

Årsbok

GÖTA



SEGEL SÄLLSKAP

1963



Kronstensårke

EGEN VERKSTAD - HÖGSTA KVALITÉ

Moderna förlovningsringar

Armband - Berlocker

Ringar - Halsband - Collier

Omarbeten, beställningar
och reparationer

Förstklassiga arbeten i
guld och silver

15% rabatt
för GSS:s medlemmar.

JUVELERARE J. SMIDT

Timmermansg. 35 - Stockholm - Telefon 40 62 79

Årsbok

Göta Segel Sällskap

1963

»Sjungande Färghandlar'n»
HASSE GUSTAVSSON
»TONAR»

Sista Schlagern

MED OCEANA BÅTLACK

Hasse har allt Du behöver för att din båt skall bli
nyggast och snabbast!
(Rad. omv.)

BERGSUNDS FÄRGHANDEL
Långholmsgatan 12 - Tel. 68 78 50

Verksamhetsberättelse för år 1962

Styrelsen för Göta Segel Sällskap får härmed avlämna följande verksamhetsberättelse för år 1962.

447 medlemmar har varit inskrivna i sällskapet därav 66 damer. 181 båtar har varit inregistrerade, därav 104 segelbåtar, 24 kanoter, 45 motorbåtar, 1 finnjolle och 7 piggjollar.

Styrelsen har bestått av följande personer:

Ordförande Per Ollén, vice ordförande Lars Hansson, sekreterare Valter Sjöstedt, kassör Torsten Jonsson, intendent för Jungfruholmarna Nils Gustavsson, hamnchef Roland Appelgren, varvschef på Långholmen Lennart Almquist, varvschef på Gröndal Hans Larsson, klubbmästare Gunnar Esk, kanotchef Kjell Emilsson och ledamot utan särskild funktion Sven Svensson.

Övriga funktionärer har varit:

Revisorer Birger Rydholm och Bertil Frisk, revisorssuppleant Erland Engdahl, årsboksredaktörer Ville Sandberg och Gunnar Pilbring, mätningmän Åke Thorbjörnsson och Svante Hellhager.

Under året har 3 allmänna möten och 6 protokollförda styrelsesammanträden hållits.

Beträffande hamnar och varv har en del nyanskaffningar och reparationer förekommit. Den nya mastkranen av stål har använts för första gången och fungerar till belåtenhet. Under vintern har ny motorbåtsbrygga byggts på Långholmsvarvet och ny transportvagn anskaffats. Skjul har byggts över slipspelet och el-ledningarna har reparerats. Genom förmedling av Stockholm Stad har vi fått nya förtöjningar till pontonerna som slet sig under sommarens hårda storm. På Gröndalsvarvet har vi haft dykarundersökning av sliprälsen, men någon större reparation var ej nödvändig.



På Jungfruholmarna har ny pump till toaletterna anskaffats. En mindre ponton har köpts och lagts på lilla holmen. Det på vårmötet beslutade pigg-jollelägret pågick den 25—30 juni. Sällskapet har inte tidigare försökt sig på något liknande, men de bekymmer som ett sådant läger medför klarades fint tack vare god hjälp av ledarna Folke Levin och Kjell Emilsson och icke minst av vår duktiga husmor, Anna Gustavsson.

Från Högalids Ungdomsgård fick vi ekonomisk hjälp, vilket gjorde att lägret kunde hållas utan nämnvärd kostnad för Sällskapet.

Under våren avslutades en navigationskurs där deltagarna erhöll förarbeviset. Nu pågår en kurs med 23 deltagare, som leder fram till skepparexamen.

Sällskapet har som vanligt varit medarrangör av Mälaregattan där Olle Sundberg blev etta bland M:22-orna och flera andra götaseglare gjorde fina insatser. Götas Högtidssegling den 12 augusti samlade rekordartat deltagande, 138 båtar och kanoter. Bland resultaten kan nämnas att Olle Sundberg blev etta bland M:22-orna och samma placering fick Roland Appelgren bland 5:orna.

På främmande banor har götaseglarna hävdat sig fint. Lars Hansson och Per Ollén hemförde Arosskölden för året. Å. Nyström blev etta bland C-kanoterna i Örebro. Vid SM i Nynäshamn representerades GSS av Kjell Emilsson och Bernt Granqvist, den sistnämnde blev 4:a i E-kanot. Kjell Emilsson uttogs att representera Sverige i landskampen mot Västtyskland, men råkade bryta benet och kunde ej fullfölja tävlingarna. I FKI:s höstregatta hemförde GSS lagpriset genom K. Emilsson, Å. Nyström, V. Blom, G. Hagliden och P. Bergström.

I Barösund och Saltsjöregattan belade Olle Sundberg åter första plats i sin klass. Vid småbåtsregattan på Rasta hemförde GSS dubbelseger i E-kanot genom B. Granqvist och i C-kanot genom Kjell Emilsson.

Vindökryssaren »Seila II».
Foto: Torbjörn Johnsson.

Nämnas kan också att Robert Levin gjorde fin propaganda för sällskapet med en uppmärksamrad eumanssegling i Thorrell-joll runt kusten till Norge.

Körkör och paketsegling gick av stapeln med mycket god anslutning och fin stämning.

Efter mötena har det som vanligt ordnats med trevliga samkväm med filmförevisningar.

Våra energiska damer har nu genom lotterier hunnit samla in så mycket pengar att vi på allvar kan börja tänka på den nya dansbanan.

Till alla som hjälpt oss i vårt arbete eller på olika sätt varit sällskapet till nytta ber vi att få framföra vårt hjärtliga tack.

Stockholm den 12 januari 1963.

<i>Per Ollén</i>	<i>Valter Sjöstedt</i>	<i>Nils Gustavsson</i>
<i>Lennart Almqvist</i>	<i>Gunnar Esk</i>	<i>Sven Svensson</i>
<i>Lars Hansson</i>	<i>Torsten Jonsson</i>	<i>Roland Appelgren</i>
<i>Hans Larsson</i>		<i>Kjell Emilsson</i>



EKONOMISK ÖVERSIKT ÅR 1962
INGÅENDE BALANS 1 JANUARI 1962

<i>Tillgångar:</i>		Kapital	35.261: 58
Kassa	9: 11	Kronor	36.134: 91
Bank	56: 04	<i>Skulder:</i>	
Postgiro	804: 18	Checkräkningskredit .	2.434: 91
Jungfruholmarna	1: —	Andelar	21.700: —
Långholmsvarvet	1: —	Lån	12.000: —
Gröndalsvarvet	1: —	Kronor	36.134: 91
Inventarier	1: —		

VINST- OCH FÖRLUSTRÄKNING 31/12 1962

<i>Kostnader:</i>		Avg. till föreningar ..	683: 87
Jungfruholmarnas		Piggjollarna	313: 99
omk.	1.790: 36	Seglarlägret	24: 25
Hamnomk. Lång-		Övriga kostnader	120: 03
holmen	2.616: 60	Överskott	17.288: 65
Hamnomk. Gröndal ..	901: 80	Kronor	35.454: 47
Varvsomk. Lång-		<i>Intäkter:</i>	
holmen	1.248: 54	Årsavgifter	5.875: —
Slipvagnen	1.149: 79	Straffavgifter	24: 40
Varvsomk. Gröndal ..	1.665: 32	Jungfruholmarnas	
Kappsegling	362: 26	förvaltning	80: —
Mälarregattan	837: 16	Båtavgifter	7.583: —
GSS-nytt & årsboken	1.052: 80	Hamnavg. Långholmen	3.962: —
Utgiftsräntor	1.143: 05	Hamnavg. Gröndal ...	1.030: —
Skatter	114: —	Skåpavgifter	260: —
Arvoden	2.150: —	Varvsavg. Långholmen	5.831: —
Sammanträden	200: —	Varvsavg. Gröndal ...	6.757: —
Fester	36: —	Inregistreringsavg. ...	1.237: —
Porton	344: —	Gåvor	1.345: 42
El. Gröndal	63: 70	Donerade andelar	600: —
Tel. Långholmen	330: 50	Intäktsräntor	262: 15
Tel. Gröndal	227: 80	El. Långholmen	576: —
Försäkringar	624: —	Standertar	4: 50
Uppvaktning	122: —	Klubbmärken	27: —
Nycklar	44: —	Kronor	35.454: 47

UTGÅENDE BALANS 31 DECEMBER 1962

Tillgångar:

Kassa	294: 34
Bank	11.368: 19
Postgiro	499: 65
Jungfruholmarna	1:—
Långholmsvarvet	1:—
Gröndalsvarvet	1:—
Inventarier	1:—
Kapital	17.972: 93

Kronor 30.139: 11

Skulder:

Checkräkning	139: 11
Andelar	18.550:—
Utlottade ej inköpta andelar	1.450:—
Lån	10.000:—

Kronor 30.139: 11

Stockholm den 12 februari 1962.

