



**Svenska
Kryssarklubben**
Blekinge

KRETSAKTUELLT

Sommaren 2026



Segling för alla.

Foto: BM Österling

Nya medlemmar hälsas varmt välkomna!

Ylva och Mikael Lundgren	LUND	
Thomas Preiß	OSTERODE	Tyskland
Ulf Friberg	KRISTIANSTAD	
Ulf Nilsson	DÖSJEBRO	
Roger och Monica Johansson	NÄTTRABY	
Doris Nicht	KARLSKRONA	
John Thyr Alklid	LJUNGBY	
Caroline Arvill	KALMAR	
Mikael och Helén Waldhauer	SKANÖR	
Jörg och Sabine Colling	GELSENKIRCHEN	Tyskland
Robert, Marie, Karl och Valter Aulin	KARLSKRONA	
Håkan Lorentzson	SÖLVESBORG	
Per Ståhl	NÄTTRABY	
Kennet och Birgitta Larsson	OXELÖSUND	

Innehåll

Kretsaktuellt ges ut av Blekingekretsen av Svenska Kryssarklubben och kommer ut med tre nummer per år.

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

Vi har inget kontor men Du är alltid välkommen att ringa till någon i styrelsen.

E-post: blekingekretsen@sxk.se

Hemsida:
www.sxk.se/blekingekretsen

Nya medlemmar	2
Annicas sida	3
Program sommaren 2026	4
Hänt sen sist	7
Byta båt	10
Svenska sjö annons	15
Kärleken till fyrar	16
Rikseskader-sommaren-26	20
Fler svajbojar?	20
Båtteknik	21
Båttekniska kommittén	24
Utklippan	25
Byssan	26
Funktionärer	27

Annicas sida



Släpp båtfolket loss – det är vår!

Tänk att samma känsla infinner sig varje år vid den här tiden. Den där pirrande längtan efter båten, havet och seglingen. Några av er har redan hunnit sjösätta, medan vi andra går och putsar på de sista detaljerna innan det äntligen är dags. Oavsett var du befinner dig i förberedelserna är det något speciellt med just våren – allt ligger framför oss.

Har du inte planerat sommarens äventyr ännu så kan du vara lugn. Vi har en rad roliga och trevliga aktiviteter på gång: båtmötet på Tromtö, 24-timmarsseglingen, Qvinna Ombord-träffar och mycket mer. I tidningen hittar du hela programmet och jag lovar att det finns något för alla, oavsett erfarenhet eller ambitionsnivå.

Som vanligt har vår redaktör lyckats få ihop en fin mix av artiklar, tack vare er medlemmar och våra engagerade funktionärer. Fortsätt gärna att bidra – har du en upplevelse att dela, ett bra tips, ett recept som funkar ombord eller kanske några fina foton, hör av dig. Det är era berättelser som gör tidningen levande.

En av sommarens stora höjdpunkter närmar sig också: Rikseskadern! För första gången går den till en plats i Sverige, och vilken plats sen – världsarvsstaden Karlskrona. 70 platser är bokade i gästhamnen och senast jag hörde var 68 båtar anmälda. Det är svårt att inte bli imponerad. Vilken kraft och gemenskap det finns i vår förening.

I maj lanseras dessutom den nya navigeringsappen för oss medlemmar i Kryssarklubben. Det ska bli spännande att se vad det innebär i praktiken. Lite nytt piggar alltid upp och gör oss ännu bättre rustade inför sommarens turer. Nu är det bara att hålla ut de sista veckorna, fortsätta skruva, slipa och drömma. Snart är vi där – ute på vattnet igen.

Vi ses i sommar!

Program sommaren 2026

30 maj kl 10 ses vi på nästa båtträff i Qvinna Ombord Blekingekretsen.

Då är temat hamnmanövering, tilläggning och platstips i natur- och båthamnar utmed ostkusten. Ta med dig ditt favoritsjökort och hamnguide och dela med dig och spana på nya smultronställen! Hur ankrar man bäst och sover tryggest i naturhamnar? Hur väljer man plats utifrån nattens väder? Hur förtöjer man i naturhamnar utan hammare? Måste man ha gummibåt? Vilka frågor och tips har du? I första hand ses vi med båt, i andra hand på land i Ronneby.

Spana in vår Facebookgrupp: SXK Qvinna ombord Blekingekretsen.

Anmäl dig senast den 23 maj!

Välkomna

Annika och gänget

Båtmöte på Tromtö

Årets traditionella båtmöte förlägger blir igen på trivsamma Tromtö, strax väster om Karlskrona på position 056°09,1 N, 015°28,9 E.

Vi hoppas på ett lyckat och trevligt möte. Vi brukar ha tur med vädret.



Träffen äger rum den 6 juni.

För de som anmäler sig i förväg (via e-post anmalan.blekingekretsen@sxk.se eller telefon 0706-790188) betalar kretsen hamnavgiften. Ange då båttyp/båtnamn.

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

Vid 18-tiden kan det vara dags att börja grilla det medhavda. Endast den fasta grillen i hamnen används. Klubben bjuder på en aperitif. När det skymmer kan vi dra oss in i Navis klubbhus som vi har hyrt.

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

Lasse

Nya möjligheter att segla 24-timmars

Det är en speciell utmaning för en seglare att lämna hemmahamnen och vara tillbaka 12 eller 24 timmar senare utan att gå för motor, lägga till eller ankra.

Många av oss har många aktiviteter och det kan var begränsande att vi bara erbjuder 4 tillfällen under en säsong. Därför provar vi något nytt år. Vi erbjuder möjligheten att själv välja starttid under en vecka.

Datum för 24 timmars 2026.

Första möjligheten: Välj själv starttid mellan den 1 juni till den 14 juni.

Andra möjligheten: Välj själv starttid mellan den 6 juli till den 12 juli.

Tredje möjligheten en traditionell 24h: lördagen den 29 augusti

Fjärde möjligheten en traditionell 24h: lördagen den 5 september

För traditionell 24-timmars gäller start mellan kl 12 och 15 på angivna dagar.
12-timmars startar kl 07-10.

Regler, punkt- och distanstabeller med mera finns på 24-timmars egen hemsida. Använd gärna mobilappen '24-timmars' som funkar som loggbok under seglingen. Du hittar appen på Google Play.

Anmälan helst på 24-timmars anmälningssystem på hemsidan.

Om ni har frågor går det bra att kontakta

Lars Möller: lars.moller@sxx.se

eller Bert-Ove Bejevik: bert-ove.bejevik@sxx.se



Har Du bytt e-post adress?

