



**Svenska
Kryssarklubben**
Föreningen för ett bättre båtliv



KRETSNYTT Sörmland nr 1 2026



Svenska Kryssarklubben

Sörmland

Från min horisont

Nu är det verkligen vinter. Isen ligger på många vatten och snön täcker bryggor, klippor och sandstränder. Båtlivet inskränker sig för en del att sopa snö från preseningen och för andra att rengöra båtbottnen eller fixa el-systemet.

Det är också en bra tid för att tänka framåt. Behövs några nya prylar för att göra båten säkrare eller snabbare? Behövs nya kunskaper om båtteknik, eller sjömanskap?

Via SKK:s Nyhetsbrev erbjuds centralt flera möjligheter att delta i kurser / teamsmöten om segel, sjöväder mm. Ta chansen att vara med!

I Sörmland erbjuder Qvinna Ombord träffar med diskussioner om MOB - man-over-board, knopar och motor-kunskap. Det är teman som är nog så viktiga för både kvinnliga och manliga båtbesättningar.

För alla medlemmar - även kvinnor - öppnar vi Sörmland för möjligheten att ta båtintyget "Mörkerpraktik".

Under två teoritillfällen och ett praktik-tillfälle i båt har man möjlighet att samla kunskaper som är nyttiga både om man planerar en längre färd på natten och när man har "otur" och måste ta sig fram i mörker.

Där ingår också konsten att navigera med kompass. Det är nog så viktigt i dagens läge då GPS-störningar blir allt vanligare.

Läs mer inne i tidningen!

Där finns dessutom ett uppslag som handlar om kopplingen mellan en ren båtbottnen och ett miljövänligt hav. Vi har för avsikt att ordna en "Bottenträff" innan det är dags att måla båtbottnen och där flera båtklubbar kan delta.

Kryssarklubben har inlett ett samarbete med Trelleborgs-koncernen. Ett företag som bl a har inriktning på sjöfart. Det arbetar sedan en tid med att utveckla en app med inriktning på fritidsbåtar. I samarbete med SXX ska appen testas under 2026 och lanseras på marknaden 2027. Kryssarklubbens medlemmar kommer då att erbjudas fördelaktiga villkor.

Appen kommer att presenteras under båtmässan Allt för sjön. Representer för SXX Sörmland kommer som vanligt att vara närvarande under mässdagarna. Hoppas vi ses då!

Eskadersegling är något som Kryssarklubben sysslat med i alla år. Med jämna mellanrum har en Rikseskader anordnats. I år är målet Karlskrona.

Skildringen av den långa eskadersegling från Rigabukten till Oxelösund tar upp både höjdpunkter, missöden och alla slags väder. Det gäller att vara beredd på både det ena och det andra.

Till slut!

SXX Sörmland tappar medlemmar liksom hela riksföreningen. Det pågår ett generationsskifte. Vi har behov av nya krafter både i styrelsen och som tillfälliga medhjälpare och idésprutor.

Under vintern början på året har intresset för våra Kafékvällar varit dåligt. Vad beror det på? Ointressanta ämnen? Tiden på kvällen? Något annat?

Hör gärna av dig till mig eller någon annan i styrelsen med synpunkter. Vår ambition är ju att samla intresserade medlemmar till flera trivsamma och givande kafékvällar.

Torbjörn Berg, ordförande



Det går också att kontakta valberedningen

Alla medlemmar i Sörmland är välkomna att i god tid före nästa årsmöte diskutera och föreslå personer som kan hjälpa till med arbetet i styrelsen för SXX Sörmland. Vi tar gärna emot informella förslag som valberedningen kan kontakta.

Vad finns och vad saknas?

I styrelsen finns det nu förutom ordförande, vice ordförande och skattmästare. Det saknas en sekreterare.

Det finns ansvariga för 24-timmarsseglingar, Hamn & farledverksamheten, Qvinna Ombord, Kretsnytt, Nyhetsbrev och övrig information, Utbildningsfrågor samt lokalen. Det saknas ansvariga för eskaderverksamhet, miljö & teknikfrågor.

Styrelseledamöternas ålder är hög, endast en är kvinna och samtliga bor i Nyköping/Oxelösundsområdet.

Valberedningen hoppas på en spridning mellan orterna i Sörmland och dessutom en representativ sammansättning av funktionärer beträffande kön och åldrar.

För att hinna kontakta de föreslagna personerna och önskar valberedningen att få in nomineringarna senast den 1:a augusti 2026.

Förslag kan skickas via e-post till: ola.larsson@sxx.se eller per telefon till: Ola Larsson 072 700 2040



**Tack för
att just du
är kund hos oss!**

Med din hjälp har vi kunnat stötta, hjälpa och stärka hundratals föreningar och organisationer i vår del av Sörmland. Bara de senaste tio åren har vi återinvesterat över **88 miljoner kronor** i den plats som du och jag kallar hem.

Tillsammans gör vi Sörmland ännu bättre!

Vill du också bli kund? Besök något av våra kontor eller ring oss på 0771-350 350.

Välkommen!