Anlita vår riggarverkstad

Vi utföra handsplits även å 19-tr.
wire, fastpressning av rostfria änd-
stycken s.k. »Safe Lock» samt talu-
ritpressning.

Benn's Ind. & Skeppsmaterial,

Brännkyrkagatan 117 - Sthlm.

Tel. 68 68 43, 68 68 53

STYRELSE:

Ordförande: Per Ollén, Relieftryck AB, Årsta Skolgränd 10,
Stockholm Sv. Tel. 18 81 20.

V. ordförande: Lars Hansson, Hägerstensvägen 149, 2 tr. ö.g., Hägersten.
Tel. 18 67 93,

Sekreterare: Valter Sjöstedt, Hägerstensvägen 165 3 tr., Hägersten.
Tel. 19 71 56, arb. 24 00 00/395

Kassör: Torsten Jonsson, Torsbygatan 32 n. b., Farsta.
Tel. 64 12 02, arb. 52 00 10

Intendent på Jungfruholmarna: Nils Gustavsson, Heleneborgsgatan 8 B,
Stockholm Sv. Tel. 69 11 29

Varvschef Långholmen: Lennart Almqvist, Vapengatan 15, Hägersten.
Tel. 45 78 08

Varvschef Gröndal: Hans Larsson, Lövholmsvägen 46, Stockholm Sv.
Tel. 45 96 96

Hamnchef: Roland Appelgren, Hövdingegatan 23 A, Hägersten.

Klubbmästare: Gunnar Pilbring, Torkel Knutssonsgatan 25,
Stockholm Sv. Tel. 43 01 74, arbetet 18 81 20.

Kanotchef: K. Å. Emilsson, Surbrunnsgatan 9, 4 tr., Stockholm Ö.
Tel. 34 13 75.

Ledamot: Sven Svensson, Runa Vägen 25, Bromma. Tel. 25 14 63

REVISORER:

Birger Rydholm, Grindsgatan 33, Stockholm Sö. Tel. 23 36 45

Bertil Frisk, Vindragarvägen 4, Stockholm Sv. Tel. 68 39 91
arb. 82 03 00/108

REVISORSSUPPLEANT:

Erland Engdahl, Tavastgatan 30, 1 tr., Stockholm Sö. Tel. 41 35 51

ÅRSBOKSREDAKTÖRER:

Ville Sandberg, Bergsundsgatan 11, Stockholm. Tel. 68 45 12

Gunnar Pilbring, Torkel Knutssonsgatan 25, Stockholm Sv. Tel. 43 01 74.

MÄTNINGSMÄN:

Åke Thorbjörnsson, Pilgrimsvägen 54 B, Hägersten. Tel. 45 98 54

Svante Hellhager, Smedbacksgatan 5, Stockholm Ö. Tel. 63 24 40

GÖTA SEGEL SÄLLSKAP

Adress: Box 9022, Stockholm Sv. Postgirokonto 28 48 48

Varv Långholmen: Tel. 68 40 24 - Varv Gröndal: Tel. 45 20 81

NYA AVGIFTSBESTÄMMELSER 1963.

Inträdes- och inreg-avgift för senior 1:a gången	50:—
Inträdes- och inreg-avgift för junior 1:a gången	10:—
Inreg-avgift 2:a och följande gånger senior	5:—
Inreg-avgift 2:a och följande gånger junior	2:—
Årsavgift senior	25:—
Årsavgift damer och juniorer	10:—
Varvshyra Långholmen + hamnavgift per m ² *	9: 50
Varvshyra Gröndal + hamnavgift per m ² *	12: 50
(Hamnavgift obligatorisk)	
Skåp i mån av tillgång	5:—
Kappseglingsavgift för båt	10:—
Kappseglingsavgift för kanot	5:—
Hyra för husen på Jungfrun lördag—söndag	5:—
Hyra för husen på Jungfrun per vecka	25:—
Sliptagning för kappsegling	fri
All övrig sliptagning	3:—
Båt som ligger uppe över en vecka betalar halv varvshyra	
Arvoden för mätning per gång	5:—

Boj, som ej upptagits före den 10 november upptages av hamnchefen för en kostnad av 50:— kr., varav 35:— kr. tillfaller sällskapet. (Ordningsreglerna § 14.)

För förfallna och enligt stadgarna § 5 mom. 1 tidsbundna avg. betalas 10 % straffavg. enligt mötesbeslut den 11/4 1957.

* I här debiterad varvsavgift är numera inräknad tidigare varvsavgift, el-avgift, båtavgift, extra båtavgift. Beslut på årsmötet 1963.

Kanotsektionens redogörelse för det gångna året

Efter den i förra årsboken beskrivna förberedelsen inför den stundande tävlingssäsongen kommer här nedan en redogörelse för säsongens utveckling.

Konditionsträning och taktiksnacket var överstökad, när första sjösättningen ägde rum den 15/4 1962. Issituationen var besvärlig, varför sjösättningen skedde från yttersta pontonen. Till »Fläsket» kom vi, men sen var det stopp — ishinder — det var bara att försöka komma hem igen.

Då seglingen vid den tidpunkten inte kunde bedrivas som vi trängtade efter, satte vi gång med diverse arbeten för att förbättra kanothamnen såsom gjutning av cementsarg kring rabatterna samt storstädning i skjulet och iordningställande av slip och slipvagn.

Tävlingssäsongen:

6/5 MKS—GSS Klubbävling om GSS:s vandringspris:

Mälärhöjden segrade med 31—24 poäng.

19/5 Småbåtsregatta på Rasta:

GSS-seger i E- och C-klassen.

17/6 Slandö:

Seger i E-klassen, 5:te och 7:de plac. i C-klassen.

22—23/6 Västerås:

C-klassen — 2:a och 4:de placering.

30/6—1/7 Örebro:

C-klassen — 1:a och 6:a.

SM i Nynäshamn:

3 C-kanoter och 1 E-kanot ställde upp till start. Väder och vind voro mycket nyckfulla. Många haverier inträffade. Från GSS var det endast B. Granqvist, som nådde placering — 4:e placering i E-kanotklassen — mycket bra gjort.

26/8 Stockholm:

F. K. I:s poängsegling. — Sensationellt nog tog GSS hem vandringspriset.

Med ledning av de under säsongen hittills avverkade tävlingarna blev K. Å. Emilson, GSS, uttagen som representant till den inofficiella landskampen mot Väst-Tyskland. Specialreportage finnes infört i årsboken.

Sedan följde en del klubbmatcher m. m. utan större betydelse. Deltagarantalet i dessa tävlingar var dock stort, vilket visar att intresset inte avmattats.

Så blev det allmän uppläggning av lädorna den 4/11.