Vi skickar påminnelser och ny information med e-post, så att Du snabbt blir uppdaterad om vad som är på gång. Så håll din e-postadress aktuell.

Missa inte viktig information, ändra NU!

Ändra själv i medlemsregistret, eller skicka din nya adress till

blekingekretsen@sxx.se



Karlshamn Boatshow 14-16 augusti

Den 14-16 augusti går Karlshamn Boatshow av stapeln, som vanligt. Blekingekretsen kommer att vara där för att göra PR för Kryssarklubben och helst också värva några nya medlemmar. Vi kommer också att ha våra medlemsartiklar till försäljning (flaggor, brickor etc.).

Titta gärna in och säg hej och se vad vi har.

Båtmöte i Hällevik 29 augusti 2026

Varmt välkomna till Hällevik för traditionsenligt säsongavslut. Under våren har det skett en del med hamnen i Hällevik, Det norra pirhålet har fyllts igen med resultat att den sjöhävning som kunde ske vid gästbryggan när Sydostan låg på har minskat dramatiskt. Hamnen har därmed blivit säkrare och också utvidgats med ytterligare en gästbrygga där det går att lägga till långsides. Anmäl er till stefan.berg@sxk.se Träffas gör vi runt 14:00 och vi bjuder på hamnavgiften. Lördagen 29/8 anordnas också Hanö Runt kappsegling av Hälleviks båtklubb så det kommer att bli livligt i hamnen denna helg.



Hänt sen sist

Föredrag om gasol

Torsdagen den 29 januari samlades några nyfikna till en afton i gasolens tecken. Föreläsare var Anders Pålsson och platsen var Folkets Hus i Karlshamn.

Anders som har en gedigen bakgrund inom området, hade satt ihop ett föredömligt häfte ”Åhörardokument” med titeln ”Gasol en energibärare för många användnings-områden” Dessa delades ut till samtliga närvarande, som tyvärr inte räknade ihop till fler än ett knappt femtontal.



Anders startade från grunden och gick metodiskt och välstrukturerat igenom allt från gasers olika faser och kemiska sammansättning, brännbarhetsområden, handelsnamn och temperaturberoende i olika länder/regioner till mer praktiska frågor och applikationer som flaskor, armaturer, gängor och inte minst säkerhetsfunktioner vad gäller inbyggnad, regulatorer, slangar, fyllnadsgrad mm, men också olika åtgärder vid brand. Årlig inspektion, varvid förutom läckagetest, utbyte av slitna och tveksamma komponenter påtalades speciellt.

Efter denna grundliga genomgång bjöds på en fruktstund och lite mingel. Härefter ägnades tid till standarder och dess förändring och diskussionen mynnade faktiskt ut i att en upprättad ISO standard nu skulle finnas tillgänglig. Härutöver blev det fråge- och diskussionsdags, varvid mycket såväl stort som smått penetrerades, diskuterades och förklarades. En faktaspäckad, informativ och trevlig BTK-kväll.

Vid pennan: SVANTE ROSÉN



Exempel på Kryssarklubbens profilprodukter.
Det finns fler på hemsidan.

Ytbehandling hos 1852 i Karlskrona

Text och bild: Mats-Ola Landbris

Ett 20-tal kryssarklubbare besökte 1852 den 3 mars 1852 för att lära sig mer om polering och vaxning.

Roger Malmén och Jimmy Johansson berättade och visade hur de jobbar.

Det var ett intresserat auditorium som ställde många frågor vilka Roger initierat besvarade.

Några exempel på vad som lyftes fram i samband med polering:

- En ren yta är en förutsättning för ett bra resultat.
 - Ta inte för mycket polish - några "duttar" räcker. Gnid ut medlet innan du startar maskinen.
 - Kör på maskinens lägsta varvtal.
 - De använder roterande maskiner vid polering av stora ytor typ fribord. Oscillerande maskiner för mindre ytor.
 - Dimma lite vatten på ytan vid polering.
 - Luta inte maskinen vid polering av stora plana ytor.
 - En mattare yta kräver att man börjar med en grövre polish. Riktigt matta ytor kräver våtslip.
 - En grövre polish kräver en hårdare svamp.
 - Temperaturen på ytan är avgörande för resultatet. Temperaturen bör vid polering vara kring 45 grader för att oxiden ska försvinna. Blir det för varmt (kring 60 grader) kan gelcoaten brunfärgas.
 - Temperaturen bör vara minst 15 grader vid polering - något som kan vara svårt att uppfylla vid utomhusförvaring och tidig sjösättning...
 - Vax försluter sedan den polerade ytan.
- Ytterligare tips:
- Tvätta med båtschampo på hösten. Kraftigare medel tar bort vaxet också. Med ett bra vax bör det räcka med att endast vaxa andra året.
 - Eventuella stripes ska inte poleras, endast vaxas.



Vi tackar Roger och Jimmy för alla goda råd.

Qvinna ombord

Text och bild: Irina Halling

Mars är en bra tid för att börja förbereda sig inför nästa båtsäsong. Därför har Qvinna Ombord träffats på Karlshamns bibliotek och pratat om båtterminologi, väjningsregler, lanternor och ljudsignaler.

Vi hade en intressant diskussion om vilka ord som används för de olika delarna på segel- och motorbåtar, och vilka som är vanligast ute på havet. Vi fick också lära oss några helt nya termer, förstås.

Vi hade även spännande samtal om sjölagen och fartygssäkerhetslagen. Vi pratade om gott sjömanskap och hur man agerar i en akut situation, befälhavarens ansvar och även besättningens ansvar – något som ofta glöms bort. Efter den teoretiska genomgången försökte vi lösa uppgifter om vem som gör vad ombord, vilka skyldigheter som gäller, och vi diskuterade också dagens artikel i BLT ”Promillebåtarna kan inte stoppas” (2026-03-07, Anders G.Bergquist).

Därefter fick vi en väldigt spännande teoretisk övning i väjningsreglerna. Vi löste alla uppgifter galant och snart ska vi försöka använda regler som ”vinden i höger öra – bara tuta och köra”, ”håll styrbord fri” och ”babord halsar väjer” i praktiken. Sommaren kommer ju snart!

Lanternor är en viktig del av gott sjömanskap. Vi tittade på exempel på gångljus och ankarljus. Därefter diskuterade vi det allra viktigaste – hur jag kan förstå vilket slags fartyg som befinner sig nära mig och hur det rör sig: mot mig eller i motsatt riktning. Vi delade erfarenheter från egna dimma- och nattseglingar och testade även att signalera till varandra i ”mörker” med ett riktigt signalhorn. Väldigt roligt!



