

Nytt från

nr 3 2025

UPPSALA- ROSLAGS- *kretsen*

Årsmötes-
kallelse
Höstprogrammet
Segling i
Norra Roslagen



**Svenska
Kryssarklubben**
Uppsala-Roslagen

Kollar du din båt i vinter?



Svenska
Kryssarklubben

Kontrollera med jämna mellanrum under vintern så att din båt står bra. Om marken sätter sig kan det innebära att det blir hårt tryck på vissa av stöttorna eller i värsta fall att båten välter. Detta är särskilt nogra när tjälen släpper.

Bind aldrig fast presenningen i bockarna eller stöttorna då det kan innebära att de dras omkull vid kraftig vind.

Skotta av snön från båten när det behövs. Tyngden från snön kan göra att presenningen eller täckställningen går sönder vilket kan medföra skador på båten.

Vill du veta mer? I vår 52-sidiga Båtagarguide delar vi med oss av våra bästa tips och råd om det mesta som rör båtlivet.



Ta del av tipsen som rör båtlivet i Svenska Sjös Båtagarguide!
Ladda ner den här!



**Undvik tråkiga
överraskningar!**
Svenska Sjös
Båtagarguide
ger dig värdefulla
tips och råd.



Kundservice: 010-490 49 00
www.svenskasjo.se



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



Svenska Sjö

Vi delar Båtlivet med dig

Vid rodret

Ni kommer väl till årets stämma! En mycket viktig dag för oss i Uppsala-Roslagskretsen. Kom och berätta vad du tycker att vi ska göra nästa år. Kanske synpunkter på eskader, eller några bra förslag på programkvällar? Du kanske vill dela med dig om erfarenheter från våra 6-timmars seglingar? Förutom ordinarie årsmötesaktiviteter kommer vi att få ta del av några medlemmars sommarminnen.

Vi bjuder som vanligt på förstärkt fika med gott tilltugg. Stämman hålls den 3 november med början kl 19.00 i USS klubbhus. Välkomna!

För oss innebar sommaren korta seglatser i skärgården. Ibland inblåsta, ibland klagandes på avsaknad av vind. När vi seglade ut, via Södertälje, fick vi en riktigt frisk vind från NO. Vi stannar ofta i den stora fladen på Fifång. Men det passade dåligt, med den vinden och med den vindriktningen. Därför gick vi till den södra viken. Där låg 30–40 inblåsta båtar! Aldrig tidigare sett så många båtar där tidigare.

Sedan upptäckte vi en helt ny del av skärgården: området innanför Dragets Kanal. Där hittade vi en helt perfekt flad, Maren. Ganska grund insegling, lite drygt 2 m. Men tillräckligt djup inne i den skyddade fladen med bra ankarbotten. Det finns flera fina ankringsplatser i området. Kan rekommenderas! Så är det alltid litet spännande med Dragets Kanal. Vår båt sticker 1,90, men vi hade aldrig mindre vatten än drygt 2,40 m.

Att segla ganska korta distanser i skärgården, som vi nästan aldrig har gjort tidigare, innebar att vi fick tillfälle att hitta nya vikar och ankringsplatser som vi inte har sett tidigare. Flera fina platser på Gällnö och vid Lådnaön. Grissleholmsfladen vid Korsö. Listan kan göras ganska lång. I år blev det av flera orsaker "bara" skärgården, men nästa år blir (hoppas vi) seglatsen längre!

Ebbe Johnson, kretsordförande, carlebbe@hotmail.com



Foto Svitlana Johnson.

Nya medlemmar

Vi hälsar följande nya medlemmar välkomna till SXX Uppsala-Roslagskretsen, kretsen som vill samla Kryssarklubbare i de nordliga delarna av Mälaren och Roslagen.

Vi hoppas att våra nya medlemmar ska finna nytta och nöje i sitt medlemskap och samtidigt finna gemenskap med andra båtänner. Är du ny medlem, men ditt namn ännu inte har hunnit föras in i listan, är du ändå lika välkommen!

Bodil Albert	Vallentuna	Christer Leijon	Uppsala
Karina Berglund Douhan	Uppsala	Alx Levin	Järfälla
Stefan Bergman	Alunda	Axl Levin	Järfälla
Karin Bergström	Åre	Kenneth Levin	Järfälla
Magnus Bergström	Åre	Marie Levin	Järfälla
Peter Bergström	Östhammar	Stig Lindgren	Ånge
Philip Bergström	Åre	Björn Lindroth Ekehult	Enköping
Wilma Bergström	Åre	Mikael Lundin	Knivsta
Carina Blidmo	Uppsala	Henric Lööv	Knivsta
Jonas Borg	Sundbyberg	Johan Malmqvist	Bälinge
Anders Bäckström	Uppsala	Håkan Neeman	Uppsala
Viktor Danielsson	Gävle	Markus Nilsson	Älvsjö
Greta Ekehult	Enköping	Joel Nyström Holm	Vaxholm
Kajsa Ekehult	Enköping	Johan Sjögren	Uppsala
Kerstin Ekehult	Enköping	Emma Sjölander	Uppsala
Mikael Eng	Öregrund	Eugenie Staël von Holstein	
Anneli Eriksson	Tyresö		Djursholm
Ron Eriksson	Tyresö	Guillaume Staël von Holstein	
Örjan Eriksson	Bromma		Djursholm
Philip Gratell	Uppsala	Robert Staël von Holstein	
Jesper Hansson	Nacka		Djursholm
Johan Hansson	Nacka	Pernilla Tomtlund	Gävle
Kristin Hansson	Nacka	Susanne Wahlgren	Alunda
Sanna Hansson	Nacka	Anders Walldén	Sollentuna
Skye Hansson	Nacka	Anette Walldén	Sollentuna
Hugo Hertzman	Täby	Marie Wallgren	Knivsta
Johan Immelgård	Uppsala	Örjan Wesslén	Uppsala
Agnes Karlsson	Sollentuna	Stefan Östberg	Vallentuna

Kallelse till årsmöte 2025

Medlemmarna i Svenska Kryssarklubbens Uppsala-Roslagskrets kallas härmed till kretsens ordinarie årsmöte måndagen den 3 november 2025 kl 19.00 i Uppsala Segelsällskaps klubbhus, Skarholmsvägen 2, Uppsala. (Buss 11, Lyssnavägen.)