Men nu har vi lyckats anskaffa en egen lokal, där vi kan träffas, diskutera o. s. v. samt har möjlighet att utföra arbeten på våra älskade kanoter. Gamla Maltfabriken på Reymersholme lyckades vi, tack vare god hjälp från Högalids Ungdomsråd att få hyra. Mycket arbete, såväl manuellt — genom medlemmarnas storartade intresse — som genom förhandlingsvägen och egna uppoffringar, har nu lett till att vi har både ljus och värme. Denna tillgång till ständiga möjligheter att kunna träffas, kommer säkerligen att bli av mycket stor betydelse för kanotsektionens fortsatta utveckling.

Kanotsektionen har verkligen fått vind i seglen. Ett bra och kul gäng av unga seglingsintresserade grabbar borgar för att nästa säsong skall bli än mer framgångsrik.

Ovanstående prognos grundas på vårt program, omfattande:

Gymnastik — hela dödsäsongen igenom.

Hockey-Bockey-spel i serieform.

Skridskosegling — varje söndag, när så kan ske.

Fjällresor: En av våra ledare — K. Å. Emilson — uttogs till Svenska Seglarförbundets träningskurs i Vålådalen i februari 1963.

6 man — aktiva seglare — reser på fjällvistelse i mars — 2 veckor.

Orienteringar har anordnats med stort deltagande. Trimning av »lådorna» samt mast och bomtillverkning försigår så ofta pojkarna har fritid, i de nya lokalerna på Reymersholme.

Regeltolkningar och kappseglingsfinesser diskuteras så gott som varje kväll i de nya lokalerna och kommer att fortgå till 1963 års sjösättning.

Slutomdöme: Det ser lovande ut för kanotgänget!

K. Å. Emilson

Folke Andersson Segelmakeri

**Spec:
Yachtsegel av Terylene - Dacron**

Utsiktsvägen 11, Södertälje
(intill östra vattentornet)
Tel. 0755/315 43-309 97

Mälarregattan med 130 båtar.

Närmare 130 båtar deltog i årets Mälarregatta på Södra Björkfjärden under pingsthelgen. Inledningsseglingen lördagen den 9 juni gick under relativt goda vindförhållanden, även om inslagen av chans inte saknades. Däremot blev de två seglingarna på pingstdagen mycket chansbetonade.

I A 22-klassen uppträdde Erik Jansson, SS Aros, med sin egenhändigt byggda Tatjana. Ett verkligt mönsterbygge, som leder sin byggare och ägare till stor heder. Hon vann två seglingar och därmed hela serien.

Hjalle Karlssons Jolly och Bruskes Dorrit V utkämpade som vanligt hårda duster. Jolly vann med placeringarna 1:a, 1:a och 2:a, medan Dorrit V nådde 2:a, 2:a och 1:a.

I starbåtsklassen var Lasse Berg med sin Flying Star II totalt överlägsen. Seger i samtliga tre seglingar.

Friendship, Ole Westerberg, tog hem potten i folkbåtsklassen med Marina II, »Plätis» Sven Johansson, som tvåa och Krux, B. Jernberg som trea.

I Finnjolleklassen visade åter Arved von Gruenewaldt fina takter och blev 2:a, 1:a och 1:a. Hvit, Bo Ehrenblad blev tvåa och Swix, Yngve Carlsten, trea.

Segrare i övriga klasser blev Colibri, Lennart Ohlson (M 22:or), Sjölivet, Birger Preutz (B 22:or), Ballerina, Bo Nyland (neptunkryssare), Monique, Jean Söderberg (NL under 6), Kajsa, Ivar Johansson (NL över 6), Seance, Ingemar Palén (IC-kanoter), Speedway, Olle Nygren (C-kanoter), Complott, Ove Andersson (E-kanoter), Okänd, C. Boije af Gennäs (OK-jollar), Maj Fair Lady, Lennart Fehnl (stjärnbåtar), Kall Anka, Yngve Rabb (Piggar) och Docka, Johan Lindahl (GKSS-ekor).

För de utmärkta arrangemangen (SSS, SSK, ÅSS och GSS) svarade SSS-ordföranden Torsten Gustafsson, Helge Mattsson, Erik Jansson, Sune Johansson, Birger Rydholm, Tor Hellenius och allestädes närvarande Knut-Erik Bleckberg.

A 22:or: 1) Tatjana IV, Erik Jansson, SSA (1, 3, 1).

NL 6,0 m och därutöver: 1) Kajsa, Ivar Johansson, ÅSS (1, 3, 2); 2) Vinny, Sivert Nilsson, SBK (4, 2, 1).

NL under 6 m: 1) Monique, Jean Söderberg, SSS (1, 1, 1).

M 30:or: 1) Jolly, Hjalmar Karlsson, SSS (1, 1, 2); 2) Dorrit V, E. Bruske, KSSS (2, 2, 1); 3) Krulax, O. Claesson, SSV (3, 4, 4); 4) Embla, Lennart Lundén, SSS (4, 3, 6).

M 22:or: 1) Colibri, Lennart Ohlson, ÅBS (1, 1, 3); 2) Zorro, Olle Sundberg, GSSS (2, diskv. 1); 3) Vej, Åke Lindström, SSV (3, 2, 9); 4) Gussie, Lennart Åkerlind, SSK (5, 5, 4).

B 22:or: 1) Sjövivet, Birger Preutz, ÅBS (1, 1, 3); 2) Li-Li, C-O Fjällbäck, SSS (3, 2, 2).

Starbåtar: 1) Flying Star II, Lars Berg, KSS (1, 1, 1).

Folkbåtar: 1) Friendship, Ole Westerberg, KSSS (1, 1, 3); 2) Marina II, Sven Johansson, ESK (2, 3, 2); 3) Krux, B. Jernberg, ESS (4, 4, 6).

Neptunkryssare: 1) Ballerina, Bo Nylund, USS (1, 3, 1); 2) Yrhättan, Assar Tell, ÅSS (4, 1, 2).

Finnjollar: 1) Final, Arved von Gruenewaldt, SSS (2, 1, 1); 2) Hvit, Bo Ehrenblad, SSK (1, 5, 3); 3) Swix, Yngve Carlsten, SSS (4, 2, 6); 4) Miro, Rolf Eriksson, MKS (8, 7, 4); 5) Ann, Börje Säll, SSK (3, 16, 2); 6) Brigitten, Nils Ringkvist, SBK (9, 4, 8); 7) — Björn Ribbhagen, SSS (5, 9, 9).

IC-kanoter: 1) Seance, Ingemar Palén, FKI (2, 2, 1); 2) Gillette, A. Neveling, SSK (1, 1, utg.).

C-kanoter: 1) Speed-way, Olle Nygren, ÅBS (3, 1, 3); 2) Gi-Gi, Urban Sandh, SBK (7, 2, 1); 3) Fasa, Bo Andersson, FKI (5, 3, 4); 4) Petronella, Jerry Ramnitz, MKS (4, 5, 6); 5) Fortfarande, Anders Ansar, SSK (2, 9, 5); 6) Cnarpén, Curt Löwenhamn, FKI (9, 6, 2).

E-kanoter: 1) Complott, Ove Andersson, FKI (4, 3, 1); 2) Sinus, Sven Högröm, ÅBS (6, 1, 3); 3) Vänta Lite, Per Jensing, ÅBS (2, 6, 2).

OK-jollar: 1) Okänd, C. Boije af Gennäs, SBK (4, 1, 1).

Stjärnbåtar: 1) Maj Fair Lady, Lennart Fehnl, SSS (3, 1, 1).

Piggår: 1) Kall Anka, Yngve Rabb, SSK (2, 2, 1); 2) Mr Slö, Hans Ribbhagen, SSS (4, 1, 5); 3) Piggelott, Ola Näslund, MKS (5, 3, 2).