Vill du vara med på vårt nästa möte? Välkommen!

Stort tack till Karlshamns bibliotek för att ni ger oss möjlighet att träffas i en trevlig lokal vid Bokbåten!

Byta båt?

Text och bild: Staffan Österling

Om man funderar över att byta båt, när och varför gör man det? Det går naturligtvis inte att ge ett generellt svar på frågan men om man gör som vi – byter efter 45 år med samma båt så går det att ge lite fler svar och dessa tecknar jag lite av efter drygt en sommar med ”den lilla”.

Motor-, segelbåt eller !!!! husbil.

Först måste jag diska av valet av farkost. Att hemfalla till husbil var inte aktuellt. Även om det finns vissa likheter så förefaller skillnaderna vara för stora. Då kvarstår motorbåt eller segelbåt. Jag har kört fartyg i mitt arbete och sedan som ”extraknäck” mindre motorbåtar och sjöräddningsfarkoster. Det busroligt – med rätt båt! Jag tror att resonemanget – *för seglaren är resan det viktiga medan för motorbåtsföraren är målet det viktiga* – stämmer in på oss. Att ta en segelrunda på Danmarks- eller Borgmästarfjärden blir liksom lite olika med segel eller motorbåt.

Varför lämna den gamla båten?

S/Y Vindil, en Laurin 32 om sedermera tillskrivet displacement om över 6 ton, har alltid haft ett aktningvärt avstånd mellan däck och den mark man står på efter upptagning. Särskilt har detta märkts när man står i sluttningen på KSS. Att fixa en lämplig ”ställning” för att t.ex. polera skrovsidorna blir då en tredimensionell övning. Oftast med gott resultat men någon gång har bygget rasat med, dess bättre, endast en sträckning i armen som värsta följd. Apropå armen så protesterar den numera allt högljuddare mot att användas vid polering. Och det gäller även om man skaffa hjälp som en polermaskin.

Till detta kommer sporadiska fel på gyrot, alltså lite yrsel, när man står på däck och njuter av utsikten. Ergo - det kanske kan vara dags att fundera över någon annan båt med lägre däckshöjd, mindre poleringsyta o.s.v. Särskilt som de tidiga tankarna om riktig långsegling med en lämplig båt inte känns lika möjliga idag.



Till vad?

Det första den tekniskt lagda då måste göra är att sätta sig ner och formulera en kravspecifikation. Punkt nr 1 – segla, punkt nr 2 – inombordsmotor, punkt nr 3 – övernattningsbar, punkt nr 4 – gärna rullgenua, punkt nr 5 osv.

En summering av en låååång krav- och önskelista pekade mot något strax över 40

fot. Hallå!!! Det var ju inte dit vi skulle!! Således efter rensning behölls de tre första punkterna samt punkt nr 0 – mindre båt. Sådana absoluta nödvändigheter som toalett och dusch, kök med dubbla vaskar, rinnande vatten, spis med ugn, mikrovågsugn, varmvatten, bogpropeller, navigationsbord, plottrar, navtex, hjälpkärra, jolle i dävert osv fick raskt stryka på foten.

Alltså fick man börja i andra ändan av storlekssortimentet. När jag växte upp fanns många små havsseglare och själv ägde jag före S/Y Vindil en Magnifik Midget. En gång var den mysig att segla med i Stockholms skärgård. Kan den storleken vara mysig i Blekinge skärgård? Något i den storleken fast med inombordsmotor?



Det sistnämnda kravet reducerade marknaden en hel del. Annars finns det gott om små äldre segelbåtar men det är nästan alltid med ”baksmälla”. Intet

ont om det men minnen från övningar med ”Jönsson” sitter kvar. Utöver några tankar om att konvertera en liten fenkölare med ett elektriskt propelleraggregat så fokuserades letandet mot storleken 20-25 fot med inombordsmotor. En modell som dök upp ganska tidigt var Marieholm MS20 som även finns i en modell med akterruff då med beteckningen AC 20. Under vidare letande fanns det plötsligt en AC20 till salu i vår klubb!!! Alla funderingar kring behov av ”tillstånd från regeringen” för ensamsegling från Stockholmsområdet, dyra lastbilstransporter därifrån eller annorstädes kunde plötsligt läggas åt sidan. Sagt och gjort efter inspektion och provsegling så blev det affär.

Från 32 till 20 fot.

Plötsligt efter bara någon månads uppehåll var jag båtägare igen!! Från Stor-Vindil till Lill-Vindil. På vägen försvann den relativa bekvämlighet och stabilitet som varit ett faktum sedan jag byggde inredningen våren 1979. Nu hade jag en båt som var 12 fot kortare, med nästan halva masthöjden och mindre än en fjärdedel av deplacementet men den kunde segla, den hade inombordsmotor och den var övernattningsbar. Särskilt charmigt i sammanhanget är en broschyr från tillverkningsåret 1977 som kungör att detta är en långfärdsbåt för den lilla familjen. Tänk vad tiderna förändrats. Två vuxna och två barn under flera semesterveckor. Sådant kräver väl idag minst 38 fot med fyra solcellspaneler eller...?

Back to basic!

När man kliver ombord eller rör sig så märks det igen. Vingligt kanske man kan tycka. Samtidigt lär en av utmaningarna vid ökad ålder vara att behålla balansen. Så bra då att man kan öva och underhålla innan det kanske blir ett problem! Att hissa storseglet kan göras stående i förruffen, om man har fällt sprayhood! Skall man skota hem genuan är

det bara att ta i. Vinschspakar blir mest i vägen och vid riktigt frisk vind är det bara att göra som när man seglade 606. En snabb tillfällig lovning och hemtagning! Den stora skillnaden mellan båtarna märks om det går lite sjö då ett lättare skrov med trubbigare förskepp gör sig påmint. Men fram till dess känns det som att åter igen köra min BMC Mini /"hundkojan" där man satt med rumpan ca 30 cm från asfalten. Närheten till det våta elementet är påtaglig på ett positivt sätt.

Från 250 till 30 kg

Den mindre masten har redan kostat mig en extra Vindex och jag minns, med marginellt ökad förståelse, diskussionen inför höjningen av mastkranen. Nu är den inte längre genomgående och stabil så fort man satt "grundbulten" men å andra sidan så kan jag, såsom med min Magnifik Midget, ta masten på axeln och bommen under armen. På den tiden mastade jag på vid en vanlig handelskaj genom att räckta ner masten till mastfoten och sätta förstag, undervant på ena sidan och därefter tippa/hålla masten mot andra sidan och sätta resterande undervant. Tipset denna gång var att lyfta i fock eller spinnakerfall. Då hänger masten fritt utan balansproblem. Det har jag provat med gott resultat. Vi får väl se om det finns andra varianter?