Årsmöteshandlingar finns på kretsens hemsida senast 2024-10-23 och kommer även att finnas i möteslokalen.

Förslag till dagordning:

- 1 Val av ordförande att leda mötets förhandlingar.
- 2 Val av sekreterare för mötet.
- 3 Val av två justerare att jämte ordföranden justera årsmötesprotokollet.
- 4 Fråga om mötets stadgeenliga utlysande.
- 5 Fastställande av dagordningen.
- 6 Föredragning av styrelsens verksamhetsberättelse samt resultat- och balansräkning.
- 7 Revisorernas berättelse.
- 8 Fråga om ansvarsfrihet för styrelsen.
- 9 Styrelsens förslag till verksamhetsplan.
- 10 Fastställande av kretsavgiften.
- 11 Styrelsens förslag till budget.
- 12 Val av ledamöter och suppleanter i styrelsen.
- 13 Val av revisorer/revisorssuppleant.
- 14 Val av kretsens representant i Kryssarklubbens Rådslag.
- 15 Val av ledamöter i valberedningen.
- 16 Information.
- 17 Inkomna ärenden enligt 7 § i stadgarna. (Ärende ska ha inkommit till styrelsen senast den 3 oktober 2025.)
- 18 Avslutning av årsmötesförhandlingarna.

Efter mötet bjuder kretsen alla årsmötesdeltagare på kaffe och smörgås. Därefter får vi lyssna till berättelser om färder till ovanliga hamnar. *Välkomna!*

Valberedningen

Uppsala-Roslagskretsens valberedning arbetar nu för fullt med att hitta kandidater till kretsens styrelse m m inför årsmötet. Valberedningens kontaktuppgifter:

Gunilla Ekholm, gunillae2@gmail.com, 073-501 71 51

Magnus Gartorp, magnus.gartorp@gmail.com, 070-287 72 66

Framför stäven

måndag 3 november kl 19

Årsmöte

Därefter förstärkt fika och kortare program.
Kallelse och dagordning på sidan 3
i denna tidning.

Tid: kl 19.00.

Plats: Upsala Segelsälls kaptens klubbhus,
Skarholmsvägen 2, Uppsala (buss 11,
Lyssnavägen).

Ej deltagaravgift. Kretsen bjuder på fika.

Kretsen på YouTube

Många av våra programkvällar läggs ut på
YouTube i direktsändning och kan där även
ses i efterhand. Se Uppsala-Roslagskretsens
hemsida för närmare information.
www.sxk.se/upsala-roslagskretsen

måndag 15 december kl 19

Boreas

Denna måndagskväll kommer vi att få en tidig julklapp. Då kommer nämligen Lars Grönborg för att dela med sig av resan med *Boreas*. Hon är en Colin Archer 35 som under många år har renoverats i grunden av Lars och Anna-Lena. Vi är många som har följt deras arbete och ser fram emot att få ta del av deras erfarenheter. *Boreas* är nordanvindens gud enligt den grekiska mytologin.



Efter en lång renovering kan Lars Grönborg och Anna-Lena
Strömbäck stolta glida fram över Ekoln i sin ketch *Boreas*.
Foto Anna Karin Theelke.



Höstkvaltens vinnare Ragnar Jalakas
och Anders Linde.

Vår- och höstkvarter på Ekoln 2025

Söndagen den 15:e juni vann Lars Österberg och Henrik Schulze Vårkvarten i en H-båt och tog hem Vikingaskeppet. Två månader senare, söndagen den 17:e augusti, segrade Ragnar Jalakas och Anders Linde i en IF och erövrade Höstkvaltens pampiga vandringspokal. Båda besättningarna värdiga vinnare, grattis!

Men dessa tävlingar var inte som de flesta åren. Båda riskerade att inte bli av. I våras drabbades vi av personalbrist och på hösten var det vädret som ställde till det. Personalbristen ledde till några ändringar i tillvägagångssättet. I stället för flaggor och ljudsignaler från starthyttan, skötte alla båtar starten kl. 10.00 med hjälp av sina egna mobiltelefoner. Målgången klockades också av deltagarna själva. Det fungerade utmärkt och tillämpades även under hösten.

Dagarna före Höstkvaltens blåste det rejält och vindarna tilltog också på sön-



Vinnarna på Vårkvarten – Lars Österberg och Henrik Schulze.

dagen. Prognosen var 6–7 meter per sekund med kastvindar på tolv. I verkligheten blev det byvindar upp till sjutton meter i sekunden. Men några såg det stormiga vädret som en utmaning. De ville absolut inte missa chansen att tävla, medan andra tog det försiktigt och stannade på land.

Vårkvarten drabbades däremot av lite för svaga vindar, men alla de 8 deltagande besättningarna kunde njuta av det fina sommarvädret. Det blev faktiskt rejält varmt med 28°. Av 20 deltagare var 7 kvinnor, vilket lär vara rekord. Nytt för tävlingen var en katamaran som seglades av Niklas Molin och Christoffer Ljung Ahlstedt. Den besökte nitton punkter och seglade hela 23,74 sjömil. Men det räckte inte för att vinna. Efter korrigering enligt SRS kom båten på femte plats.