GKSS-ekor: 1) Docka, Johan Lindahl, SSS (1, 1, 1).

(Ur »Till Rors»)

AKTIEBOLAGET
GUSTAF LARSSONS BOKHANDEL

Hornsgatan 66 A (invid Timmermansg.)

Telefon: 40 01 15 - 41 55 44

Böcker i navigation
Sjökort - Kartor

Medlem i Göta Segel Sällskap

Mälarens SF:s jubileumsregatta.

Arrangörklubben SS Aros hade tur med vädret, när MSF:s 50-årsjubileum celebrerades i midsomras på Almö—Lindöfjärden utanför Västerås. Vindarna var goda, på midsommardagen så friska, att småbåtsstarterna fick uppskjutas till söndagen. Förutom midsommardagens högtidssegling seglade man på midsommaraftonen om SS Aros nyuppsatta lagvandningspris Arosskeppet. Seglingarna avslutades på söndagen med Westerås SS öppna kappsegling.

I »lagkappen» deltog 8 lag med en M-30:a och 1 M-22:a i varje; 3 från SS Svearne, 2 från SS Aros, samt 1 från vardera Westerås SS, Kungsörs SS och Göta SS. Vinden var sydvästlig med en styrka av 2—5 m/sek.

Göta SS tog Arosskeppet

Bland M-30:orna vann Olle Asplund, Kungsör, med Bounty efter att ha tagit ledningen direkt efter start. P. Olléns Fyrklöver säkrade lagsegern åt Göta genom att gå in på tredje plats. I M-22-klassen etablerade de tre första båtarna en veritabel sekundstrid, med Lennart Hanssons Susannette från Göta som segrare före Arosbåten Frisco och WSS Mariana. Lagtvåa blev Kungsörs SS före Westerås SS.

Till midsommardagens högtidssegling hade vinden friskat till 8—12 m/sek., varför småbåtarna inte släpptes ut på banan. Flera haverier förekom, de flesta bland starbåtarna.

Segervane Hjalle Karlsson triumferade i M-30-klassen efter ett smart långslag på andra kryssen, som gav full utdelning. I M-22-klassen seglade man om Erik Anderbergs minnesmedalj, som detta år togs hem av Leif Schelin, Kungsör, som seglade ifatt västeråsaren Olle Hellbloms Mariana på mållinjen och vann med två sekunder.

MSF-ordföranden och båtkonstruktören Jerker Nilsson deltog även, och vann stora NL-klassen med sin A-30:a Pang.

Snabbast på banan var Beckerritade, nybyggda A-22:an Jungfrun från SS Svearne, som gick fantastiskt i det hårda vädret och formligen utklassade sina konkurrenter.

87-årige Joel Andersson segrade

Dagens homör går till 87-årige (1) Joel Andersson från Södertälje, som inte bara segrade, utan även gick i mål på en tid som mer än väl motsvarade hans M-15:s seglingsegenskaper. Han liksom Harry Persson, SSS, deltog f. ö. i den första MSF-regattan, som även den hölls vid Västerås.

I söndagens avslutande WSS-segling var arrangörsklubbens ordf. Gustaf Staaf nog ofin att lägga beslag på M-30:ornas vandringspris, och bland M-22:orna vann Kuling, L. Wickberg, Kungsör före västeråsarna Olle Hellblom, Mariana och Bo Stenström, Frisco.

Småbåtarna fick segla två gånger på söndagen, av vilka den ena räknades som högtidssegling. Finn- och OK-klasserna dominerades helt av Strängnässeglarna, som tog samtliga priser.

För C-kanoterna gällde dessa seglingar som EM-uttagning. Detta märktes emellertid inte så mycket i startlistorna, då endast ett fåtal seglare utanför Mälaren ställde upp. Första »köret» dominerades av Torshälluseglaren Jonny Ström och Lars Thornell, vilka belade de två första platserna. På den andra seglingen hade stockholmarna kommit underfund med banan och visade var skäpet skulle stå. O. Nygren, Åsten, med Speedway vann, följd av Götas K. Å. Emilsson.

SUFFLETT-HJALLE

J. Holmberg
Rosenlundsgatan 28
Telefon 44 66 11
Postgiro 17 24 03
Stockholm

Segelmakeri
Presenningsfabrik
Suffletter, flaggor
Segel, tält
Reparationer

138 båtar i GSS högtidssegling

Göta SS högtidssegling gick av stapeln den 12 augusti. Seglingarna vid Jungfruholmarna blir tydligen alltmer populära och i år hade inte mindre än 138 båtar och kanoter anmälts. Samling skedde på lördagskvällen, då dans hade anordnats i det rymliga klubbhuset.

Första start skedde kl. 10 på söndagen i svag vind, som emellertid snabbt ökade och mot slutet av seglingen blåste det 12 m/sek. Allt gick dock fint och en jämn kamp utspelades bland M-30:orna, där de tre första gick i mål med 1 sek. mellanrum. Bland OK-jollarna hade K. Boije oturen att tippa och drev kantrad över mållinjen men placerade sig som 2:a.

Resultat:

M-30:or: 1) Jolly, Hj. Carlsson, SSS, 2) Karat, E. Filipsson, SSK, 3) Crulax, O. Claesson, SSV, 4) Fyrklöver, P. Ollén, GSS.

A-22:or: 1) Naive, K. Nilsson, SSK, 2) Kuling III, K. Åström, GSS.

B-22:or: 1) Sjövivet, B. Preutz, ABS, 2) Sabana, Å. Larsson, GSS.

M-22:or: 1) Zorro, O. Sundberg, GSS, 2) Susannette, L. Hansson, GSS, 3) Colibri, L. Olsson, ABS, 4) Älvan, S. Blomquist, SSG, 5) Prim, B. Svensson, GSS.

Folkbåtar: 1) Bjälja, L. Pettersson, SSK, 2) Rustibuss, W. Forsell, GSS, 3) Sjuan, T. Johnson, GSS, 4) Seila, S. Raab, GSS.

NL under 6 m: 1) Sekvens, G. Andersson, GSS, 2) Ariadne, G. Möller, GSS.

Int. 5:or: 1) Fågel Bris, R. Appelgren, GSS, 2) Hazard, L. Hyll, GSS, 3) Triona, L. Nordgren, GSS.

Neptunkryssare: 1) Romance, B. Fredrik, SSK, 2) Ella Marie, N. Åberg, SSK.

Flanjöllar: 1) Miro, Eriksson, MKS, 2) Frigitte, N. Ringkvist, SBK, 3) —, B. Magnusson, SBK, 4) Wackshälm, L.

Gustavsson, SSS, 5) Sonette, T. Pettersson, MKS, 6) Pinang, O. Lindstrand, HKK, 7) Finnköling, I. Jonsson, HKK.

IC-kanoter: 1) Gigante, B. Nilsson, FKI, 2) Nagelfara, S. Hjort, ABS, 3) Faderittan, B. Nilsson, FKI, 4) Phu-Ling, R. Narfgren, FKI.

E-kanoter: 1) Luring, L.-O. Söder, SBK, 2) Ko-Sing, K.-E. Vadsjö, NBS, 3) Butcho X, B. Grankvist, GSS, 4) Fluring, L. Vickström, SBK, 5) Gylse, P. Emsing, ABS, 6) Fjalar, O. Eklund, ABS.

C-kanoter: 1) Gladheim, O. Nygren, ABS, 2) Petronella, J. Kmitz, MKS, 3) Akja, J. Klark, LSS, 4) Fosa, J. Andersson, FKI, 5) Fylling, H. Wilhelmsson, SBK, 6) Tummelisa, C.-Å. Wastesson, ABK, 7) Gunnel, Bruokell, MKS, 8) Konjack II, K. Göth, HKK, 9) Picknick, L. Ek, MKS, 10) Estas, O. Sjöberg, HKK, 11) Solis, C. Siltberg, MKS, 12) Corvette, A. Ansar, SSK, 13) Butcho II, G. Bergström, GSS, 14) Blåtunga, B. Jansson, Str. BK.