Åter till sovsäck!

Så var det ju det där med övernattningsbar. En gång i tiden gick det att genomföra byxpåtagning i min Magnifik Midget som en trestegsraket. Dvs om man inte ville göra det mer offentligt. De senaste fyrtiofem åren har jag varit bortskämd med fri höjd på över 190 cm. "Slösat" med att gå i trätofflor ombord. Så blir det inte mer. Madrasserna ser ut att vara lika "bekväma" som de som en gång fanns på min Magnifik Midget. Dvs "diskunderlägg+". Då somnade man ovaggad men sedan dess har väl kroppen stelnat en del. Om förmågan "övernattningsbar" skall nyttjas i någon mån är det kanske dags att uppgradera dynorna till något mer komfortabelt. Ett projekt för framtiden?

Sista veckan innan avmastning provades campingmöjligheterna. En tur till Stenshamn tillsammans med hunden fick vara lagom. Därute finns ju, förutom promenadrundor för hunden, både el och vatten och dusch, för den som numera har blivit lite bekväm. En lite blåsig natt påminde om närheten till elementen. Vindbruset och kluckandet gick direkt genom enkelskrovet men förutom lite dialog med hunden om vem som skulle ha den bästa sovplatsen sov man nästan lika gott.

Resurser för gourmanden

På Stor-Vindil var det från början ett fotogenkök med snabbtändning. Vid sekelskiftet skiftade jag till gasolkök. Därmed förelåg det



under hela den tiden ganska bra matlagningsmöjligheter såväl i hamn som under gång. Jag vet att andra har haft spritkök i båten men för mig blir det en nyhet. Inte minst med tanke på att ”det hele” hänger i en kätting. Nu är det väl inte tänkt att det skall bli några kulinariska utsvävningar. Kanske den idé som ett danskt par, som samseglade med oss för många år sedan, i en Lynaesjulle tillämpade. Vid förtöjning gick tampen iland och därefter hon eller han med den elektriska vattenkokaren i högsta hugg. El i hamnar finns numera (nästan) överallt så kanske en vattenkokare och en liten induktionshäll blir mer använt än spritköket? Under ”övernattningsseglingen” till Stenshamn så visade sig att det var lösningen med induktionshäll som blev använd. I förliga ruffen finns stuvutrymme och en garderob om SB. Därmed är SB-kojen ca 35 cm kortare än BB-kojen. Jämlikhet måste råda och därmed kunde en ”modul” med samma bredd som ger plats för torrvaror, den gamla Tilleylampan och kan stödja ett nerfällt spritkök monteras. BB och SB koj är därmed lika långa!

Vatten bara bara vatten

På Vindil hade jag byggt en färskvattentank om 185 l som räckte mer än väl för våra seglingar. Visserligen behöll jag manuell fotpump för såväl färskvatten som sjövattnen när det elektrifierades runt om i andra båtar men såväl färskvatten som sjövattnen vatten kom genom en kökskran vid vaskarna. På MS 20 är arrangemanget lite primitivare. Nu finns det en pump i sittbrunnen som, om man kopplar den till en lös plastdunk i BB stuvfack, kan tillhandahålla vatten. Till och med lite primitivare än min Magnifik Midget som hade både vattentank och diskho. Ännu har jag inte driftsatt den lösningen. Vi får se. Det är nästan lika enkelt att ha en lös dunk med tappkran.

Navigare necesse est..

Stor-Vindil var på intet sätt överdådigt utrustad jämfört med samtida och senare ”elektronikbåtar” men det installerades kompass, logg och ekolod nästan direkt. När Decca navigator kom på marknaden blev det en liten sådan som så småningom byttes mot en 6” ”Taiwan plotter” som så småningom fick en ersättare av en 9” B&G. Vid något tillfälle snubblade jag över appen OpenCPN som även fanns för Android. En överårig padda fick nytt batteri och nytt liv och blev en extra plotter. VHF anskaffades tidigt. Först en bärbar som direkt anslutning till VHF-sprötet på 15 m höjd. God räckvidd!!! Alldeles utmärkt i många år men när LCD-displayen blev allt svartare så fick den ersättas av en fast GMDSS VHF som några år senare fick en kamrat i form av en bärbar GMDSS VHF.

Vad göra på Lill-Vindil? Den fasta utrustningen följde naturligtvis med i köpet till den nye ägaren. Den bärbara VHF-en och Android-paddan fick följa med. Naturligtvis tillsammans med sådant hederligt som passare, transportör och sjökort och en Ventimeter! Navigering i sjökort tycks ju dessutom ha fått en viss renässans efter förändringar i omvärlden. Fast kompass saknades så ett arrangemang för att ”fästa” en Silva 70 och Android-paddan SB om nedgången fixades tidigt. På Stor-Vindil fördes

loggbok med utseglad distans osv. För att kunna fortsätta med det så monterades en log och som en händelse var det ett kombiinstrument så det blev även ekolod. Android-paddan är inte gjord för kontinuerlig drift så bäst när man vill se en detalj så släcker den ner för att ”spara ström”. Därför fick det bli en plotter i 7” format. Något fast arrangemang eller kvarsittande bygel var inte aktuellt så det gjordes ett löstagbart arrangemang även där. Lill-Vindil upplevdes inte lika enkel att släppa i ”hackbräde” som Stor-Vindil så det fick även bli en autopilot. Att gå upp på däck under framfart blev därmed inte enbart en förflyttningsövning i snabb takt.

En liten avrundning

Var det då rätt att byta till en mindre båt nu? Man kan alltid fundera över tidpunkt men hellre sälja när köpare finns än vänta för länge. L32 från 1977 kräver dessutom en entusiast till båttypen och de är lite mer sällsynta.