Sörmlands Sparbank 

Senaste nytt om Qvinna ombord

*Det övergripande målet för Qvinna ombord
är
att stimulera KVINNOR till ett rikt båtliv,
Ökad kunskap,
Ökad säkerhet på sjön
och
Ökad trivsel ombord.*

QO i vår

Katrin som är sammankallande för Qvinna Ombord Sörmland önskar alla en god fortsättning på det nya året.

Båtsäsongen är ganska avlägsen, men det kan vara bra att använda den mörka tiden till att förbereda sig.

Vårvinterträff

Vid den förra träffen i november föreslogs att vi kunde bo på Tittis BB dvs Tystberga logi den 7–8 mars. Där kan vi laga mat och sköta oss själva.

Målet för den helgen är att gå igenom och prata om det material som SXX gjort angående "Man överbord". Det finns även önskemål om att få träna på de mest användbara knoparna.

Dessutom blir det tid att promenera vid Stendörren och ta SPA-bad före den gemensamma middagen.

Motorträff

Den 10 maj planeras nästa QO-träff som ska handla om Motorkunskap.

Utdrag från materialet om MOB

MOB - MAN ÖVERBORD

- En MOB-situation kan hända alla – även de mest erfarna seglarna.
- Att någon faller överbord är en av de mest kritiska nödsituationerna till sjöss och måste därför undvikas.
- För att förebygga, förbereda och agera rätt vid MOB krävs både kunskap, rutiner, träning och säkerhetsutrustning.
- Det som är avgörande är hur väl förberedd besättningen är och hur rätt man agerar.

Exempel på regler och åtgärder:

1. Förebyggande säkerhetsgenomgång innan avfärd, inklusive att gå igenom er MOB-rutin.
2. Tydlig och inövad kommunikation samt tydliga rutiner.
3. Tänk före – ligg ett steg före väder, vind, hunger, kyla och trötthet.
4. T.ex. att reva segel i tid, gärna vid första tanken på det.
5. Tänk efter vad som är förutsägbara risker och använd fantasin för att tänka ut de "icke förutsägbara", potentiellt farliga händelserna så att ni eliminerar riskerna.

Kontakta Katrin om du vill vara med på någon av aktiviteterna. ki@gmail.com



Navigare necesse est

Såväl antikens sjöfarare som nordens vikingar företog långa färder till sjöss. För att vara säkra på att nå sitt mål användes andra sätt att navigera än dem som står till buds i dag. Men det är fortfarande lika viktigt att veta var man är och hur man ska ta sig fram i dåligt väder, i mörker och utan plotter

Kryssarklubben i Sörmland erbjuder därför två kafékvällar och ett tillfälle med praktik i båt med info om navigering både för dem som är nybörjare och dem som känner behov av repetition. Deltagande vid alla tillfällen ger möjlighet att ta båtintyget "Mörkerpraktik". Info om tider och kostnader finns på sista sidan i Kretsnytt.

Här följer några exempel från teorikvällarna!



Kustnavigering

Navigering med kompass

Plottern kan plötsligt strejka. Då är det bra att ha en kompasskurs att lita till.

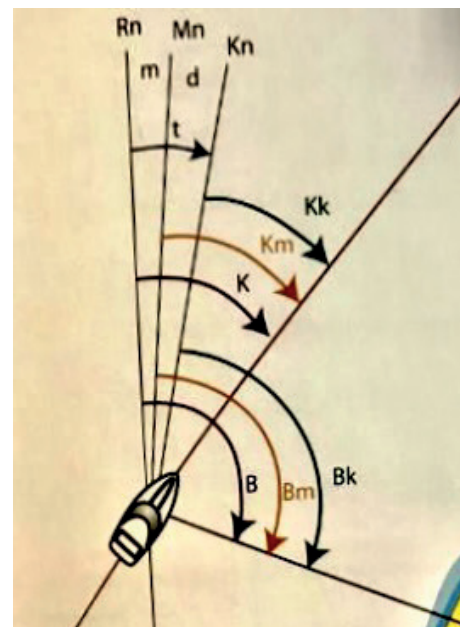
Exempel

Från Hävinge till Visby är den rättvisande kursen enligt sjökort: 149°

Felkällor som påverkar kompassen är

Missvisning:	+7°
Deviation:	+2°
Avdrift:	+4°
Summa:	+13°

Den verkliga kursen om vi inte justerar kompasskursen för felkällorna = 162°



Hur många av dessa felkällor behöver man känna till?

Rn	=	rättvisande nord
Mn	=	magnetisk nord
Kn	=	kompass nord
m	=	missvisning
d	=	deviation
t	=	totalfel (m+d)
K	=	rättvisande kurs
Km	=	magnetisk kurs
Kk	=	kompasskurs
B	=	rättvisande bäring
Bm	=	magnetisk bäring
Bk	=	kompassbäring



Felkällor

Missvisning

Missvisningen beror på att den geografiska och den magnetiska nordpolen inte ligger på samma plats.

Uppgifter om missvisning finns i sjökortet. Men om sjökortet är gammalt är uppgiften inaktuell. Då får man söka på "magnetisk deklination" på SGU:s hemsida

Deviation

Deviation beror på att kompassen påverkas av olika magnetiska föremål eller strömkablar i båten. Man bör därför upprätta en deviationstabell för sin båt och för olika kompasskurser.