Höstkvartern kunde inte ha varit mer annorlunda. Det var enbart män som tog sig ut på den busiga sjön. Fem båtar deltog till slut, medan många valde att avstå. Klockan 10.00 startade tre båtar. Inom en timme hade ytterligare en båt passerat startlinjen och en annan båt hade avslutat tävlingen. Den sistnämnde var katamaranen, Formula 18, med Niklas Molin och Mattias Nordell. Redan vid första punktmärket råkade båten ut för en olycka. Fören gick in i en hög våg och dök sedan med en kraft som bröt peket. Besättningen kunde inte annat än att segla tillbaka till starten med delar av peket och förseglet som bogserades efter båten. Kjell Lindberg med Tore Ericsson gjorde en klanderfri seglats och tog andraplatsen efter Ragnar Jalakas och Anders Linde. Dagens yngste deltagare Filip Hultgren presterade bra, ensam i sin J10 intog han tredjeplatsen. Till

Samling efter
Vårkvarten 2025.
Foto privat.



slut blev det ytterligare en ensamseglare: Henke Schulze startade när det återstod drygt en timma av tävlingstiden. Han seglade i en av ESK:s 2-kronor och kunde runda två punktmärken. Alla deltagare var trötta när de kom i hamn, men tröttast var nog Filip som hade seglat ensam i sex timmar i dessa hårda vindar.

Sue Wincent-Dodd, text och båtfoton



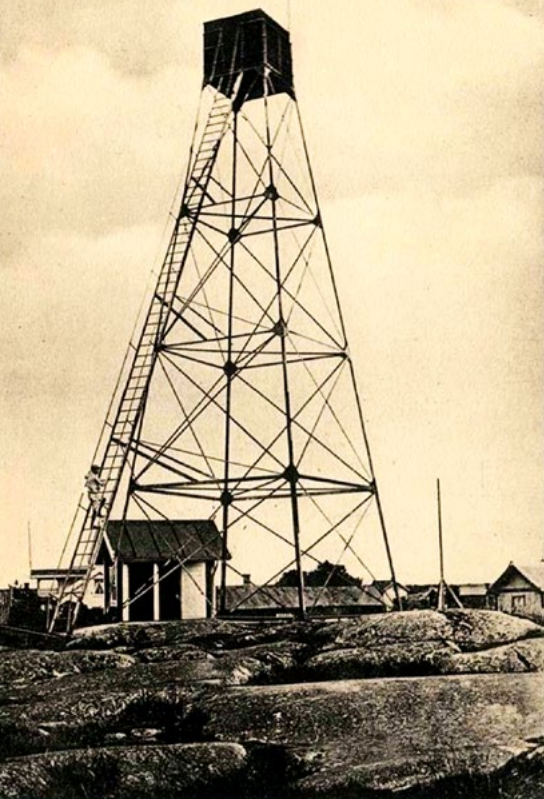
Efter en
blåsigt
Höstkvart
2025
samlades
tappra
deltagare
framför
ESK:s
klubbhus.
Foto privat.

Singösexan 14/6 2025 vind SV 4–6 m/s

Namn	Båt	Korr. dist. M
Andreas Rönnerberg	Dehler 29 stdköl	31,45
Mikael Christiansson	Maxi 909	27,33
Bengt Gradin	Maxi 77	24,88

Fullständiga resultatlistor

Resultatlistorna för Vårkvarten, Höstkvarten och Singösexan hittar du på Uppsala-Roslagskretsens hemsida www.sxk.se/upsala-roslagskretsens. Där finns även resultat från tidigare år.



Lotsutkiken i Öregrund år 1900. Obs lotsen på stegen! Foto Sveriges Digitala Lotsmuseum.



Lots-
bricka.

Segling i Norra Roslagen

Här fortsätter artikelserien om Norra Roslagen. I detta avsnitt berättar Kjell Pernestål om människorna och deras verksamheter.

Lotsar och fyrvaktare

I Norra Roslagens grundfyllda vatten var det klokt att använda en lots som hade lokalkännedom om de vatten man seglade i. Redan Gustav Wasa inrättade ett tidigt lotsväsende, där skärgårdsbor och fiskare ålades att utföra lotsning, inte minst av kronans fartyg, mot vissa skattelättnader. Under slutet av 1600-talet infördes lotsplikt, krav att det ombord på fartyget skulle finnas en person som hade nödvändig lokal kännedom, och man inrättade platser där fartyg kunde få lots. På detta sätt skapades en ny yrkeskategori i sjöfartens tjänst. Utöver att lotsa skulle lotsarna inrätta olika sjömärken för att underlätta navigationen. Vi kan se rester av detta i form av sonderfallande skärmar, båkar, kummel m.m. Verksamheten sorterade först under amiralitet men flyttades sedan över till en särskild myndighet som så småningom blev det nuvarande Sjöfartsverket. I dag har denna uttryckning börjat ersättas av satellitbaserade hjälpmedel. Undrar hur lotsarna från förr skulle se på dessa nymodigheter?

Joshua Slocum, som seglade med sin slup *Spray* jorden runt, hade en lots med ombord i form av en vålnad, Det var lotsen från Columbus fartyg *Niña* som hade mönstrat ombord på *Spray* och som höll en vakande hand över fartyget och räddade det flera gånger. Slocums äventyr med *Spray* (och lotsen från *Niña*) är väl värda att läsa för var och en som seglar på haven. Vem vet, även vi kanske har en lots som följer oss på vår väg.

Lotsen på den svenska fregatten *Bellona* hade dock mindre tur. *Bellona* gick på ett känt grund i höjd med Djurstens fyr i Grepen och totalförliste. Som traditionen bjuder så benämndes grundet sedan efter fartyget. Idag står en fyr på platsen.

Idag innebär lotsplikt att alla fartyg med LOA > 70 m eller BOA > 14 m är skyldiga att anlita lots när de färdas i svenska farleder. Det berör således inte normala fritidsbåtar. Å andra sidan innebar lotsplikten att det måste finnas kompetenta lotsar att anlita.

