivare glatt delade med sig av information och historia om kanalen. Strax över ett dygn efter att vi startade på Atlantsidan, så kunde vi glida ut på Stilla Havet. Vi var båda väldigt trötta men samtidigt mycket nöjda över att ha genomfört passagen, som varit en milstolpe för oss båda, utan att båten hade några nya skador.

Väl ute på andra sidan hade vi ett par dagars återställning efter kanalen och förberedelser inför vår längsta etapp såhär långt på resan, strax över 4000 sjömil, och dessutom första havet vi skulle korsa ensam. Samtidigt väntade vi även paket med reservdelar som var på väg från Sverige, vilket visade sig vara mycket krångligare att tulla in än vi hade trott. Men som tur var hade vi annat som höll oss sysselsatta under väntan. Med information om att mat kan vara svårt att bunkra på kommande destinationer ville vi bunkra så mycket torrvaror vi bara kunde, samtidigt som matpriserna visade sig mycket högre än vi hade förväntat oss. En taxiresa på dryga 20 minuter kostade mindre än ett paket flingor.

Sedan är det även det typiska inför en längre överfart, bunkring av diesel och vatten, förbereda mat för de första dagarna, städa och stuva undan allt på båten, inspektera riggen, slänga så mycket sopor som möjligt (med en dryg månad ute till havs blir det en del skräp och man vill helst behöva ha med sig så lite som möjligt) och för nästa destination fanns det även administration som skulle skickas i förhand då man i och med covid behövde söka tillstånd för tilltänkt ankomst och lämna in vaccinationsintyg etc.

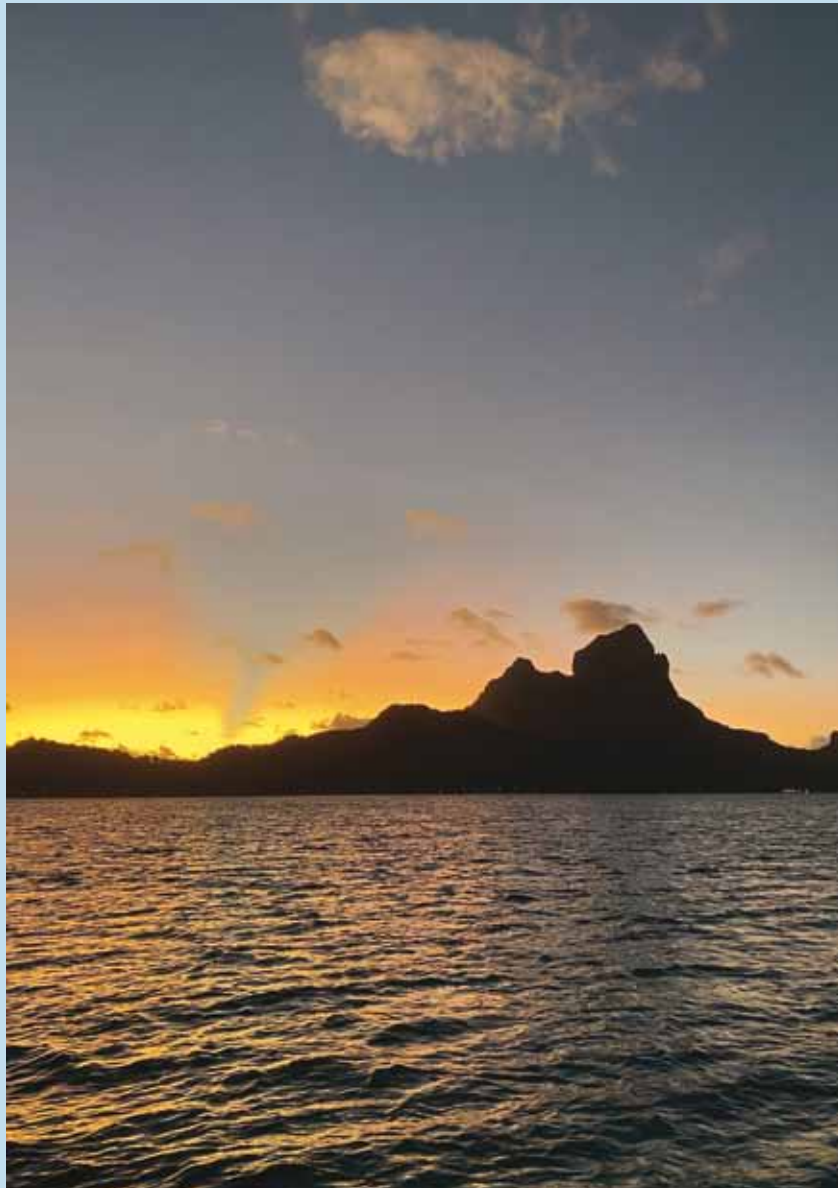
Sen var det äntligen dags att lämna Panama och sticka ut på Stilla Havet, vi lämnade ett grått och åskande Panama City där regnsäsongen precis hade dragit igång för en dryg månad ute till havs. Vi hade hittat ett litet väderfönster där det såg ut att förhoppningsvis finnas lite vind, i en flera veckor lång period som hade visat på obefintlig vind för sträckans första vecka. Vi började halvt nervöst undra om Stilla Havet skulle leva upp till sitt namn och vara väldigt stilla.