Avdrift

På ostkusten är ström inget stort problem ute på öppet vatten. Men bland öarna inne i skärgården kan strömmen vara stark.

Avdriften p g a vind kan vara betydande. Den varierar med vindstyrkan och vindriktningen.

Vågor som kommer från sidan eller framifrån ökar avdriften.

På den första teorikvällen går vi igenom:

- hur man korregerar en kurs som mätts ut på sjökortet till en rättvisande kompasskurs
- hur man kan utgå från en kompasskurs och få en rättvisande kurs i sjökortet.
- hur man kan göra en deviationstabell för sin båt med hjälp av plottern
- hur man på olika sätt genomför en positionsbestämning



Att se och synas

Mörkerseende

Var rädd om mörkerseendet! Det tar 15–30 minuter innan mörkerseendet återhämtat sig efter ett bländande ljus.

Mörkerseendet försämras med stigande ålder. Det är alltså ännu viktigare att "vårda" sitt mörkerseende när man blir äldre. Då det tar längre tid återhämta sig från ljus till mörker.



Att se

Det är bra att förbereda mörkerseglingen genom att skärma av ljuset i ruffen eller att använda fotogenlampa.

En kikare ska vara lätt tillgänglig eftersom den gör att mörkerseendet utomhus förbättras betydligt.



Förberedelser före mörkersegling

Det är stor skillnad på att ta sig fram på sjön i dagsljus än i mörker. Det kan verka skrämmande men det är också en spännande upplevelse. Men det gäller att vara väl förberedd.

Om man ska färdas inomskärs är det lämpligt att ta reda på om leden är fyrbelyst hela vägen eller endast delvis.

På sjökortet framgår vilka fyrar och lysbojar som finns utmed leden, ta reda på och memorera de olika fyrarnas karaktär.

Om det finns obelysta prickar behövs en stark ficklampa eller pannlampa när man letar efter dem.

Lägg in rutter eller waypoints och ställ in natlläge i plottern. Om plottern inte skulle fungera. Ha förberedda kompasskurser för längre överfarter och ha aktuella papperssjökort lätt tillgängliga.

På teorikvällarna diskuteras flera olika tips och erfarenheter bl a från 24-timmars seglingar och eskadrar.

Lanternor

Lanterna är till för att sjöfarare ska kunna upptäcka och väja för varandra när det är mörkt. Lanterna ska vara tända när solen har gått ner och vid nedsatt sikt som t ex kraftigt regn och dimma.

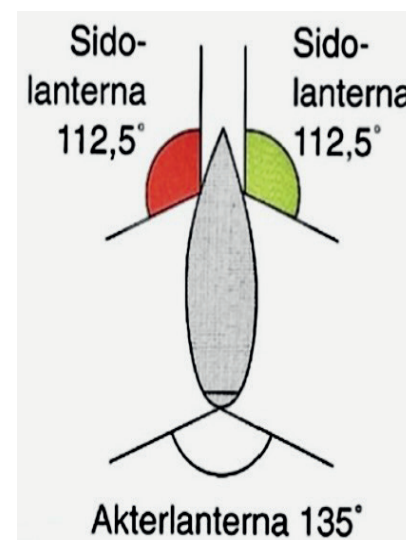
Grunduppsättningen av lanterna som kallas gångljus är två sidolanterna och en akterlanterna som på bilden nedan. De ska föras när man är på väg.

I svenskt inre vatten finns undantag som tex för båtar under 7 m längd, båtar under 20 m längd eller en linfärja.

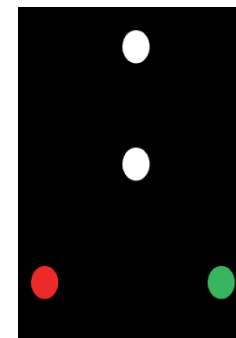
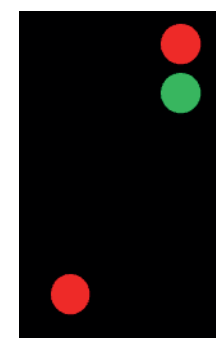
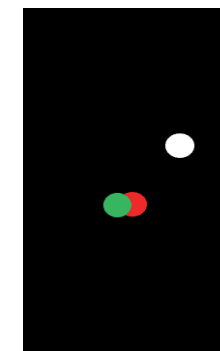
Det är sällan man ser alla lanterna på en båt samtidigt. Både mötande och upphinnande fartyg rör sig åt olika håll liksom din egen båt.

Möjligheten att urskilja olika lanterna kan också störas av ljuskällor på land som fyrar av olika slag

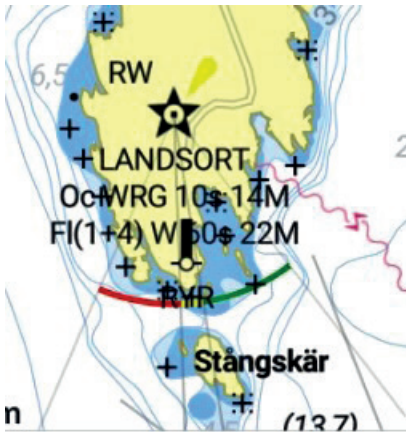
Gångljus



Under teorikvällen visas olika exempel på lanterna



Vilka båtar eller fartyg kan visa lanterna på bilderna?