Den som vill anlita lots kontakter Sjöfartsverket med de kanaler som finns (telefon, VHF mfl) och meddelar när man räknar med att angöra en viss farled. Innan radion gjorde entré var tekniken att man höll utanför lotsstationen och hissade den blågulrandiga signalflaggan G – ”Jag behöver lots”. Lotsarna hade bevakningsplatser där de spanade efter fartyg som behövde hjälp. De gamla lotsplatserna har ofta ett lotsberg eller ett utkiksberg där man spanade efter fartyg. En liten kur kunde ge lotsen/utkiken en skyddad plats att spana från. När en lotsbehövande båt hade siktats, fick lotsen springa ner till hamnen där lotsbåten hade sin plats och sedan ro eller segla ut till fartyget och borda det. När telefonen kom tog man den i tjänst och lotsen slapp i alla fall springa ner till hamnen. På platser med livlig trafik kunde lotsar ligga ut på sjön och vänta på fartyg som behöver lots. Att vara lots kunde vara en lönsam verksamhet som dessutom ofta gick i arv.

Väl med lots ombord hissade man den röd-vita flagga H – ”Jag har lots ombord” – för att visa att man fullgjort vad som krävts. Även den båt som förde ut lotsen förde samma flagga och dess färgsättning återkommer i navigationsljuset som en lotsbåt har i mörker – vitt över rött i masttoppen.



Okänd lots från Söderarm, 1800-talet.
Foto Sveriges Digitala Lotsmuseum.



Bostadshus vid Örskärs fyr- och lotsplats.
Foto Sveriges Digitala Lotsmuseum.

Fyrväsendet och de människor som bemannade fyrar och fyrskepp kom att skapa en särskild kultur. Fyrarna skulle hållas tända från solens nedgång till dess uppgång eller när så behövdes (dimma, regn, snö...) varje dag året runt. Fyrarnas säkra funktion var viktig för sjöfarten. En släckt fyr kunde orsaka tvivel på positionen och leda till felaktiga beslut i navigationen. Idag är just det problemet löst eftersom man har radio och, numera, telefon, och det är enkelt att förvissa sig om förhållandet.

Vid varje fyr behövde det finnas tillräckligt med personal för att säkra en sådan drift dygnet runt, och på fyrplatserna byggdes bostäder inte bara åt en fyrmästare och dennes assistenter utan också för deras familjer. Där så var möjligt drevs även ett enkelt jordbruk så att man kunde få potatis, grönsaker, ägg m.m. Fyrplatserna låg ofta på öar i det yttre havsbandet och vädret kunde göra dessa platser mer eller mindre isolerade under långa tider. Av den orsaken måste man lägga upp förråd med mat, bränsle, reservdelar och andra förnödenheter.

Det fanns ofta barn i de familjer som följde med ut till fyrplatserna. För att ordna med skolgång hade man ett eget skolsystem med ambulerande lärare som flyttade mellan fyrplatserna. Dessa lärare fick undervisa i samtliga årskullar från första till sjätte skolåret. Alternativet var att barnen, under terminstid, ackorderades in hos någon familj på land där det fanns en skola.

Livet på fyrplatserna kunde vara påfrestande på andra sätt. Boende på Örskär tog ett år båten till Gräsö kyrka för att delta i julottan. Man seglade och rodde i dåligt väder inomskärs på öns ostsida och fick sedan gå tvärs över ön till kyrkan som låg på öns västra sida. Under julottan blev vädret ännu sämre, men man beslutade ändå att ta sig hem med båt. Några bestämde sig emellertid för att gå den första delen av vägen för att sedan förena sig med de övriga i båten. Alternativet var att i snöstorm gå hela den 30 km långa vägen till Örskär. Det hela slutade med att alla femton personerna, vuxna och barn, omkom. Befolkningen på Örskär minskade med en fjärdedel.

Idag är alla större kustfyrar automatiserade och så inrättade att de inte behöver kontinuerlig tillsyn. Därmed har en yrkeskår – fyrvaktarna – försvunnit från de yttersta skären och med dem deras familjer. Fyrplatserna ligger mer eller mindre öde och färre ögon bevakar skärgårdar och hav.

En särskild grupp av fyrvaktare var de som bemannade fyrskeppen. Fyrskeppet, ett enkelt fartyg försett med ett lågt fyrtorn, låg med tunga ankare, för att klara både is och storm, i närheten av det grund man varnade för. Ända fram till dess att radion introducerades var fyrskeppen i praktiken isolerade från omvärlden. Likväl var de en viktig del i samma omvärld och bidrog till att göra sjöfarten säkrare.

De första fyrskeppen började läggas ut under 1800-talets första hälft. Sammanlagt fanns 37 fyrskepp i Sverige, varav 5 i Norra Roslagen: *Finngrundet*, *Södra Kvarken*, *Grepén*, *Grundkallen* och *Västra banken*. I mitten av 1960-talet hade de alla ersatts av kasunfyrar och därmed var en epok över. Kvar finns däcket till fyrskeppet *Grepén*, liggande på land i Öregrunds hamn som minne över en svunnen tid.

Fyrväsendet var föremål för en intensiv utveckling under tiden före och efter förra sekelskiftet. Koleldarna ersattes med oljelampor och så småningom av fotogen- och gaseldade lyktor, och med tillkomsten glödstrumpan kunde ljusutbytet ökas väsentligt. De nya lamporna (som inte sotade) medförde att man kunde förse fyrarna med linsapparater som ytterligare ökade ljusstyrkan. Genom att rotera lykta och lins fick också fyren möjlighet att identifiera sig själv med olika karaktärer.

Med användning av gas, och då främst acetylen, blev det möjligt att anlägga små och obemannade fyrar och (större) lysbojar i skärgårdarna. Dessa försågs med klippapparater, så att de identifierade sig med sitt blinkande. Man bör betänka att detta ansågs vara ett så stort steg framåt, genom att öka sjöfartens säkerhet, att det uppmärksammades med ett Nobelpris.