Vi hade lite vind det första dygnet som tog oss en bit ut ur bukten och förbi den värsta trafiken. Men sedan tog tyvärr lyckan slut och vi fick kämpa oss fram i de ytterst svaga vindarna som fanns där. Vårt mål var att ha en sydvästlig kurs, gärna med betoning på sydlig för att komma undan bältet av låga och varierande vindar som typiskt sett placerar sig längs med ekvatorn. På dagtid hade vi lätta och skiftande vindar medan nätterna fylldes av nervös segling förbi åskoväder, med främsta fokus att undvika åskan och blixtnedslagen som lyste upp hela himlen. Det var ett par nätter med väldigt lite sömn och vi hade fullt fokus på att kämpa oss söderut för att komma längre och längre från ekvatorn. Ekvatorn passerade vi vid 01:30 på natten och eftersom det var första gången för oss båda att segla över ekvatorn så hade vi bestämt oss för att fira detta. Det firades med rom vi fått med oss från Sverige, till både oss och Neptun och en påse svenska Haribo Nappar som skickats från Sverige. Vi var båda väldigt trötta men också glada över att ha passerat resans första milstolpe. När vinden därefter försiktigt började fylla i så hade vi en typisk kryss mot Galapagosöarna. Vi hade en dryg veckas kryss och samtidigt som vi hade börjat komma in i dygnsrytmen av 3 timmars vila följt av 3 timmars vakt så hade vi börjat få besök. Fram tills dess att vi befann oss rakt söder om Galapagosöarna så hade vi ett gäng fåglar ombord som bestämde sig för att åka snålskjuts på oss och samtidigt bajsar precis överallt. De verkade inte de minsta rädda eller skygga och vår Påsk spenderades med att dagligen skura bort fågelbajs från solcellspanelerna (för att inte reducera deras solupptagningsförmåga).

Drygt åtta dagar in på resan, precis när solen hade gått ner och mörkret infann sig, så slutade plötsligt vindinstrumentet att funka. Det slog av helt plötsligt och autopiloten, som då var inställd på att styra efter vindriktning, började varna om att det inte alls kunde hålla kurs. Vi tog fram ficklampan och letade efter glapp eller skada vid instrumentet, vid mastfoten och i systemen ombord men kunde inte hitta något. Nattrotationen på skiften skulle börja och vi bestämde oss för att segla under natten utan vindinstrument. När solen gick upp nästa dag kunde vi dock fortfarande inte hitta något uppenbart fel, det måste vara glapp antingen i masten eller uppe vid givaren.

*forts.....*





Som tur var hade vi dock en reserv med oss ombord. I bytet till ett nytt vindinstrument och givare innan avfärd hade vi sparat den gamla uppsättningen som reserv. Vi grävde fram den (självljart djupt undanstuvad eftersom den inte skulle behövas) och riggade en provisorisk ny vindgivaren i solcellsbågen. Den var inte alls lika pålitligt som den i masttoppen och autopiloten kunde inte längre styra på vindriktning men den gav oss ändå en indikation på vindstyrka och förändringar i vädret. Detta var extra värdefullt på nattpassen när allt är kolsvart och man varken kan se vågmönster eller moln.