A

Fyrar och bojar

Fyrarnas lysvidd

I sjökortet anges den nominella (teoretiska maxavståndet) lysvidden vid mycket god sikt. Den påverkas av ljusstyrkan och sikten. Lysvidden kan också begränsas av jordens rundning.

Den geografiska räckvidden för en fyr vid olika fyrlyshöjder och olika ögonhöjder kan avläsas i en tabell.

Vitt ljus syns bäst, rött ljus 25 % och grönt ljus 12 % av det vita. Ett sjömärke med starkt ljus uppfattas ligga närmare än ett med svagare ljus.

S

Olika typer av fyrar

Angöringsfyrarna (**A**) ligger utmed kusten. Sektorfyrar (**S**) ligger längs en farled.

Ensyrar (**E**) finns i anslutning till farleder både inom- och utomskärs. Tillfälliga fyrar tänds vid behov och Militär fyrar placeras ut vid behov.

Bojar

Lysbojar används oftast i farleder för större fartyg. De är oftast försedda med reflexer.

E



Fyrkaraktärer

Det finns många olika fyrkaraktärer beroende på vilket sätt fyren blinkar.

- F** Fixed, Fast sken
- Oc** Occulting, Intermittent
- Iso** Isophase, Klippfyr
- LFI** Blänkfyr
- FI** Flash, Blixtfyr
- Q** Quick light, Snabblixtfyr
- VQ** Very quick light, Snabblixtfyr

Fyrarnas karaktär och lysvidd anges i sjökortet (se bilderna till vänster).

De gamla angöringsfyrarna på bilden till höger har alla fått olika utseende så att dåtidens sjöfarare utan plotter skulle känna igen fyren även på dagtid.

Under den sista teorikvällen förklaras olika fyrkaraktärer och användningsområden.

Då blir det också tillfälle att lägga ut kurser och fyrkaraktärer för en rutt.



En ren båtbottnen är förutsättningen

Meddelande från miljönämnden

- En ren båtbottnen under hela säsongen är viktig både för miljö och säkerhet.
- Med en ren botten minskar risken för allvarlig spridning av främmande / invasiva arter.
- Bränsleförbrukningen minimeras liksom utsläppen av både växthusgaser och avgaser i vattnet.
- Skador förebyggs på både plast- och träskrov.
- En fungerande manövrerbarhet av båten säkerställs och risken för olyckor minskar.
- Det blir lättare att segla.
- En ren båtbottnen förebygger beväxning.



Båtens seglingsegenskaper förbättras med en ren botten

Ett rent roder ger säker styrning och bättre rodergrepp & tryggare segling i vindbyar.

En ren botten medför låg friktion som är en förutsättning för segling lättare vindar liksom vid tidskrävande längre etapper utan behov av motorgång/motorsegling.

God miljöstatus uppnås varken i Västerhavet eller i Östersjön

Invasiva arter

Främmande arter flyttats avsiktligt eller oavsiktligt från ett vattenområde till ett vattenområde pga mänskliga aktiviteter. Om arterna är invasiva i ett område kan de hota den biologiska och genetiska mångfalden där. Områdets miljöstatus försämras därmed.

Främmande/ invasiva arter förs in i olika vattenområden genom långväga trafik i farleder och i hamnar. Men lokal och regional trafik inkl. fritidsbåtar kan bidra till spridning utanför större farleder och hamnar.

Nya arter har introducerats i båda havsområdena under bedömningsperioden 2016 - 2021

för ett säkert och miljövänligt båtliv



Det är lättare att manövrera båten med en ren botten

En ren botten ger säkrare manövrering av båten och minskar risken för olyckor.

En beväxt propeller ger kraftigt minskad back-/ bromsförmåga.

Redan vid lättare beväxning kan fart / tidsåtgång minska med ner till 20%.

Bränslepåverkan

Bränsleförbrukningen beror på båttyp, fart och grad av beväxning men uppgår vanligen till 10-50 %

En biofilm på 0,5 mm på 50% av botten kan öka utsläppen av avgaser och andra föroreningar med 25%

Undvik att skada båtens skrov!

Att skrapa bort beväxning av t ex havstulpaner riskerar att skada ytan på både plast- och träskrov.

Både den skyddande bottenfärgen och skrovets yta kan skadas.

Skrapning under vattnet riskerar att sprida fragment av bottenfärg.

Det kan ge kraftigt ökat läckage av biocider, plastpartiklar som inte är nedbrytbara & invasiva arter som i vissa fall stimuleras av skrapning/delning.

En ren botten minskar beväxningen

En ren repfri yta försvårar etableringen av beväxning.

En ren botten gör bottenfärgen effektivare. Det gäller även biocidfria färger

- **Slutsatsen är**
- **att en båtbottnen**
- **fri från beväxning**
- **både ger låg**
- **miljöpåverkan och**
- **ökad säkerhet fart.**

Frågan är vilka metoder som fungerar för att hålla båtbottnen ren?