En uppgift för lotsarna var ursprungligen att svara för att kummel, båkar m m upprättades och underhölls. Idag är det mesta av detta borta men kvar finns till exempel den mäktiga båken ovan som markerar inseglingen till Ängskär i Grepen. En annan båk är den på Höggrund strax söder om Tolvöreggrund i farleden till Öregrund.

Foto Carina Bodin.

Järn

I nordöstra Uppland fanns under 16-, 17- och 1800-talen många järnbruk. Malmen omvandlades till järn och järnet blev en viktig exportvara. Flera av dessa bruk hade egna hamnar för uttransport av de producerade produkterna, vanligen skångjärn. Järnbruken behövde också förnödenheter för sin verksamhet som träkol, kalksten, spannmål m m. Sjöfarten svarade för merdelen av transporterna.

Bruken ligger en bit in i landet räknat från kusten. De anlades där det fanns lämpliga vattenfall som, med vattenhjul, kunde driva hammare och bälgar. Träskolet till masugnar och härdar togs från de omgivande skogarna. För att kunna skeppa ut det färdiga järnet byggdes hamnar vid kusten på platser dit större fartyg kunde löpa in.

Malmen kom främst från Dannemora gruva, men i Roslagen finns flera andra mindre gruvor, bl a några på öarna i skärgården. Malm och kol transporterades vintertid på isarna med häst och släde fram till bruken, men kom också från annat håll och transporterades då med fartyg. Vid utskeppningshamnarna finner man än idag de typiska järnmagasinen, där järnet förvarades i väntan på utskeppning, och rester av kolhus, där inskeppat träkol förvarades i väntan på att



Järnmagasinet i Karlholmsbruk som ligger vid den forna kajen. Foto Tierps kommun.

det kunde forslas till järnbruket. Det finns rester från kajer, stenkistor och förtöjningsringar där fartyg förtöjde i väntan på att de kunde komma till kaj.

Det finns gott om minnen från denna tidiga industriella period och de är väl värda att se och fundera över. I Herräng ligger det gamla järnbruket direkt intill hamnen. Dagens gästhamn är brukets gamla hamn och på land finns den gamla masugnen kvar. Det finns gruvhål som vittnar om forna tiders gruvbrytning. I Hargshamn finns det gamla järnmagasinet kvar vid hamnen och några kilometer bort finns det gamla järnbruket med bostäder, smedjor, kyrka och herrgård. Öregrund, Ängskär och Kallriga var utlastningshamnar för järnbruken i Gimo, Forsmark och Österby. Lövestabruk hade sin hamn i Ängskär. Under en tid var Lövestabruk världens största järnbruk och Ängskär världens största utskeppningshamn för järn. Under 1700-talet stod Sverige för en betydande del av järnhandeln i Europa. Järnet såldes i form av stångjärn med längder om cirka 4 m.

Även järnmalm från Dannemora gruva var en vara som transporterades norrut efter kusten. Masugnarna, där malmen blir järn, krävde träkol, och skogarna i norra Uppland räckte inte till. Av den orsaken anlades järnbruk utefter kusten norrut på platser där det fanns skog som kunde användas till det träkol som behövdes i masugnarna. En annan mycket viktig faktor var tillgång till åar och älvar där man kunde bygga de vattenhjul som behövdes för att dra hammare och bälgar. Till dessa bruk transporterades malmen med båt.



En bit stångjärn med stämpel som visade namnet på tillverkaren, i detta fall Karlholmsbruk. Den fulla längden på ett stångjärn var ca 4 m. Foto Kjell Pernestål.

Idag är storhetstiden för de uppländska järnbruken över. Kvar finns de särpräglade brukssamhällena som karakteriserade järnbruken med smedjor och bostäder för smederna och deras familjer. Vid några av bruken kan man också ännu se de överdådiga herrgårdar som bruksägarna bodde i. I Gimo har i stället vuxit upp en av världens ledande tillverkare av hårdmetall – Coromant – och i Forsmark finns ett av Sveriges största kraftverk för elenergi.

Singö skärgård och oåren

Vi kan finna fjärdarna fridsamma, men kusten och skärgårdarna hemsöktes allt emellanåt av härjande flottor i samband alla de krig som utkämpats under de århundranden som passerat. Mest förödande var kanske det långvariga krig med Ryssland som avslutades 1720. Under denna tid härjades stora delar av Roslagen och många av de järnbruk som fanns brändes ner. De sista påhälsningarna av utländska flottor ägde rum under det krig som resulterade i att Finland gick upp i Ryssland vid 1800-talets början.

De grunda och trånga skärgårdarna utefter den svenska kusten fungerade dock som ett skydd mot påhälsning av dåtidens seglande skepp. För att kunna ta sig an Sverige och invadera och bränna landet lät Rysslands tsar Peter I bygga en

flotta av grundgående roddgalärer. Gårdar, järnbruk, herrgårdar och slott brändes. Om detta finns mycket skrivet.

Minnen från dessa oår lever kvar i form av lokala namn som Ryssudden, ryssugnar och -gravar. Det finns berättelser om hur hemman, gårdar, kyrkor och slott och inte minst järnbruken brändes eller hur man lyckades hindra sådan härjning.

Farkoster

Behovet av transporter var stort. Bönder och fiskare behövde transportera sina grödor och fångster till kunderna och då främst i städerna och järnbruken. Vägarna var dåliga och vagnarna primitiva och dragna av hästar. Vintertid utnyttjades isarna på sjöar och man använde slädar, och sommartid gällde båtar.