Var MS 20 det rätta valet? Det som fällde avgörandet var det praktiska att båten redan låg på KSS. Alla andra lösningar, MS 20, Magnifik Midget, Havsfidra eller vad som nu kan tänkas var i princip behäftade med en längre hemsegling eller en landtransport som kostar mer än båten och en omedelbar långsegling med en ”ny” båt lockade inte särskilt. Hade det funnit en Havsfidra i Blekinge så hade det kanske blivit en sådan? Å andra sidan har vi under en och en halv säsong seglat mycket – om man räknar tillfälle! I takt med att man blir bekant med båten så blir ”storseglingar” som Aspö runt rutin. Stor-Vindil hade sin första hemmahamn där Carlskrona Veteranbåtar håller till idag men då gick färden alltid in eller ut i sundet mellan Höga holm och Dragsö. Nu har vi gjort sådana viktiga seglatser som ”runt fontänen på Borgmästarfjärden” eller genom Kålösundet.

Det viktigaste – att segla – kan vi fortsätta med.



Det syns när våra kunder är nöjda



Svenska
Kryssarklubben

Svenska Sjö

010-490 49 00
dygnet runt



www.svenskasjo.se

Beräkna din premie idag, och välkommen
att kontakta oss om du har några frågor
kring din båtförsäkring.



Välkommen att försäkra din båt hos oss

Svenska Sjö är specialister på båtförsäkringar och har som ambition att erbjuda våra försäkringstagare kunnig, snabb och smidig skadehantering till låga premier. Dessutom ger vi våra försäkringstagare direkt återbäring på överskottet.

Tillsammans med båtorganisationerna arbetar vi ständigt med att utveckla **de bästa båtförsäkringarna** och trygghetslösningarna för dig och din båtklubb.

Som medlem i Svenska Kryssarklubben
försäkrar du din båt extra förmånligt,
utöver andra rabatter såsom förarintyg.

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



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



Svenska Sjö

Vi delar Båtlivet med dig

Om kärleken till fyrar

Text och bild: Märten Dunér

De flesta människor är förtjusta i fyrtorn, i synnerhet vi som bor vid kusten eller vistas mycket på sjön. Fyren har blivit en självklar symbol för trygghet, omtanke och vägledning och det är inte konstigt att de griper tag i folks tankar och fantasi. Fyrvaktarns dotter på väg in mot land, sjöng Ted Ström.



Själv fäste jag mig i min barndom på 60-talet vid den kompakta Svartklubben och den högresta Understen som sågs ute vid horisonten från Byholmas klippiga strand på norra Vaddö. I min mormors sagor var de förvandlade till Höga herrn och Tjocka frun, som var fast i en evig längtan efter varandra. Man kunde höra deras sorgsna rop till varandra under dimmiga nätter. Det hörde jag ju själv. Så tänk er stoltheten och spänningen när jag som tioåring kom ut till Understen och mötte fyrvaktarna en mörk natt med svepande fyrlyjus.

Fyrtornen känns idag väldigt självklara, i synnerhet sedan Sjöfartsverket tänkt om och börjat rusta upp fyrarna av beredskapsskäl. Men fyrepoken är i form av byggda torn, en tämligen kort period av vår historia. Längre har det funnits eldar på kritiska uddar och även vippfyror där koleld tändes i en järnkorg och lyftes på en hög stång. Men det där med höga torn började byggas först i slutet av 1600-talet, i begränsad omfattning. Den äldsta fyren i Sverige är Kullen vid Öresund som byggdes redan 1635, men de första svenskbyggda fyrarna är Landsort från 1669, Korsö och Örskär från 1687. Under 1700-talet byggdes ytterligare fyrar, men det är först under 1800-talet som fyrar började uppföras i en större omfattning. Det var också 1803 som en särskild organisation började byggas upp för fyr- och lotsväsendena. Sedan utvecklades verksamheten både tekniskt och organisatoriskt med fler fyrplatser, fler fyrvaktare, och säkrare underhåll och kontroll.

På sätt och vis är organiseringen av fyrväsendet och professionaliseringen av fyrvaktarna lika intressant som den rent tekniska utvecklingen av fyrapparater och lampor. Per definition behöver ju fyrar ligga tämligen avsides och det gör att man måste skapa små samhällen av personalen och deras familjer, ofta mer eller mindre självförsörjande under långa perioder. Vad som rent praktiskt skulle göras var ju enkelt uttryckt att hålla den stora lampan brinnande på rätt tider, så rent tekniskt är inte arbetet så avancerat – man bär upp bränsle i tornet, man tänder lampan på kvällen, man drar upp loden som drar runt fyrapparaten, man släcker lampan på

morgonen och sätter på en påse så inte solen tänder vecken genom linserna, man tvättar fönsterrutorna. För att styra detta arbete på distans och se till att det utfördes korrekt organiserades fyrpersonalen i en militärisk hierarki. På exempelvis Utklippan var fyren bemannad av en fyrmästare, en 1:e fyrvaktare, en fyrvaktare, samt ett fyrvaktarbiträde, alla med familjer. Regelbundet visiterades fyrplatsen av överordnad personal som kontrollerade att allt var i sin ordning, all materiell putsad och fungerande, att folk uppförde sig och var uniformsenligt klädda. Allt för att tända en lampa. Svårigheten i jobbet tycks snarast legat i att trivas i den avlägsna tillvaron, hålla sig och sin familj vid liv i en farofylld omgivning, samt hålla sig så redig att tjänsten kunde utföras. Att tillbringa en sommarvecka på Utklippan med att hissa gästflaggor är alltså inte en så märklig lättversion av det ursprungliga arbetet som fyrvaktare.

Den stora snurrande frenell-linsen är visserligen en fransk uppfinning men annars höll sig Sverige framme med flera innovationer inom fyrväsendet, som gasljus, klippapparaten mm. Men det var också den tekniska utvecklingen som höll på att få fyrväsendet på fall. Efter en successiv utveckling med allt bättre bränslen och allt effektivare linssystem, blev fyrarna elektrifierade under slutet av 30-talet och framöver. Därmed behövdes inte så mycket personal och till slut ingen alls. Dessutom blev navigationssystemen allt bättre under 2000-talet, så behovet av fyrar började ifrågasättas. Kasunfyrarna, en annan svensk uppfinning som ersatt fyrskeppen, blev nästan ett större problem som hinder än som varning för de ursprungliga grunden. Nå, ytterligare en förändring kom 2022 med det ukrainska kriget och Rysslands allt mer aggressiva proxykrig med gps-störningar. Nu har man börjat inse behovet av störningsfria alternativ och där är de optiska fyrarna överlägsna, även om man även försöker återuppväcka Decca-liknande nya radiopejlsystem.