Faktaunderlaget är hämtat från Miljönämndens ppt-presentation 2025-12-01.

Seglingen hem från Rigabukten 2003



På kvällen cyklar vi upp till byn på Runö. Vägarna är sandiga med många gropar och större stenar. Vi passerar många timrade, grå och ålderdomliga uthus och en del upprustade bostadshus och gårdar. Kyrktornet lyser vitt mellan träden. Flera smala vägar vindlar ner mot stränderna. På det lilla flygfältet vajar en vindstrut. Vindtransformatorerna surrar. En hund skäller.

I hamnen flyger tärnor och svalor mellan bryggor och pirar. Där ligger två finska, en tysk och två svenska segelbåtar som alla rör sig upp och ner i olika takt. Vågorna slår rakt in och tamparna knirkar.

Invid hamnen är stranden långgrund innanför ett brytande rev. Måsarna skriar överallt och en liten båt har gett sig ut för att vittja nät – trots vågorna.



På kyrkogården finns lutande träkors omgivna av gräs och fetknopp. Den gamla träkyrkan är helt omålad inuti med rundvalvstak, predikstol, kyrkbänkar med inristade bomärken och blyinfattade fönster.

Kulturlandskapet är mycket ålderdomligt även om de som vet säger att det förändrats mycket. Ofta får vi leda cyklarna – det är omöjligt att ta sig fram på de sandiga tvåhjuliga vägarna.

Invid en av de små butikerna i byn är det marknad. Öns invånare säljer hantverk, bröd, grillad fisk mm. Hemvändare och invånare samlas i solen och dricker öl sittande på trapporna, runt brunnen och på bänkar kring uppställda bord. Det är ett stillsamt sorl kring hela den öppna gårdsplanen.

Vi cyklar vidare förbi en av de övergivna gamla gårdarna. Ett lågt långhus innehåller både bostad och förråd. Taket är i dåligt skick och fönstren tätade med gamla stickade plagg. Skorstenen och den jättestora bakugnen har störtat in. Högst upp på gaveln finns ett rökhål.

Bland strandstenarna ligger enkla rostiga ankare.



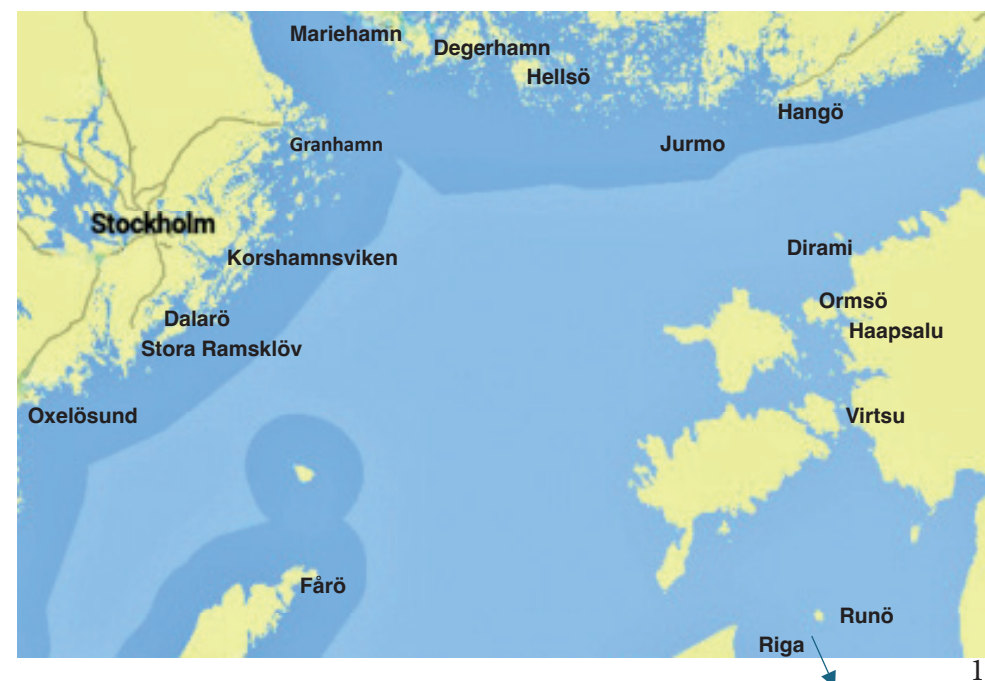
Nästa dag blir uppbrottet från Runö hastigt. Färjan kommer alldeles för tidigt. Vi slänger ner cyklar, fendrar, springlinor och kapell i en salig röra i ruffen. Vi får igång motorn och rör oss sakta mot Virtsu. Men det tar sin tid att stuva och göra klart för segling i vågorna.

Det börjar osa bränt. Motorn tystnar!



Vi får precis upp focken innan nivå-kärlet till värmeväxlaren spricker och halva ruffen blir översprutad med sotigt kylarvatten.

Storseglet hissas och vi får en härlig segling i halvvind, när allt är stuvat och rentorkat. Vattnet är silverglittrande. På himlen är det gråblå molnformationer och land syns som en gråsvart siluett.