OK-jollar: 1) 313, F. Rosenthal, SBK, 2) 587, K. Boije, SBK.

GROLLS

har allt Ni söker för att hela familjen skall
vara välekiperad när Ni går till sjöss

Aven för båten har vi utrustning såsom:

**Sovsäckar - Bättdynor - Kapellduk
Däcksduk - Flaggor mm. mm.**

Välkommen till

AB L. GROLL

Järntorget, Stockholm tel. 23 31 45

SVALAN



»Svalan» erövrade första pris och damernas hederspris för »djävur i vacker segling» på Björkfjärden 1902. Svalan var 19 fot lång och 1,43 bred samt förde 32 m² segel och 28 m² utan topp. Svalan var enligt gästen K. Vesterlund Götas bästa båt och ansågs för oslagbar. Den tillhörde dåtidens modernaste och snabbaste båtar. Borsman var I. Karlsson och gästar A. Sand och K. Vesterlund, och det är också Vesterlund som välvilligt ställt fotografiet från 1902 till vårt förfogande.

UTLOTTADE ANDELAR

Följande andelar har vid GSS årsmöte 15/2 1963 utlottats till återbetalning och kommer att inlösas så snart respektive medlem insänt sin andel med påskrift »inlöses». Andelen insändes under adress: Göta Segel Sällskap, Box 9022, Stockholm Sv.

Nr 51, 57, 60, 63, 89, 128, 132, 134, 207, 213, 298, 389, 398, 402, 419, 456, 461, 487, 508 och 510.

Det går även bra att överlämna andelen direkt till kassören för inlösning.

Som Du vet är sällskapets ekonomi fortfarande inte den bästa, även om vi är på god väg att komma på fötter. Skulle Du som många andra vilja efterskänka Din andel är vi mycket tacksamma. Skriv i så fall på andelen »efterskänkes» eller »räntan efterskänkes».

GSS: are!

Hos oss kan Ni köpa Gasolköket som frugan har talat så mycket om.

Båtsmide finns även till hyggliga priser.

Titta in till oss och vi ordnar det Ni saknar för sommarens sjöturer

ARVID ANDERSSON

JÄRNAFFÄR AB

Hornsgatan 154 - Stockholm

Tel. växel 68 04 25

GSS Piggjolleläger

Till GSS Piggjolle-läger den 25/6—1/7 hade många seglingsintresserade juniorer anmält sig. Sällskapet har tyvärr endast 7 Piggjar till sitt förfogande och endast 14 elever kunde mottagas.

Övningarna leddes på ett sakkunnigt och uppskatta sätt av Folke Levin, Kjell Emilsson och »Rullis» Hansson, rätt män att på ett lättfattligt och populärt sätt bibringa eleverna den första undervisningen i kappseglingsreglerna.



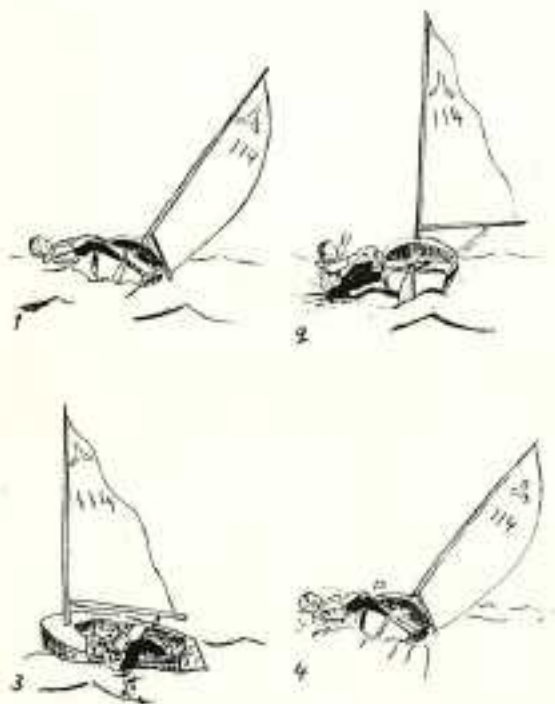


Lördagen den 30/6 hade föräldrarna inbjudits att inspektera lägret och se på den avslutande kappseglingen, som blev en spännande uppgörelse. Hur man klarar sig när man tippat hade tydligen tränats hårt av Staffan Isaksson, 10 år, som gav en elegant uppvisning i den konsten. Redan innan följebåten hann fram var han uppe och fortsatte seglingen.

Söndagen den 1/7 avslutades lägret med att en M:30-a, två M:22-or och en M:25-a ställdes till förfogande och eleverna fick under sakkunnig ledning pröva hur det kändes att segla en stor båt.

Att lägret blev populärt berodde inte minst på vår duktiga husmor fru Anna Gustafsson som nedlagt mycket arbete och omsorg på kosthället. Att hon var en matmamma som uppskattades av eleverna kunde man inte misstaga sig på när man hörde det leve dessa utbringade för henne.

Valter



En händelse under avslutningsseglingarna som visat att Folke fått in rättu jagen i juniorevna. Teckning och foto: Klas Ludsson.

Några glimtar från GSS kursverksamhet

En allmänt utbredd uppfattning bland icke sjösportande folk är att sjösportarna går i ide över vintern. Man hör ofta yttranden som: »Hur kan du ha båt, den har du ju bara glädje av ett par månader om året?»

Vi vet bättre, och om dessa rader kommer under ögonen på någon med sådan uppfattning, ska jag genast be få taga honom ur villfarelserna beträffande oss.

För den verkligt intresserade räcker väl seglingssäsongen åtminstone fem månader och om man därtill lägger den tid vi rustar, kanske bygger om och gör alla de jobb vi beslutat under sommaren, så har vi bara tid över för en veckas paus under julveckan, eller hur?

Under vintern pågår i de flesta klubbar även en livlig kursverksamhet med anknytning till båtsporten, och GSS ligger inte på latsidan härvidlag.



Här ser vi några av eleverna samlas sig inför appågåerna. Till vänster läraren kapten Göran Tingsvall. Foto: Gunnar Keijser.

Kanotgrabbarna, som nu lyckats få egen lokal på Reholme, pysslar där med sina »lädor». Under Kjelles ledning kör man hårt med gymnastik och orientering och i den sistnämnda grenen har man gjort fina placeringar i den populära tävlingen om »Snusdosan». I fjol ordnade vi som alla vet ett piggjolleläger. En del bekymmer (ekonomiska) skaffade det oss, men det gick i lös. Föräldrars och entusiastiska elevers uppskattning kunde man inte ta miste på. Jag tror att man här skaffade sällskapet något lite av den »goodwill» som är så välbehövlig i vårt moderna tidevarv. Några av grabbarna kommer att segla vidare och i framtiden kämpa för Götas färger på kappseglingssbanorna. Detta är måhända ett sätt att hjälpa till att lösa rekryteringsfrågan bland kappseglarna, en sak som inte saknar betydelse. En annan sak som vi sysslat med under vintrarna är navigationskurser. I våras avslutades en kurs med tjugofem elever som erhöi det nya förarebeviset. I år har vi läst skepparekursen och femton elever (därav en dam!) har avlagt skepparexamen vid sjöbefälsskolan i Stockholm. Innan vi satte igång med skepparekursen funderade vi kanske lite över, om vi skulle läsa en kurs, som omfattade så mycket, som vi inte hade direkt nytta av som nöjesseglare, exempelvis §§ 5 a, 26 och 32 i sjölagen, sjöbefälskungörelsen, byggnadsförordningen, nyttjandeförordningen, skyddsåtgärder under lastning och lossning m. m.