När passadvindarna äntligen började fylla i efter att vi passerat Galapagosöarna kunde vi så sakteligen se att milen började avverkas långt snabbare än när vi kryssade. Den mentala skillnaden när man faktiskt seglar mot sitt mål, hellre än dit vinden tillåter en, är även den stor och livet känns allt lättare.

Samtidigt började lunket som infinner sig på långa passager - man har hittat sina mattider och när det passar att sova. Man lägger stor tankeverksamhet på vad man ska äta, baserat på vilka färskvaror som eventuellt behöver ätas innan de blir dåliga och hur mycket båten eventuellt lutar och gungar. Ser det ut att bli hårdare väder ett par dagar, så förbereder man med storkok på rätter som alltid går hem - för oss är det oftast köttfärssås. Man hanterar också slitage som uppstår under längre sträckor med ihållande segelsättning, hanterar

det som behöver åtgärdas direkt och noterar det som behöver korrigeras eller anpassas inför nästa seglats. Någonstans i detta lunk så börjar man också konstatera att den godare maten börjar ta slut, de böckerna som verkade bäst har tagit slut och även de poddarna man tyckte verkade mest spännande tar slut. Vi passerade halvvägs (distansmässigt) efter dryga 20 dagar till havs och den mentala nedräkningen började snabbt. Vi började fantisera om vad vi ville äta när vi kom fram, vilken veckodag vi kunde tänkas komma fram på och samtidigt fundera på hur många dagar vi hade tid att stanna på Marquesaöarna innan det skulle bli dags att skynda vidare till Tahiti, allt enligt ett schema baserat på orkansäsonger och därmed ett behov att hinna till Sydafrika till december.

Efter 33 dygn till havs kunde vi gladeligen se de gröna vulkaniska öarna torna upp sig och det kändes underbart att äntligen säga "land i sikte". Vi kom fram på en lördag förmiddag och våra vänner som vi lärt känna i Panama, som låg i samma vik, kom snabbt över med en påse färsk frukt och bjöd över oss på en kopp kaffe kort därefter. Färskvaror och möte med andra människor kändes som en stor lyx efter mer än en månad till havs.

Vi var nöjda och glada över att ha lyckats korsa Stilla Havet.

Vi hörs  
*Charlotte & Max*



## Förarintyg och Kustskeppare på två dagar

Under en helg i klubbhuset passade tre seglare på att hinna med både förarintyg och kustskepparutbildning.

Karin Meddings höll i kursen och hon säger att det blir lite annorlunda när alla har sjövana sedan tidigare. – Det blir en hel del diskussioner från egna erfarenheter. Hon kan tänka sig fler liknande kurser framöver. De tre deltagarna var Stefan, Barbara och Lotta.

## Årlig kontroll av västar i fortsättningen

Den 8 maj genomförde Olle Svärd och Conny Walin flytvästkontroll i klubbhuset.

Intresset var stort - totalt hade det anmälts kontroll av 52 västar.

Nu när pandemin är över kommer vi att återgå till årlig kontroll av västarna, säger Olle.



# O-dyra segel, finns det?

Som segelköpare vill man göra en så bra affär som möjligt, köpa till lägsta möjliga pris, få ett segel med bästa kvalitet och sist men inte minst en snabb leverans.

Nu kan vi erbjuda allt detta med våra GSC, Gransegel Standard Cruise segel. Tack vare stora inköp och rationell tillverkning är dom verkligen O-dyra, och trots namnet standard är dessa segel allt annat än just det.

Varje segel designas och tillverkas individuellt för just dig och din båt. Detaljer som Cunningham, profilerade lator och segelnummer etc. ingår alltid när du vänder dig till oss på Gransegel.

Vi monterar Granen med stolthet i varje halshorn innan seglet läggs i segelsäcken.

Beställ för leverans till seglingssäsongen, ta kontakt med någon av våra skickliga segelmakare för att höra vad vi kan erbjuda till just din båt.

The logo consists of the letters 'G', 'S', and 'C' in a bold, sans-serif font. The 'G' and 'C' are blue, and the 'S' is yellow.

WWW.GRANSEGEL.SE  
08 718 30 60, 040 15 00 28

A white sailing boat with a large, vibrant blue sail is shown on a body of water. The boat is moving towards the right, leaving a white wake. The background shows a forested shoreline under a cloudy sky.

Gransegel