När vi kommer in i sundet närmare Virtsu tar vinden slut. Seglen slår. Humöret pendlar. Ska vi komma i hamn eller inte? Sakta närmar vi oss vår kompisbåt som kan hjälpa oss med bogsering den sista biten in i hamnen där hjälpsamma händer tar emot oss.

Nästa dag ägnas åt test och rensning av kylsystemet och tejpning av nivåkärlet. Båten blir som vid alla motorreparationer fylld av dynor och annan bråte. Så småningom startar motorn - om än med tvekan.

Hamnen i Virtsu har förbättrats betydligt sedan sist. En pontonbrygga med bommar, eluttag och vattenpost ligger nära färgeläget och en ny rädda har muddrats för oss fritidsbåtar även om stora vassa stenar sticker upp otäckt nära.

En kort cykeltur tar oss till en bondby med både gamla och nyrenoverade



hus, brukade och oanvända marker, potatisland och vedstaplar. På en bensinstation finner vi el-säkringar och glykol.

Seglingen mot Haapsalu dagen därpå är grå. Molnen är gråsvarta, havsvattnet grått med vitt skum och regnet växlar från grått dis till spöregn och till dis igen.

Under den sista inseglingen blir det motorgång i den prickade leden. Tillläggningen tar tid. Först fastnar vi på en alltför grund plats och sen är det svårt att komma in mellan pålarna pga stark sidvind. Det saknas vågbrytare!

Klubbhushamnen är klassisk med utsiktstorn, signalställ, kranar och klubbhus. I klubbhuset får vi tips om företag som kan hjälpa till med ett nytt expansionskärl. Vid bryggorna ligger många finska båtar som bunkrar öl och sprit.

Dagen därpå cyklar vi ut mot industriområden och byggmarknader för att försöka få tag på ett expansionskärl.

I väntan på att ett nytt skickas med buss från Tallin upplever vi slottet med svalor och turister, krokiga och knaggliga gator med många vedstaplar.



Expansionskärl är för stort. Vi blir tvungna att ta oss vidare för motor mot Ormsö. Där är det så grunt att vi får dra oss in till bryggan. Men det blir en lugn natt för första gången på länge.

Dagen därpå är det söndag. Ormsö är en "svenskö" och vi blir inbjudna till en tvåspråkig högmässa som ska hållas av en svensk präst. Det blir en snabb och hetsig cykeltur men vi kommer ändå inte i tid. Vi är ändå välkomna och på kyrkbacken efteråt samtalar vi med hemvändare och tillfälliga besökare. Här och var talas svenska. Det är en härlig stämning mellan tallarna.

På den gamla kyrkogården är det höga tallar och vindsus, blåbärsris och ljusglimtar mellan solkorsen av sten som är halvt gömda av mossor och gräs.



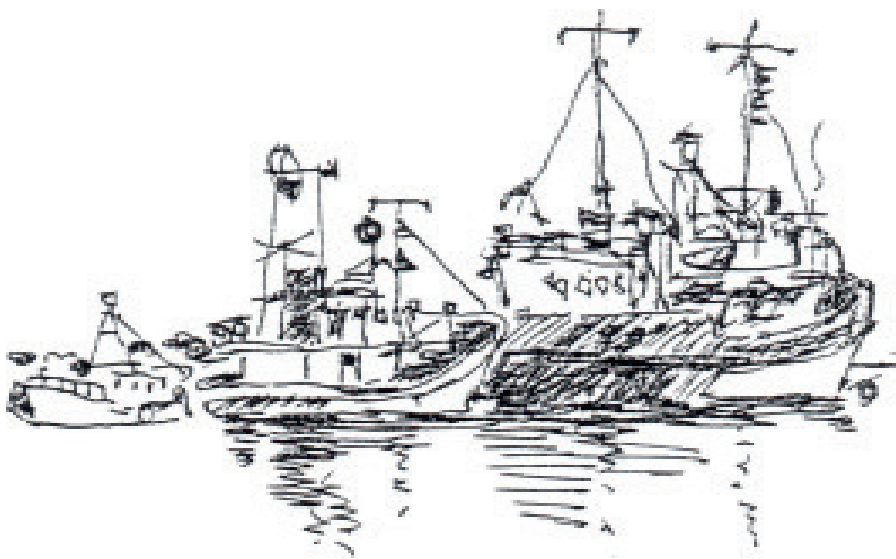
Vi cyklar söderut i hopp om att hitta ett matställe. Vägarna är asfalterade eller grusade med mycket grov sten. Den grekisk-ortodoxa kyrkan sticker fram ur en trädunge.



Vi hittar ingen restaurang. Men en smal cykelstig ringlar fram över öppna fält, tät skog och öppna gläntor med enar. Vi hittar ett fantastiskt smultron- och hallonställe med mjuk mossor. Det blir vår lunch.



Så småningom kommer vi fram till hamnen som ligger längst ut på en udde.



Seglingen till Dirhami nästa dag är lugn och stillsam. Men inseglingen är spännande mellan massor av grund och stenbumlingar som markeras som svarta prickar på plottern. Inne i hamnen finns en ny pontonbrygga och i närheten gamla och nya hus, rivna och nyanlagda industribyggnader, en EU-flagga och en internet-bar. Från båten ser vi tre generationers rostiga och tysta fiskebåtar förtöjda vid piren.