Blekinge visar prov på flera intressanta fyror. Kändast är ju våra ståtliga angöringsfyror, Hanö och Utklippan, kanske kan även Utlängan räknas dit. Dessa fyror har till uppgift att underlätta ”angöringen” av kusten, dvs. att se att man närmar sig Blekinge och var ungefär på kusten man befinner sig. Idag har dessa fyror mindre betydelse för



handelssjöfarten då man förlitar sig på moderna navigations-system, men en nyligen inträffad olycka innanför Hanö visar på risken av att vara för säker. Utklippan är numera nedgrade-rad vad gäller lysvidd, och det nuvarande ljuset syftar mest till att varna fartyg från att köra på själva ön, snarare än att leda in dem till kusten och Karlskrona angöring.



Det kan tyckas motstridigt att de stora angöringsfyrarna har relativt liten betydelse när du ska navigera i närområdet. De syns utifrån sjön och de är trygga landmärken när du står på land. När man går från Hanöbukten, innanför Hanö och öster ut, är det i stället de små ledfyrarna Bönsäcken, Listers huvud och Tärnö, som ger dig läget i farleden. Bönsäcken får nog anses som västra Blekinges viktigaste fyr, trots att den rent fysiskt inte är mer än en lampa på en pinne.

Kustfarleden längs med Blekinge har relativt få fyrar, sannolikt för att handels-sjöfarten i den mån den går så nära land, går tämligen direkt till den hamn eller vik man avser. Det är ju främst vi i fritidsbåt som rör oss på de inre farlederna. Ledfyrarna har därför ofta karaktär av en mindre kustfyr, som Tärnö, Saltärna och Gåsfeten och har sitt ljus riktat ut mot sjön.

En egen favorit är Vitaskärv, mellan Garnanäs och Saltärna, som leder in fartyg till en inre led mot Gyö och Järnavik. Annars är det intressant att fundera över med vilken uttänkt precision som ledfyrar ofta är placerade längs farlederna i djupare skärgårdar. När man tänker på att de ska fungera och leda i båda riktningarna, förstår man den grannliga uppgiften att finna lämpliga skär att placera dem på.



För inseglingen till Blekinges större hamnar är farlederna välförsedda med både led- och ensfyrar. Karlskronas hamnbassäng är fylld med fyrlyjus, där vissa bara är ljus på ett sjömärke, andra har en kulturell och arkitektonisk resning, som Godnatts fästningstorn och ensfyrarna Karlskorna nedre på Stumholmen och Karlskrona övre på Bryggareberget har en graciös resning, trots sin modesta höjd. Även inseglingen till Karlshamn domineras av ensfyrar, både Kölö övre och nedre vid Stillerydshamnen, och Karlshamns övre och nedre längs med Drottninggatan.

Ensfyrar är alltid två, placerade på olika höjd och med ett visst avstånd emellan, vilket gör att de även nattetid pekar ut viktiga enslinjer. Har du följt bambustaket av sjömärken in till Sölvesborg nattetid, där leden som bekant gör flera knyckar, är du glad över att flera prickar är försedda med fyrljus och att du har enslinjer att kontrollera din GPS mot. En annan trevlig led att följa nattetid är den förbi Stora Ekön, och in förbi Dunsön och Harön, mot Ronneby hamn och Karön.

Vill man istället pröva hur det är att navigera utan fyrljus, kan man gå in mot Tjärö och Järnavik. Järnavik har uppenbarligen mist sin historiska betydelse som hamn och leden in är inte försedd med det minsta lilla ledljus. För att man alls ska kunna orientera sig, får man lita till tavlor på Tjärö udd och Hattaholmen, nu när stängerna på Store Borre är helt borta.

Avslutningsvis vill jag nämna min absoluta favorit bland Blekingefyrar, Tärnö Östra, med karaktären F WRG, som leder dig in till hamnbassängen norr om Tärnö, från öster. Det är en liten fiskefyr som ibland är klassad som "occasional" ibland finns som ordinarie i sjökortet. Fyrljuset är placerat i ett näpet litet vitt trähus, försätt med dörr och med den nödvändiga fönsterslitsen för ljussektorn. Förr var denna typ av fyr vanlig i trakter med mycket kustfiske, vi hade en handfull utanför norra Vaddö, men idag har de helt försvunnit eller blivit ersatta med "renare" stålkonstruktioner med små och ljusstarka LED-lampor och solceller. Lämnar du Tärnö kan du se vad jag syftar på i leden norrut förbi Joggesö, där det finns två sådana fyrar, en på Joppö, nordväst om Joggesö, och en på Ingeborgsören, sydväst om Östra Bokö. Så även om de större fyrarna bevaras och rustas upp av kultur- och försvarsskäl, sker en aldrig pausad utveckling i den lilla skalan i skärgårdslandskapet. Fyrar i någon form tycks ändå få bli kvar, oss till nytta och glädje.



Påminnelse - Rikseskader 2026 till Karlskrona



2026 är det åter dags för en rikseskader och för första gången har eskadernämnden valt en plats i Sverige.

Rikseskadern tas emot med varm hand av hamnen i världsarvsstaden Karlskrona. Samlingsdatum är 20–24 juli 2026. Mer info hittar du på Kryssarklubbens hemsida: sxx.se

Vill vi ha fler svajbojar?

I Blekinge skärgård har Blekingekretsens Hamn- och Farledskommitté lagt ut 19 st svajbojar som kan användas för ett lunchstopp eller för övernattnig. Det är bekvämt och säkert att slippa lägga till vid land eller ankra. Bojarna ligger på platser som vi bedömt som skyddade för de flesta vindriktningar och gärna i ett naturskönt område.

Nu vill vi gärna få in förslag på lämplig plats för en ny svajboj. Om du känner för en plats, naturskönt och rimligt skyddad, så skicka in ditt förslag till lars.moller@sxx.se.



Bifoga gärna en sjökortsbild där du markerat din föreslagna plats.

HoF-kommittén



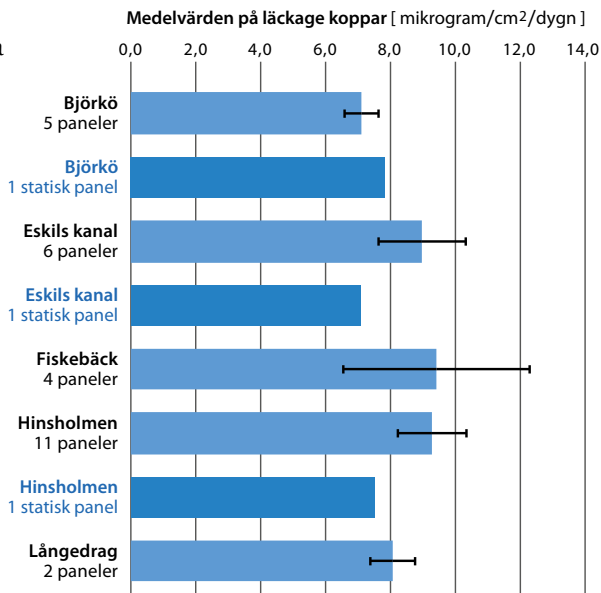
Läcker det något koppar från våra målade båtbottnar?