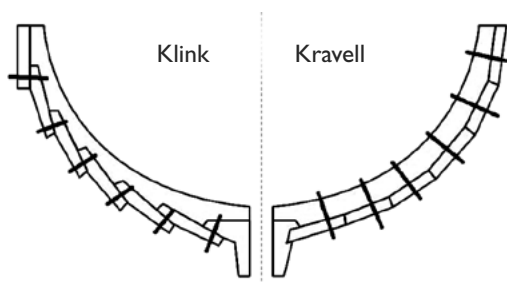
De flesta båtar byggdes av lokala båtbyggare och ofta direkt hos beställaren och på dennes gård. Beställaren svarade för att det fanns lämpligt virke och en plats att hålla till på. Vidare skulle beställaren inte bara tillhandahålla en eller flera drängar som hjälp utan också bistå båtbyggaren med mat och husrum och med färdmedel så att byggaren kunde resa hem till sin familj några gånger under byggtiden.

Kunskapen att tillverka båtar gick ofta i arv från far till son. Varje båtbyggare hade sin uppfattning om hur en båt skulle vara utformad, och från detaljer kunde man se vem som byggt båten. De allra flesta tillverkades enligt ett koncept som kan härledas ända tillbaka till vikingatiden – man byggde båtarna på klink, dvs hopnitade bordläggningsplankor som ligger om lott, se bilden.

Detta sätt att bygga båtar, som ger ett lätt och elastiskt skrov, har hittats i gravar från 400-talet eKr och är, i direkt nedstigande led, släkt med vikingarnas båtar. Traditionen att båtar ska vara klinkbyggda gäller än idag, och när båtar tillverkas i plast ges de ofta en form på bordläggning som liknar den klinkbyggda.

Egentligen började båtbygget i skogen. Man letade reda på träd som var lämpliga för den tilltänkta båten. Till bordläggningen användes långa och raka stammar, och krokvuxet virke användes till stävar, spant och knän. Sedan skulle träden fällas, transporteras till byggplatsen och klyvas till plank för att sedan få ligga och torka några år innan de ansågs vara färdiga för båtbygget.

Man började med kölplankan som man reste stävarna på. Man lade sedan de bordplankor, som bildade skrovsidorna, om lott och fäste dem med varandra,



Bilden visar skillnaden mellan ett skrov byggt med klink- respektive kravellbordläggning.
Wikipedia Public Domain.



En klinkbyggt båt som är i direkt nedstigande led ett arv efter vikingatidens båtar
– en norsk nordlandsbåt.

Foto Arvid Petterson, Verdensarvsenter for bergkunst, Alta Museum IKS.

ursprungligen med dymlingar (träpluggar) och senare med spik (nitar) av järn. Detta gav ett lätt, starkt och elastiskt skrov. För att styva upp skroven försågs de sedan med spant. Den starka kölplankan gjorde att man kunde dra upp båten på en strand men gav också båten det lateralplan som gjorde att den kunde seglas mot vinden, d v s kryssa.

Båtarna utformades sedan efter vad de skulle användas till, från lätta och lättrodda postbåtar till sjötåliga båtar som användes till fiske utomskärs och till lastdryga båtar som användes för att transportera inte bara byggmaterial, ved och livsmedel till städerna utan också det järn som producerats vid bruken. Det var under en period inte tillåtet att ge båtarna däck, och motivet verkar ha varit att man inte skulle kunna bedriva utrikeshandel direkt från brukens utlastningshamnar. Den handeln måste ske via Stockholm, där järnet vägdes och utförseltull beräknades.

Den bredbukiga och lastdryga Roslagsskutan användes för att transportera ved, byggnadsmaterial som plank, timmer, sten och sand in till städerna och då främst Stockholm. Den hade oftast en hög sluprigg för att fånga vindar över kringliggande öar.

Idag byggs fortfarande båtar i Roslagen, men trä som byggnadsmaterial har fått träda tillbaka för plast och aluminium.

Ångbåtar

Under första halvan av 1800-talet gjorde ångbåtarna entré. De tidiga ångbåtarna användes för bogsering av de större segelfartygen genom trånga och svårnavigerade skärgårdar. De kom sedan att ersätta de seglande båtar som transporterade passagerare. Dessa ångbåtar anpassades så att de kunde passera Väddö kanal, och städer som Norrtälje och Östhammar fick en fast kommunikation till Stockholm. Detta kom i sin tur att skapa

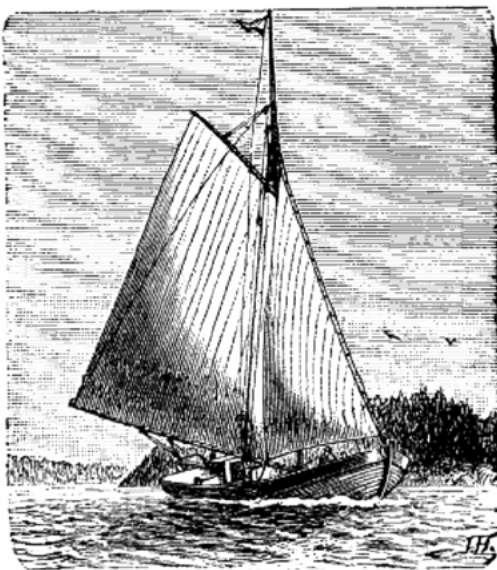
möjligheter för en begynnande turism, där burgna stadsbor började tillbringa sommarmånader på pensionat eller som sommargäster hos skärgårdsborna.

I Östhammar finns fortfarande en byggnad som minner om tiden – det s k Källörshuset. Det var ursprungligen pensionat och restaurang, främst avsett att hysa välbeställda storstadsbor som hade råd att tillbringa en bekväm sommar i skärgården. Det fanns en ångbåtslinje som ombesörjde transportererna.

Det kan vara värt att stanna till inför fasaden och insupa det som finns kvar av miljön – gångbroarna ut till de närliggande skären, den svalkande parken och den imposanta fasaden – och kanske man kan höra lite av ett avmätt sorl. Se på huset och föreställ er hur damer, klädda i långa vita klänningar, vandrar efter stranden, kanske åtföljda av allvarsamma herrar i likaledes vita linnekostymer. Någonstans hörs toner från en mässingsorkester som underhåller gästerna.