Morgonen därpå kommer tullarna tidigt. Vi klarerar ut och ger oss i väg. Kustbevakningens båtar kontrollerar vår avsegling. På himlen avtecknar sig olika långsträckta molnformationer. Russaröfyr, Hangö kyrktorn och vattentorn dyker upp när det är ca 2 timmar kvar till land.

Vid ankomsten till Hangö anropas vi av tullen och blir tvungna att ta en omväg för passkontroll och inklarering före tilläggning i segelhamnen.



Det blir ett regnigt och blåsigt dygn. Regnet smattrar mot spray-hooden. Vinden tjuter i masterna. Vågorna dunkar i aktern. Efteråt blir det varm dusch, restaurangbesök, turistande, marknadsbesök och promenader utmed stranden.

Så småningom tar vi oss först till Jurmo. Där är fuktigt i luften men uppehåll. Havet är fortfarande grått. Vi skotar och kränger i den krabba sjön.

Därefter kommer vi till Hellsö på Kökar. I hamnen ligger flera finska och svenska båtar förutom tyskar, fransmän och engelsmän. Barnen fiskar med håvar på bryggan. Båtarna vaggar i dyningen. Regnkläderna hänger på tork.

Vattnet glittrar. Det är ett fint skådespel när solen går ner och speglar sig i det stilla vattnet. Mörka moln bryter av mot den guldgula himlen. Men myggen är ettriga.

När dimmolnen lättat seglar vi mot Degerby längs en mycket väl utprickad farled med stora nord- och sydbojar. Genom en näst intill orörd skärgård med ett fåtal sjöbodrar.

I Degerby ligger hamnen utanför en flott restaurang med badhus och simbassäng. Vi besvärar tyvärr av tjock basturök.

Dagen därpå får vi definitivt motorstopp. Resten av semestern präglas av segling i mycket svag vind.

I Mariehamn kan vi ligga längst ut på en brygga i Västra hamnen. Staden verkar mycket städad och välordnad i jämförelse med orterna i Baltikum och med många turister och mycket reklam.

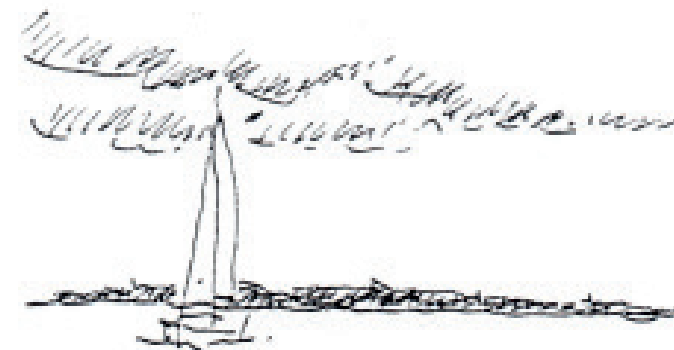
Vi bogseras ut ur hamnen och får sedan en fin segling ända till Granhamn. Vi kan lägga till efter att ha blåst upp gummibåten och "flyttat på" en motorbåt.

Semesterns första naturhamn firas med grillning och morgondopp!

Vi tar oss ut från Granhamn utan motor och kryssar söderut mot Rödlöga. Det går att sträcka förbi Möja. Vinden dör ut och det blir knepigt att komma ut ur Kanholmsfjärden.

Vinden återkommer. Vi kan sakta sega oss ner mot Korshamnsviken och lägga till med hjälp av en sista vindpust.

Efter morgondoppet får vi bogsering ut i farleden. Det finns ingen vind.





Det är militärövning på fjärden utanför med ständigt svall hela natten.

Vi draggar, vänder båten men kan ge oss av tidigt då det kommer en svag morgonbris.

Vi provar att bogsera oss själva med hjälp av gummibåten. Det går mycket långsamt! Till slut drar en hjälpsam medseglare oss förbi öar, fyrar och sommarställen till Dalarö.

Alla hjälper till och vi kan förtöja vid en plats längst ut. Vi lyckas få telefonkontakt med Lars som hjälpt oss med motorn tidigare. Han ställer upp men kan inte hjälpa oss.

Dagen därpå bogseras vi ut ur hamnen och kan i god fart kryssa förbi alla öar ut mot Mysingen. Vinden är i princip rakt mot färdriktningen. Den tar slut i höjd med Nynäshamn.

En hygglig medseglare bogserar oss in mot land. Vi tar oss för egen kraft in i den norra viken på Stora Ramsklöv. Det går inte att komma in till land men vi kan använda gummibåten.

Vi kryssar förbi Järflotta och utanför Landsort i den svaga motvinden. Vi kan kolla grunden utanför Lacka och Långö med hjälp av GPS-en innan strömmen försvinner.

Vi informerar Trossen om vår situation. Men efter Uddens grund kommer eftermiddagsbrisen och vi kan sträcka först mot Hävringe och senare ända in till kajen vid Båt & Motor i Oxelösund.

Vi sover i båten, tar cykeln hem till Nyköping, hämtar bilen och meddelar sen ankomst till jobbet.