Författning är ett torrt ämne, men om man som vi har en lärare med praktisk erfarenhet av paragrafernas tillämpning, och som på ett enkelt och lättfattligt sätt kan klargöra vad som menas, så blir det hela riktigt intressant. Av hela kurstiden är det endast 15—20 % som användas till studier av de här sakerna. Under den övriga tiden bättrar vi på våra kunskaper i navigation och får även lära en del om radiopejling och användning av Decca-kort. Vid samtal med adjunkt F. Hilding vid sjöbefälsskolan i Stockholm framgick att man inom sjöfartskretsar är intresserad av att nöjesseglarna skaffar sig förarebevis och gärna den nya skepparexamen, som enligt 1960 års sjöbefälskungörelse är lägsta nautiska examen vid handels-

flottan. Detta är anledningen till att examensförrättaren måste vara rektor eller lärare vid sjöbefälsskola, då alla utfärdade betyg registreras.

Med de här raderna vill jag emellertid inte bara redogöra för vad vi pysslar med under vintern, utan även driva lite propaganda för navigationskurserna i fortsättningen. Man har nytta och glädje av dem. De är inte svårare än att alla kan klara upp det. De fordrar inga förkunskaper ifråga om matematik eller andra ämnen, och »vi har det härligt på våra möten», som man sjunger inom en annan förening. Ja, nu tog jag kanske till i överkant, men att vi har kul på våra möten, det vågar jag påstå. Därför ber jag redan nu få hälsa alla medlemmar välkomna till höstens navigationskurser!

Valter



Den restige gentlemanen i mitten är examensförrättaren F. Hilding och bakom honom har de nysvaminerade skepparna grupperat sig, alla utom Gunnar Keijser som tog bilden.

Ändring i tullstadgan!

»Vad i 126 § tullstadgan sägs om förbud att besöka annan ort än tullplats samt om skyldighet att göra anmälan till tullanstalt, skall icke gälla befälhavare å lustfartyg av mindre dräktighet än trettio ton, vilken ankommer från eller avgår till Danmark, Finland, Island eller Norge och är hemmahörande i något av dessa länder eller i Sverige, under villkor

att fartyget icke medför andra förnödenhets- eller proviantartiklar än sådana som undergått vederbörlig beskattning i Sverige, Danmark, Finland, Island eller Norge, samt

att medförda artiklar, som ombordtagits utom riket, icke föres från fartyget under dess uppehåll inom tullområdet.

Detta innebär, att den som önskar segla över till Finland eller Danmark kan göra detta utan att som förut anmäla sig för tullen. Ligger man exempelvis i utskärgården och har fint väder kan man segla över till Finland, utan att först behöva besöka Furusund och klarera ut. Detsamma gäller vid återresan.

Certifikat från Göta SS skall dock finnas ombord och uppvisas för tullen vid anfordran.



"SNABB AFFÄR OCH FÖRMANLIGT PRIS"

Du som köper båt eller motor måste blivissa Dig om att det inte är tjuv gods som salubjuds. Kräv att säljaren bevisar sin äganderätt och ut lån legitimerar sig. Kontrollera motorns fabriksnummmer hos polisen. Var lojal som bätlgare och frestas inte av en "lur" affär. Nästa gång är det kanske Din båt som utbjuds.

BÅTFÖRSÄKRINGSBOLAGEN

Sommarminne 1962

Sommaren 1962 var inte så behaglig för oss seglare med kallt, blåsigt och regnigt väder. Inte nog med det, den 2 augusti under denna i vanliga fall så ljuva årstid, inträffade ett av de värsta oväder som drabbat Stockholmstrakten i varje fall sommartid. De flesta hade som tur var redan avverkat sin semester, men för dem som lägo ute i en dålig natthamn var det säkert inte så nådigt, för att inte tala om dem som inte lägo i hamn alls.

På kvällen den 1 augusti var det ostlig storm, vilket ju var lugnande för oss som ha vår hamn i gott skick för denna vindriktning. Påföljande morgon vid $\frac{1}{2}$ 7-tiden slog vinden plötsligt om till sydväst och ökade betydligt. Jag var just på väg ner till hamnen, då Birgitta Johnsson, som har utsikt från Reymersholme, ringde och upprörd meddelade att det var rena kaoset i hamnen. Snällt nog ringde hon runt till alla hon kunde få tag på. Kom ner med en väldig fart, hela hamnområdet såg ut som en djungel av alla nerblästa grenar och kvistar. Min båt, som låg på utsidan av lure pontonen, låg kvar på sin





plats, men en båt utanför hade drivit ner och låg och hackade på bordläggningen. Vinden var så stark, att man måste huka sig ner för att ej blåsa i sjön. Hoppade ombord i den andra båten och försökte hala ut den, men orkade inte rubba den förrän jag fått ner bomtältet som var uppe och verkade som ett segel. På yttre pontonen hade Tore Lundvalls nya havskryssare av plast blåst halvvägs upp på pontonen, han kom själv ner och lyckades få i gång hjälpmotorn, men kom ej längre än att han drev ner på en annan bojända. Med hjälp av Lasse Hyll lyckades han dock komma därifrån och in på ett lugnare ställe. De flesta båtarna där ytterst fingo betydliga skador av smållarna mot pontonen, som oavbrutet överspoldes av sjön.

Plötsligt började den inre pontonen dragga, med påföljd att lovartsbåtarna drogo med sina bojstenar och läbåtarna nästan hamnade bredvid sina bojar.

Allt detta hände på cirka $\frac{1}{2}$ timme, sedan började vinden, som enligt väderlekstjänsten haft en styrka på cirka 30 m/sek., att avta och gå ner till normal stormstyrka, men vad fick man se på hemvägen? Olle »Zorros» M:22-a, som stod upptagen på slipvagnen hade blåst omkull och låg nu på sidan med masten rätt ut. Som tur var hade masten i fallet bromsat mot ett träd, så att smällen ej blev så hård. Vårre var det vid kanothamnen, där ett stort träd blåst omkull och slagit sönder en massa master till kaffevad samt borrarat hål genom ett par kanoter med grenarna.

V. Sandberg

Foto: Torbjörn Johansson.

Fritidsfiskeregler

Fiskefrämjandet har i samarbete med yrkesfiskarorganisationerna utarbetat nedanstående regler för fritidsfiske.

TAG REDA PÅ var, när och hur Du får fiska — och gör det innan Du börjar!

SKAFFA DIG det tillstånd (t. ex. fiskekort), som krävs för det vatten, där Du tänker hålla till!

IAKTTAG alltid de bestämmelser och regler som utfärdas av myndigheter och fiskerättsinnehavare!

DRAG INTE UPP mer fisk än Du själv använder och konkurrera inte med yrkesfiskaren genom att sälja din fångst!

GLÖM ALDRIG att fisket för Dig är nöje och avkoppling — för yrkesfiskaren är det arbete och levebröd!

SÄG IFRÅN till den fritidsfiskare, som bär sig obetänksamt åt — Du får lida för hans uppträdande!

FAR varligt och hyfsat fram också i skog och mark!

VISA FISKEVETT — d. v. s. hänsyn mot vattenägare, yrkesfiskare och kolleger!

Fiskefrämjandet

När Båten skall bli Fin

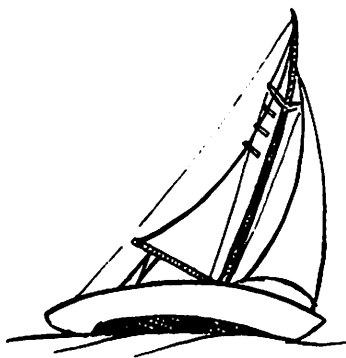
Gå till



Skotvinschar
Mastbeslag
Bomrackar

Rullrevar
Röstjärn
Skotskenor

Bombeslag
Vantskruvar
Backstags-
sträckare
Färg o. Fernissa
Flytvästar
Båtdynor
Däcksmattor
Åror o. Paddlar
Båtshakar
Tågvirke
Skotvirke
Ankare



BERGSUNDS *marin*

Bergsundsgatan 9 - Stockholm Sv
Tel. 68 52 02

En kusten runt segling.