Tiderna har ändrats och storstadsborna har funnit andra utflyktsmål. Ångbåtstrafiken har upphört och man erbjuder SL-trafikens bussar om man inte har ett eget fordon eller farkost. Källörshuset har sedermera utnyttjats som skola och är nu under omvandling till samlingslokal för Östhammarsborna.

Bogserbåten, som användes för att bogsera större fartyg in till och ut från hamnarna, förenklade hanteringen. Man slapp den tunga bogseringen (med rodd) och läktring av godset från pråmar till fartyg som låg uppankrade på rednen.



Roslagsskuta. Nordisk Familjebok 1916/
Wikipedia.

Med en ökande trä- och cellulosaindustri började man även bogsera timmer, hopbuntade till flottar, till sågverk och pappersfabriker. Timret från skogarna flottades i älvar, åar och bäckar ned till havet. De ihopbuntade flottarna kopplades ihop till hundratals meter långa släp och drogs sedan av bogserbåtar till fabrikerna. Dessa färder gjordes i huvudsak inomskärs och kvar finns utlastningsplatser och gamla farleder från denna tid. Denna hantering bidrog på ett avgörande sätt till utvecklingen av träindustrin. Ett exempel på en farled inrättad för denna trafik finns på Grepens västsida, där utprickningen fortfarande hålls vid liv.



Källörshuset i Östhammar. Vykort.



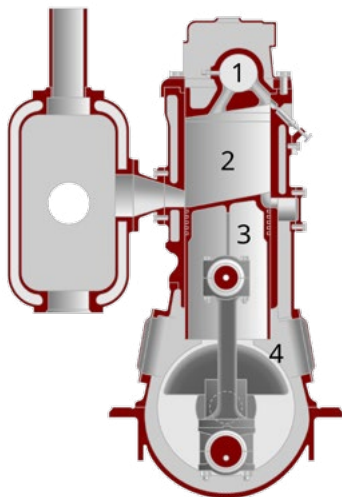
Bogserbåten Rex i Herrängs hamn.
Digitalt museum/Sjöhistoriska muséet/
Public Domain.

Tändkulemotorer

I början av 1900-talet gjorde tändkulemotorn entré. Tändkulemotorn kunde användas i mindre båtar, eftersom någon skrymmande ångpanna inte behövdes. Den skapade också en helt ny ljudbild i skärgården med sitt dunkande. Ångmaskinen var tyst och det var främst ångvisslan som kom att förknippas med den. Tändkulemotorn blev, med sitt stadiga och högljudda dunkande, markören för en ny tid.

Tändkulemotorn är enkel och har egentligen bara tre rörliga delar: kolv, vevstake och vevaxel, och en högst modest kompression. För att motorn ska gå behöver cylinderns översta del – ”kulan” – vara så het att det insprutade bränslet börjar brinna när det sprutas in. För

att starta motorn måste kulan först värmas upp, t ex med en blåslampa, innan motorn sedan kan vevas igång – en process som kunde ta goda 15 minuter att genomföra. Väl igång hålls kulan het av sig själv. Motortypen, en tvåtakts semi-



Tändkulemotor.

1 = tändkula 2 = cylinder
3 = kolv 4 = vevaxel

Wikipedia Public domain.

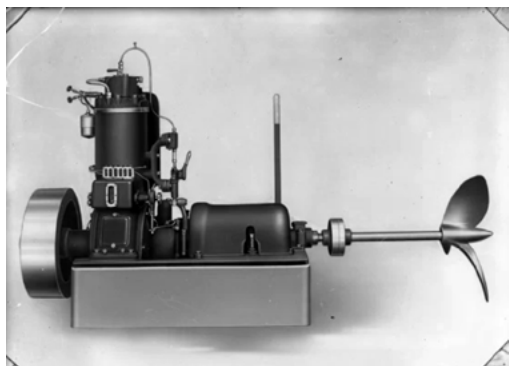
diesel, kan köras på enkla typer av oljor som växtoljor, animaliska oljor, men man föredrog råolja – en dieselliknande mineralolja – och motorn betecknades ofta som ”råoljemotor”.

Tändkulemotorn förändrade förutsättningarna för livet i skärgårdarna. De båtar som tidigare roddes och seglades av skärgårdsbefolkningen fick motorer och blev oberoende av väder och vind. Fiskaren kunde nå nya fångstplatser men var också säker på att kunna leverera sin fångster till städerna, på samma sätt som odlarna levererade sina jordbruksprodukter.

Tändkulemotorn var enkel att tillverka och i Sverige fanns ett hundratal tillverkare. I Roslagen var Pythagoras i Norrtälje en välkänd tillverkare av Drott motorer. Andra tillverkare var Munktells i Eskilstuna och Avance i Stockholm. I Lysekil tillverkades Skandia-motorer och i värmländska Säfte tillverkades Säfte-motorer. Det finns flera företag som har utvecklats från tillverkning av just tändkulemotorer.

Inte bara båtar försågs med tändkulemotorer. På land drev tändkulemotorer kvarnar, tröskverk, pumpar och sågar, och så småningom kom traktorer med tändkulemotorer som ersatte både hästar och de tunga och skrymmande ångmobilerna.

I dag har tändkulemotorerna fått träda tillbaka till förmån för diesel- och bensinmotorer. Dunket har ersatts av ettrigt morrande och en utvecklingsepok är över.



Tändkulemotor komplett med backslag och propeller, avsedd för båtar. Foto Pythagoras motormuseum.

Nya tider

De förändringar som skedde under 1900-talets senare del nådde även Norra Roslagen. Med fyrar och bättre navigationsmetoder väljer större fartyg farleden genom Södra Kvarnen. Timmertransporter till cellulosaindustrin utefter Hälsingekusten går på land eller med fartyg och pråmar, och timmersläpen har försvunnit. Trafiken över Ålands hav, som tidigare baserades på små seglande båtar, upprätthålls nu av stora bilfärjor från Stockholm, Kapellskär och Grisslehamn. Det taktfasta dunket från tändkulemotorer har ersatts av surrande utombordsmotorer och morrande dieselmotorer.