Motorn går inte att reparera. Det blir ett snöpligt slut på vår långa semestersegling.

Vid pennan Ann Mari Westerlind



Eskadersegling ger minnen för livet

Sörmlandskretsens har haft eskaderseglingar i skärgårdarna runt Östersjön, Finska viken och Bottniska viken. Längs låglänta kuster som Gotland, Balticum och St Petersburg. Över hav till Gotland, Åland, Finland, Estland, Danmark och Tyskland.

Vi har varit två eller flera båtar.

Rutten har planerats i förväg med hjälp av olika sjökort.

Startplatsen har varierat. Men så småningom har alla båtar samlats till ett gemensamt välkomstmöte.

Vi har alltid haft kontakt via VHF under gång särskilt under långa överseglingar.

Natthamnarna har varierat från naturhamnar till gästhamnar. Vi har ordnat plats för alla båtar.

Vi tar alltid tagit hänsyn till väder och vind. Dagens etapp har bestämts på skepparmötet där alla kan yttra sig. Dåligt väder har medfört liggedag.

I hamnarna ordnas olika evenemang som grillning, sightseeing, sång och musik, lekar och födelsedagskalas.

Under samlingen på rikseskaderna har många gemensamma aktiviteter ordnats.

Om något händer med båten finns alltid någon som kan hjälpa till.

Följ med på rikseskadern till Karlskrona

Alla båtar ska samlas den 20 - 24 juli i Karlskrona stadsmarina i centrum av UNESCO:s marina världsarv.

Anmälan görs på sxk.se från den 23 februari 2026. Deltagaravgiften är 800 kr och betalas med kort i samband med anmälan. Observera att antalet båtar är begränsat. SXK har blivit lovade 70 platser.

I avgiften ingår eskaderflagga, välkomsträff och inbjudan att vara med på en tillfartseskader som arrangeras av respektive krets samt info från Karlskrona turistbyrå.

Det syns när våra kunder är nöjda



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 nån 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



**Svenska
Kryssarklubben**
Sörmland

Styrelsen 2025-2026

Ordf, Program & Utbildn: Torbjörn Berg
070 - 883 63 48
torbjorn.berg@sxx.se

V ordf & 24-timmars: Hans Gustavsson
070 - 524 67 91
hans.gustavsson@sxx.se

Skattmästare: Per Johansson
070-34 50 715,
per.johansson@sxx.se

Info/Kretsnytt & Qvinna Ombord:
Ann Mari Westerlind
076 - 103 54 54
ann-mari.westerlind@sxx.se

Hamn & Farled & Nyhetsbrev:
Matts Andersson
070 - 815 83 47,
matts.andersson@sxx.se

Suppleant: Peter Fredin
0708-38 540 83
p_fredin@icloud.com

Ledamot & Lokalfogde: Mats Haking
070 - 511 53 89
hakingsbygg@gmail.com

Hemsida: www.sxx.se/sormlandskretsen
Facebook:
facebook.com/SxxSormlandskretsen

Bankgiro: 815-5616, Swish: 123 680 71 92

Annonspriser:

Helsida 750 kr/nr, Halvsida 400 kr/nr,
Kvartsida 250 kr/nr.

Kretsnytt nr 1, feb 2026

Årgång 35

Ansvarig utgivare: Torbjörn Berg
Fredövägen 21, 611 92 Nyköping
Redaktör: Ann Mari Westerlind

I detta nummer

Sid 2 Från min horisont
Sid 5 Qvinna Ombord
Sid 6 Navigare necesse est
Sid 12 En ren båtbottn
Sid 14 Segling hem från Riga
Sid 21 Eskadersegling
Sid 23 Nya medlemmar mm
Sid 24 På gång i Sörmland

Nya medlemmar

Charles Richard Hendy & Brit Fisknes,
Høvik, Norge
Ulf Herkommer, Ingarö
Ann-Catrine & Mats Hagner, Tyresö
Kennet & Birgitta Larsson, Oxelösund
Jari Hämmäläinen, Espoo, Finland
Knut Nyström, Stockholm

**Styrelsen i Sörmland hälsar
alla nya medlemmar
varmt välkomna**



**Svenska
Kryssarklubben**
Sörmland

På gång i Sörmland



Möjlighet att förkovra sig för ett Båttintyg / Mörkerpraktik

Se närmare info på sidorna 6 - 11 i tidningen

Teorikvällar

3 mars kl 1900 i lokalen Brandholmen

10 mars kl 1900 i lokalen Brandholmen

Alla är välkomna - endast "kaffeavgift"

Praktik-kväll per båt

15 mars på kvällen

Start i Nyköping & färd ut mot Hävringe mm

Kostnad för drivmedel

Kostnad & tid för båttintygsprov meddelas senare

Kafékväll 24 februari

Ämne meddelas per Nyhetsbrev

Kafékväll 24 mars

Besök av Sjöräddningen från Trosa

OBS!

För anmälan till samtliga aktiviteter se nedan

Info om nya aktiviteter kommer i Nyhetsbrev

Du som inte fått något Nyhetsbrev tidigare anmäl din e-postadress till
ann-mari.westerlind@sxk.se