Mig veterligen så var Pierina den minsta båt, som färdigbyggdes i GSS till sommaren 1962, så liten att den inte kom med bland »de uppräknade nybyggena» i årsboken 1962. Men jag tror faktiskt att den fick vara med om den längsta seglingen i många gånger ett mycket hårt väder.

Pierina är en av Sven Thorell ritad plywoodjolle. Lön 6,50 m, bredd 2,00 m, deplacement 675 kg och segelarea 15 kvm i storen plus en fok på 3 kvm.

Båten blev färdig sent på våren (eller var det jag som hade tidigt semester?) I varje fall så hann jag bara med en lördags-söndagssegling och några korta dagsturer. Pierina var då inte helt färdig och utrustad, men både tid och pengar var slut, så jag packade ner mina grejor, mat och en väska verktyg och gav mig iväg på kvällen fredagen den 8 juni med surrande motor till Rasta.

Första dagen blåste det hård, övervägande nordlig vind, så det blev en fin segling ner över Bråvikens. I fortsättningen gick det bra, även om det inte gick lika fort. Men eftersom jag inte hade så bråttom, kunde jag ofta njuta av mycket svaga vindar söderut mellan skär och öar. Som de flesta vet, så blir det stora vatten efter Kråkelund, och där, närmare bestämt cirka två distans söder om Blå Jungfrun, blev jag överrumplad av hård sydlig vind med mycket, efter mitt mått mått, höga vågor. Jag fick söka hamn tidigare än beräknat, klockan var nio på kvällen, och valde att gå in bland öarna utanför Påskallavik. Gör inte om det för det går nog inte med en »båt»! Det gick i alla fall bra för mig, utan det minsta lilla grundkänning. Dagen därpå lätt kryss till Borgholm där jag låg några dagar och tittade på en lugn och turistfri sommarstad. Bastun hade inte öppat förrän på fredagseltermiddagen, så jag lämnade Borgholm först på lördagsmorgonen i mycket lätt kryss på ett spegelblankt vatten. Men det blev ändring på den punkten, innan jag kom till Kalmar. Det blev lagom hård och solig



kryss. På söndagsmorgonen hade vinden vänt, och det blåste hård slör genom Kalmarsund.

Midsommaren firades lugnt och stödat i Blekinge skärgård. Min syster och hennes grabb seglade med från Karlskrona till Ronneby. Det blev en liten havskappsegling med en folkbåt, och sjön var så pass hög att sjösjuka var på gång. Det avhjälpes snabbt genom byte av roersman.

Seglingen fortsatte efter midsommar utefter kusten med besök i olika hamnar, såsom Karlshamn, Åhus, Simrishamn och den lilla tjuviga hamnen i Käseberga som har Sveriges största skeppesättning från vikingatiden. Man bör inte försumma att gå upp och titta på detta historiska fornumne, som är mycket vackert beläget med en strålände utsikt över hav och land. Det var för mig en något annorlunda segling än vad jag var van vid. Jag hade visserligen varit på de flesta ställena förut, men det blev helt andra intryck, när man kommer sjövägen.

Det hände naturligtvis en del också. I Karlshamn piskades vågorna till skum mot piren i mycket hård vind, så hård att det inte gick att segla. I Åhus kom det första riktiga regnet, som varade en hel förmiddag. På eftermiddagen var det strålände sol igen. Då passade jag på att ta en promenad i den idylliska skånska fiskehamnen, som är så berömd för sitt ålfiske. Av ålar såg jag intet.

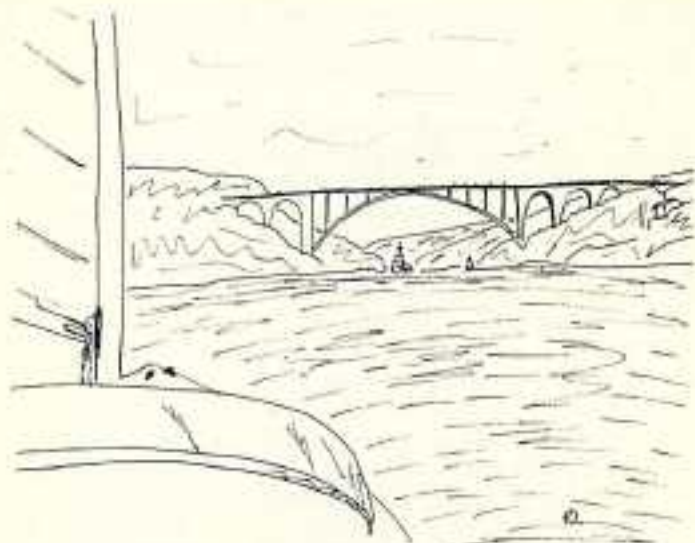
Resten av vägen till Göteborg var det bara stora öppna vattnen. Dessutom var det kryss så gott som hela tiden. Pierina gick mycket bra och ofta alldeles för sig själv, där vinden var jämn. Det var ju ofta mycket att göra inne i jollen. Lyssna på vädret och andra program på radio, göra i ordning en smörgås, läsa och ligga och sola. Hamnar som besöktes var Limhamn i Malmö, Hälsingborg, Mölle, Falkenberg och Bua.

Den 10 juli seglade jag in i Göteborgs kanotförenings hamn efter en mycket hård kryss. Jag blev mycket väl mottagen, fick egen nyckel under vistelsen där och fick disponera deras verkstad för diverse reparationer. Jag fick ligga där på mitt förflutna, vad de nu menade med det. De har bara kanoter där.

Jag har varit i Göteborg många gånger förut, men ändå stannade jag i fem dagar för att se mig om ordentligt igen. Både småbåtshamnarna och stora hamnen tycker jag är roligt att ströva omkring i.

På lördagseftermiddagen fortsatte jag upp till Marstrand, dit alla småbåtar hade förflyttat sig. Det var ju regatta där och mycket båtar att se på. Fortsatte västkusten upp med att segla några timmar på morgonen, sola och bada till det var dags att äta middag och så några timmars segling igen. Jag besökte många omtalade ställen såsom Malö Strömmar, Smögen, där det var för mycket folk och för salta räkor för mig, Fjällbacka och Strömstad med goda räkor men fortfarande för mycket folk. Där fanns det ju bilar också, Låg naturligtvis några nätter i vad vi menar skärgården. Ensam bland öar med bara vågor, vind och sjöfågel som enda ljud.

Efter en tjugusig segling upp under Svinesundsbron i Idefjord, som utgör gränsen mellan Sverige och Norge, kom jag till den norska staden Halden. På norska turistbyrån i Stockholm hade jag fått upplysningar om en farbar kanal från salta vattnet och upp till småsjöarna via Tistedal. Dit var det cirka två km. Jag tog en promenad, efter den fina middag jag hade tillrett, upp till Tistedal. Det var en mycket vacker väg, men ganska snart kom jag underfund med, att det var en hel del år sen man kunde gå kanalvägen med båt upp igenom. Det blev problematiskt. Två sätt att välja mellan. Vända och gå tillbaka till Göteborg eller ta Pierina på bil upp till Tistedal. Bestämde mig för det senare. Tidigt på lördagsmorgonen (i Norge är det ju sommartid) gjorde jag ett besök på kanalkontoret, där det fanns mycket snälla och hjälpsamma människor. På några timmar låg Pierina och jag i en härlig liten sötvattensjö 80 meter över havet uppe vid Tistedal. Transporten hade gått mycket bra, och framför mig hade jag några dagars motorfärd, eftersom masten skulle ligga på däck. På kanalkontoret hade de sagt, att det fanns mycket telefonträdar och fasta broar på låg höjd. Det kom några regnbyar på vägen upp till Örje, dit jag skulle. Men det skulle väl regna på mig också denna



våta sommar. Efter den cirka 30 distans långa sjö- och kanalvägen med 8 slussar varav 4 stycken var de största på hela resan, var Pierina och jag framme i Örje. Fick alltför snabbt tag i en lastbil som kunde ta oss över den en och en halv mil långa vägen till Töcksfors i Värmland, dit vi kom på kvällen vid niotiden.