Nya metoder att producera järn och stål ledde till att de uppländska järnbruken lades ner och numera är sevärdheter för turister. I stället har på några platser ny industri vuxit upp i spåren av de gamla. I Gimo tillverkas hårdmetall för användning i bergborrar och verktyg, som exporteras över hela världen. I Forsmark finns landets största elproducent. Båtbyggarna har fått se sina båtar, byggda av utvalt virke hämtat från skogen intill, ersatta av massproducerade plastbaljor och avancerade aluminiumfartyg.

Flera av utskeppningshamnarna för järn i norra Roslagen lever vidare som tillhåll för fritidsbåtar. Herräng, Hargshamn, Öregrund, Ängskär och den forna stora sjöfartsstaden Östhammar är några av dem. Hargshamn är idag också en kommersiell hamn och betjänar det mellansvenska näringslivet. Farleden har fått flera nya fyrar och bitvis ändrad utprägning. Från Hallstavik transporteras framför allt papper.

Lotsarna är numera stationerade vid Svartklubben på den nordöstra delen av Singö och anrop om lotsning sker på VHF kanal 16. Något lotsberg behövs inte längre. De stora kustfyrarna är automatiserade och fyrvaktarna har flyttat i land. Om en fyr behöver tillsyn så använder man helikopter. Gasdrivna skärgårdsfyrar och lysbojar har ersatts av solceller och LED-belysning som kräver ett minimum av uppmärksamhet (jämfört med förr) och idag, med GPS, diskuteras om de behövs alls.

Fisket var en viktig näring och vi kan än i dag se sjöbodars insmugna i smala och skyddade vikar bakom läande uddar. Dagens fiske bedrivs med rationella metoder av ett fåtal fiskare som kämpar med minskande fångster. Många av de små skärgårds- och fiskehemmanen har blivit fritidsboenden och de klippiga stränderna har bebyggts med fritidshus. En ny kategori fiskare har vuxit fram. I stället för att fiska för sitt uppehälle har fritidsfiskarna trätt in – de fiskar för sitt eget höga nöjes skull. Och vindkraftsföretag kastar lystna blickar på de fiskrika grundbankarna för att där bygga vindkraftverk.

Kjell Pernestål



**Svenska
Kryssarklubben**
Uppsala-Roslagen

Hemsida och e-postlista

Uppsala-Roslagskretsen har hemsida, facebook-sida och utskick av påminnelser till klubbafnarnar, seglingar etc via e-post. Hemsidan hittar man antingen via riksföreningens sida www.sxk.se eller direkt på www.sxk.se/uppsala-roslagskretsen. Påminnelser via e-post kommer inför varje programkväll och några andra tillfällen under året till alla som har anmält sin e-postadress till kretsen.

Både hemsidan och e-postlistan sköts av *Jan Simonson*, och vill du anmäla dig till kretsens e-postlista är det honom du ska kontakta via jan.simonson@sxk.se

Följ Svenska Kryssarklubben

På Svenska Kryssarklubbens kanaler på Facebook, Instagram, LinkedIn, Twitter och Youtube samt på hemsidan www.sxk.se och i appen Kryssarklubben kan du finna information om verksamheten och tips om hur du kan utveckla ditt båtliv.

Läs Nytt från Uppsala-Roslagskretsen på din skärm!

Om du inte längre vill få de tryckta kretstidningarna i brevlådan, ska du anmäla din postadress *och* e-postadress till redaktören, per.nilson@sxk.se. Då får du i stället ett mejl varje gång som ett nytt nummer finns att ladda hem från kretsens hemsida. Bra för miljön – och kretsen sparar tryck- och portokostnader!

Annonsera i Nytt från Uppsala-Roslagskretsen

Tidningen utkommer med tre nummer per år, i början av januari, april och oktober. För information om annonsering och annonspriser, kontakta per.nilson@sxk.se. Kretsmedlemmar får annonsera gratis om båtprylar etc. Manusstopp infaller 1/12, 1/4, 1/9.



Swisha till

123 129 50 21

Människor i **Ukraina** flyr för sina liv.
De behöver akut nödhjälp.
Swisha idag!



Sverige för
UNHCR
FN:s flyktingorgan

Avsändare:
Svenska Kryssarklubben
Uppsala-Roslagskretsen
c/o Bo Nordlund
Orphei Drängars Plats 5
75311 UPPSALA

Medborgarskolans sjölivskurser

Kryssarklubben har avtal med Medborgarskolan Uppsala att kretsens medlemmar får 200 kronor i rabatt på ordinarie sjölivskurser i Uppsala (ej SRC). Bästa sättet är att boka direkt med verksamhetsansvarig, Åse Granberg, 010-157 57 57, eller ase.granberg@medborgarskolan.se. Ange att du är medlem i Kryssarklubbens Uppsala-Roslagskrets. Medborgarskolans kursutbud hittar du på www.medborgarskolan.se



Nytt från Uppsala-Roslagskretsen utkommer i januari, april och oktober och är medlemsblad för

Svenska Kryssarklubben, Uppsala-Roslagskretsen

c/o Bo Nordlund

Orphei Drängars Plats 5

75311 UPPSALA

e-post: upsala-roslagskretsen@sxk.se *hemsida:* www.sxk.se/

upsala-roslagskretsen

plusgiro: 17 10 94-6

ordförande: Ebbe Johnson, carlebbe@hotmail.com

Material till tidningen skickas till per.nilson@sxk.se. Bild kan mejlas som separat bifogad jpg-fil, *inte* infogad i ett dokument. Bildfilens upplösning minst 300 dpi.

Ljungbergs Tryckeri AB, Klippan 2025. www.ljungbergs.se

Framsida: Augustiväll vid Askskären, Mälaren. Foto Kurt Sjöberg.