Text och bild: Lennart Falck.

För ca sju år sedan gjorde Chalmers, Jotun och Kryssarklubbens Västkustkrets en studie för att undersöka hur mycket koppar som läckte från anti-påväxtfärger under en säsong. Provplattor av PVC-plast målades med godkänd Jotun VK. Provplattor limmades fast ca 30 cm under vattenlinjen, dels på roder och dels midskepps. Färgskikten var ca 50 my, dvs relativt tunna skikt, vilket är vanligt när man provar i laboratorium eller gör massbalansberäkningar av färger.

Båtarna seglades en säsong och vid torrsättning plockades plattorna av och mängden återstående koppar mättes igen med två metoder, dels XRF (röntgenfluorecens) och dels mätning av färgens tvärsnittsytor i mikroskop. Metoderna stämmer hyfsat överens. Mikroskopin gav ca 20 % lägre värden jämfört med XRF-mätning. Värdena ses i bifogade diagram.

Slutsatsen blev att med dessa läckagevärdena fick man en bottenyta utan påväxt. Samtidigt hade vi gjort mätningar med XRF bredvid provplattorna på tre båtar – både före och efter säsongen. Dessa mätningar visade att det läckte bara ungefär en tredjedel så mycket koppar från båtbottnen jämfört med läckaget från provplattan. Hur kan det nu komma sig kan man undra? Egentligen vet vi inte, men man kan tänka sig det tar längre tid för kopparen att vandra ut från ett tjockt skikt på båt än från ett tunt skikt på provplatta.



Kopparläckage från provplattor med bottenfärg Jotun VK monterade på båtar i olika hamnar, från 2017.

Ny större studie

I år har Västskustkrets gjort om detta genom att mäta med XRF på målade roders bågge sidor, före sjösättning och efter säsongen slut. 14 båtar av olika typer, med olika bottenfärger, som färdats olika mycket och varit förtöjda i olika Göteborgshamnar. Färgerna var Micron Superior, VC 17, Coppercoat, Jotun VK, Hempel Mille Extra, Biltemas bottenfärg och Hempel Premium. Bottenfärgernas tjocklek bedömdes variera mellan 400 och 800 μm .

Eftersom det är båtägare som ställt upp frivilligt på dessa tester, kan man nog befara att seglad distans och stillaliggande tid bara är ungefärligt dokumenterade. Att XRF-mäta på exakt samma ställe på båten vår och höst är svårt och kanske en av felkällorna. Det är ett stort antal parametrar som man inte riktigt har kontroll på. Men vi vet förtöjningsplatserna och båtarnas placering efter väderstreck, deras sol-och skuggsida. Vi vet vilken färg de målats med. Man kan nog påstå att det vuxit mer i år än de senaste 5 åren. Det krävdes mer högtryckstvätt för att bli av med brunslendet, mer förekomst av blåmusslor och sjöpungrar.

Kopparläckagen från de olika båtarna varierar mellan 0,8 och 5,7 mikrogram/ cm^2 . Det är lägre än vad KEMI:s (Kemikalieinspektionens) massmodell ger och betydligt lägre än våra tidigare mätningar för sju år sedan. När det gäller zink var läckagen mellan 0,2 och 7,4 mikrogram/ cm^2 . Som väntat hade Coppercoat och VC17 de klart lägsta läckagevärdena. Ingen av de deltagande båtarna hade någon större mängd påväxt av havstulpaner, se bilderna. Viss läckageskillnad på styrbord respektive babord sida samt sol- och skuggsida kunde noteras.



*Kopparläckage 1,0 mikrogram/ cm^2 , zinkläckage 1,1 mikrogram/ cm^2 .
Testad år 2025*



Kopparläckage 0,8 mikrogram/cm², zinkläckage 0 mikrogram/cm².

Bottenfärger på båtar läcker mindre koppar än samma färg på provplattor

Det läcker alltså mindre från skrov med tjocka färgskikt jämfört med från tunna skikt på de provplattor som forskarna baserar sina uppfattningar på. Tyvärr använder KEMI de höga värdena från provplattor i sitt beslutsunderlag för godkännande av en kopparfärg. Detta kan i värsta fall leda till att en färg inte blir godkänd. Eftersom påväxttrycket varierar kraftigt från år till år – på grund av varierande salthalter och varierande beteenden hos flora och fauna – förväntar sig båtägare att vi ska få använda biocidfärger som fungerar, som är ett robust system. Våra tidigare mätningar i flera hamnars vatten visar att alla värden på biotillgänglig koppar ligger under myndigheternas krav. Värdena är till och med lägre än i det vatten vi dricker. Var tog helhetssynen vägen?

Hos svenska myndigheter finns en målsättning att helt fasa ut kopparbiocidfärger. Men att fatta rätt beslut med hjälp av modeller är inte lätt. Det krävs istället hög precision på rådata i alla former och bedömningar av helheten. Detta kommer säkert att debatteras vidare.

Avslutningsvis vill jag tacka Joakim Boström på GREFAB för support samt testpiloterna i Önnereds Båtlag och SXX-V.

Blekingekretsens Båttekniska Kommitté (BTK)

Kommittén träffas regelbundet två gånger per termin. Vid våra möten har vi alltid, utöver allt möjligt annat, två viktiga punkter att avhandla:

1. Förbereda/skriva artiklar inom det båttekniska området för Kretsaktuellt – minst en men gärna fler. (Redaktionen har ju sista ordet om vad som ska publiceras så det är bra om det finns att välja bland)
2. Förbereda ämnen och föreläsare för de kvällsträffar Blekingekretsen anordnar under vintersäsongen. Vi brukar försöka få fram minst två förslag per termin som sedan styrelsen beslutar om att genomföra eller ej.

Utöver dessa punkter försöker vi snappa upp eventuella nya ämnen som skulle kunna leda till artiklar och/eller kvällsträffar. Ibland har någon av oss en idé som skulle kunna utvecklas eller så fiskar vi upp något från andra kretsars BTK eller från Båttekniska nämnden (BTN). Inte sällan har Miljönämnden och Båttekniska nämnden gemensamma intressen.

Men vi tycker att vi skulle vilja få fler förslag på tekniska knepigheter eller frågor från kretsmedlemmarna. Exempel på sådant förslag från medlem som lett till åtgärd är artikeln om bordgenomföringar som publicerades i Kretsaktuellt Vinter/Vår 2026.



Nu gör vi ett nytt försök och breddar frågeställningen. Vi skulle önska att alla medlemmar tänker till på vad som skulle kunna vara intressant för andra att läsa om eller för tema på en kvällsträff inom det båttekniska området. Det kan vara något man har tänkt på för att förbättra den egna båten, men känner sig osäker på om det kan fungera som man tänkt. Det kan också vara något man själv vill dela med sig av efter överläggning med BTK.

Vi ser fram emot era förslag och ska göra allt vi förmår för att sprida kunskap.

För Båttekniska kommittén/Per Carlsson

Fråga om Båtteknik

Kretsens medlemmar har möjlighet att ställa frågor om båtteknik till Båttekniska kommittén. Svar kommer att mejlas direkt till frågeställaren och publiceras anonymt i Kretsaktuellt och/eller på hemsidan.

Skicka din fråga med e-post till pelle@aspec.nu.

Välkomna med era frågor.

UTKLIPPAN

I sommar kommer Utklippan åter att fungera som innan elavbrottet. Det innebär att det finns avsaltat vatten, att toaletterna fungerar och att Blekingekretsen hyr ut fyrvaktarbostaden hela sommaren. Mer information om vatten och toaletter kommer från Fastighetsverket



i slutet av april då de varit ute och driftsatt anläggningarna. Jaktkanoten kommer att sjösättas och ny förtöjningsplats kommer att vara på insidan av kommunens flytbrygga. Den gamla flytbryggan kommer att tas upp på land någon gång under sommaren. Vad som framkommit hittills kommer det inte att vara någon aktivitet, kafé eller liknande, på Södraskär i sommar. Eventuellt kommer Fastighetsverket att utföra en del renoveringsarbeten på husen.

Ni som blir sugna på att hyra in er som stugvärd en vecka kan läsa informationen nedan.

Upplev Utklippans unika miljö i sommar som stugvärd.

Upplev 360- graders havsutsikt, ett fantastiskt fågel- och naturliv, fina havsbad och ett rikt båtliv med gäster från hela Europa. En vecka på Utklippan får dig att fullständigt varva ner. Läs en bok, titta i tubkikaren eller stirra mot horisonten. Det ger lugn i själen.

Som stugvärd förväntas du ha en viss tillsyn på naturreservatet, städa upp skräp som flyter iland och vara representant för Kryssarklubben.

Blekingekretsen hyr ut en av fyrvaktarbostäderna veckovis i sommar till dig som är medlem i SXX. Bostaden består av kök, vardagsrum och sovrum. Fyra personer kan bo där.

Veckorna 24 och 30 är redan bokade i sommar.

Läs mer om uthyrningen på Blekingekretsens hemsida. Är du intresserad av denna möjlighet och vill veta mer, kontakta Bengt Niklasson, bengt.niklasson@sxk.se, eller ring 070-6813105.

Text: Bengt Niklasson, Utklippan

Foto: Robert Westling

Teriyakikykling med kål och ris (4 pers)

Ingredienser:

- 800 g kycklingfilé
- ½ dl torrt vitt vin
- 2 vitlöksklyftor
- ½ dl japansk soja
- 1 rödlök
- 1 msk sesamolja
- 3 msk ostronsås
- 1 msk rostade sesamfrön
- 500 g brysselkål eller spetskål
- svartpeppar
- + nykokt japanskt ris till servering



Gör så här:

1. Stek kycklingen tills den är brynt på bägge sidor.
2. Blanda vin och soja. Häll i pannan med kyckling och låt puttra tills kycklingen är genomstekt. Låt köttet vila. Skär sedan kycklingen i en cm tjocka skivor.
3. Finhacka vitlök, skiva rödlök och dela kålen i mindre bitar.
4. Hetta upp en stekpanna med sesamoljan och fräs lök, vitlök och kål tillsammans någon minut. Häll över ostronsås och rör om.
5. Lägg det färdigkokta riset i 4 skålar och lägg på kål och kyckling. Skeda över den goda såsen.



Våra funktionärer

Styrelse

Ordförande	Annica Lindgren 073-6636284, annica.lindgren@sxk.se
Vice ordf.	Bert-Ove Bejevik 073-2635621, bert-ove.bejevik@sxk.se
Skattmästare	Ronny Thorn 0705-218067, ronny.thorn@sxk.se
Sekreterare	Stefan Berg 0708-620 820, stefan.berg@sxk.se
Ledamöter	Mats-Ola Landbris 0768-505838, mats-ola.landbris@sxk.se Tommy Erlandsson 0706-506921, tommy.erlandsson@sxk.se Stefan Nilsson 073-8372402, stefan.nilsson@sxk.se Robin Yllenius 073-3247365, robin.yllenius@sxk.se

Kommittéer

Båtteknik	Per Carlsson 0708-213500 (ansv), Lars Möller, Jörgen Palme, Göran Ekelund, Svante Rosén
Eskader	Stefan Berg 0708-620 820
Hamn & farled	Mårten Dunér 072-7201299 (ansv) Jonas Thörngren, Tommy Carlsson, Lars Möller, Jan-Erik Yllenius, Anders Nilsson, Magnus Andersson
Information	Annica Lindgren 073-6636284
Redaktör	Britt-Marie Österling, 073-506 8923
Webbansvarig	Annica Lindgren 073-6636284
Miljö	Bert-Ove Bejevik 073-2635621 (ansv), Stefan Berg, Mårten Dunér
Qvinna ombord	Annica Lindgren 073-6636284
Utklippan	Bengt Niklasson 0706-813 105 (ansv), Lars Möller
24-timmars	Bert-Ove Bejevik 073-2635621 (ansv), Mårten Dunér, Lars Möller.
Revisorer	Göran Ekelund 0709-651 216 Anders Blohmé 076-800 90 98
Suppleant	Ulf Gustafsson 070-916 51 61
Valberedning	Per Carlsson (sammank.) 0708-213 500, pelle@aspec.nu Lars Möller 0706-790188, lars.moller@sxk.se Christer Nilsson 0708-893570, chrnilsson@telia.com



Är man fyra är det dags för rodret.

Foto: Annica Bergman

*Avsändare:
SXX Blekingekretsen c/o Lindgren
Hallarnavägen 42, 373 65 Hasslö*