Ja nu hade jag en mycket vacker segling, för nu åkte mast och segel upp igen, över sjöarna Stora Le, Foxen och Lelängen. Det är små kanaler med slussar, som sammanbinder sjöarna. Sjövägen genom Dalsland är mycket vacker, särskilt den övre delen. Närmare Väneren ligger ett flertal massfabriker, som gör att vattnet blir fult på sina håll.

Till Köpmannebro kom jag på en söndagseftermiddag, och stannade där över natten före sista slussen två decimeter över Vänerens vatten. Tog en promenad efter maten och kom då upp på ett berg varifrån det var en härlig utsikt över insjöhavet



och vädret var så klart, så att Kinnekulle på cirka sju mils avstånd syntes bra. Jag hade hört mycket farligheter om Vätern under min färd, bland annat om atlantseglaren som sålde sin båt och vägrade segla något mer efter en äventyrlig seglats på Vätern. Det gick i alla fall bra för mig den cirka tjugo distans långa överfarten i djup slör.

Ekens skärgård, halvvägs över Vätern, påminner om Stockholms inre skärgård och är mycket vacker. Det skulle kunna finnas gott om hamnar där, men jag fick det intrycket att det var väldigt grunt och därför svårt att komma in. Hittade en hamn så småningom i en vik på samma ö, som räddningskryssaren hade sin hamn. Fick låna ett sjökort av skepparen fram till Mariestad, som jag ritade av. Det är också ett sätt att ta sig fram på sjön, men långt ifrån det bästa. I Mariestad köptes sjökort och mat för vidare färd.

Från Mariestad är det en smal slingrande ränna mot Sjötorp. Mötte där en stor havskryssare, som låg på kryss och hade rätt besvärligt i den hårda vinden. Snart kom jag fram till Sjötorp, som är början till Göta kanal. Då blev det motoräkning med slussningar fram till Karlsborg vid Vättern, som mötte med hård SSV vind och hög krabb sjö som lär vara typisk för detta »djuphav». Motoräkning och slussning fortsatte efter Motala och dessemellan segling över sjöarna Boren och Roxen, fram till Mem.

Pierina hade då avverkat 92 slussningar och cirkeln var sluten. Nu återstod bara några dagars segling i St Annas och Stockholms skärgårdar. Gick så slutligen in genom Södertälje och var hemma igen i Långholmskanalen söndagen den 26 augusti. Pierina och jag hade då tillryggalagt cirka 1250 distansminuter. Eftersom jag hade så lång tid på mig för denna segling, så blev den särskilt lyckad. Det är alltid skönt att slippa jåkta.

Med seglarhälsningar

Robert

En Tysklandsresa.

beskriven av en seglare, som skulle deltaga i den inofficiella landskampen mot Väst-Tyskland, men som på grund av vidriga omständigheter tvangs att bevitna evenemanget från landlocken, på nattklubbar och slutligen från sjukhusfönstret.

Måndagen den 27 augusti 1962 var fastställt som avresedag för vikingatåget söderut — destination Hannover, där den inofficiella landskampen Sverige/Väst-Tyskland för IC- och C-kanoter skulle gå av stapeln.

Till långt in på natten lastade vi in våra lådor och kom sent omsider iväg. Vi — det var:

IC-kanoter, uttagna: Bertil Nilsson, FKI, Rune Narfgrén, FKI, Sven Hjort, ÅBS.

IC-kanoter, egen bekostnad: Jeppa Neveling, SSK, Jan Bjereström, SSK, Inge Palén, FKI.

C-kanoter, uttagna: Olle Nygren, ÅBS, L. A. Thornell, Torshälla, K. A. Emilson, Göta SS.

C-kanoter, egen bekostnad: Alfr. Strohmayer, Torshälla.

Ledare: A. Neveling.

Dessutom medföljde för säkerhets skull 3 fruar + 1 fästnö. Hela gänget med tillhörande utrustning fick plats i 6 lådar + 1 motocykel (A. Neveling).

Färden startade bra med gott humör, men vi hann inte ens fram till Södertälje, innan första malören inträffade. Jeppa upptäckte då, att hans plånbok inte fanns där den skulle vara. Alltså blev det returresa för den bilen till Stockholm för avhämtning av det där resan så nödvändiga attributet. Gittan — det var Jeppas fästnö, blev sur, men det gick över så småningom. Vi sjöng för full hals i bilen för att hålla Jeppa vaken, och som tur var kommo Torshällagrabbarna »Fiskarna» och »Alfredo» i kapp oss. Bägge hade körkort, varför Jeppa fick sova, medan Alfredo körde bilen. Strax före Malmö tröt bensinen i Jeppas bil. Som tur var hade »Fiskarna» reservbränsle, varför ingen försening uppstod.

På morgonkröken ställte vi ihop med Ålstens-grabbarna i Trelleborg. Det var Varg-Olle Nygren och Sven Hjort, som tilltat där.

Så blev det så småningom färjågs — färjan hette Nils Holgersson — och den middag vi fick ombord, har jag aldrig sett maken till — fast min mors är en fantastisk matmammas — vilket käk, oj, oj!

Klockan tre voro vi så i Warnemünde och stack direkt i väg till Hamburg. Det var egentligen meningen att vi skulle stanna över natten i Hamburg och åka ingående studiet av nattlivet på Reeperbahn, men så seglare som vi är, kom vi överens om att åka världshus förbi. Strongt gjort!

Vi fortsatte direkt till Hannover och hittade så småningom tältplatsen där, mycket tack vare den välkända cigarrlukten från »gubbens» Nevelings tält. När vi drog upp blöxtåset i tältet, välldes rüken ut tillika med »gubbens», som hälsade oss välkomna. Sen tog det inte lång tid förrän alla våra tält voro uppslagna — och gissa om det var svårt att sova sedan — efter så lång resa.

Morgonen därpå fixade vi våra kanoter, sedan även Ålstens-grabbarna anlant. Vid mandags fick vi Schweine-koteletter — var sitt fat med minst sex koteletter — och vilket öl!

En presentation av världinnan på mathaket hör nog till bilden. En stor, frodig namsell, men jättetrevlig och urförtjust i oss svenskar. Men det bästa med henne var, att hon hade en ertjusig dotter i nedre tonåren, som jag fick sköta om på bästa sätt!

Men vi var ju där för att segla! Efter skäkets åkte Varg-Olle och jag ut med våra lädar. Det blåste 9 sekundmeter men ingen »sjö», det var som att segla på ett parkettgolv. Sjön var mycket grund och vattnet besväst grumligt. De segelbåtar vi mötte ute på »havets» gav oss känslan av att ha kommit minst 50 år tillbaka i tiden. Gamla gaffelriggare och flatbottnade båtar för det mesta.

Mitt ute i sjön låg en ö med en medeltidsborg och en typisk gammal tysk by med sjalettklädda kvinnor, släpande på krus, innehållande vin. Byn bestod huvudsakligen av gamla karsverkseshus. Vi stegade in på en gammal bykrog, där serveringsflickorna spelade biljard för falla muggar. Vi deltog givetvis i spelet under åtskilliga timmar med de tjusiga flickorna, men allt har sitt slut — vi måste segla hem igen — tyvärr.

Men när vi kom hem, piggnade vi snart till igen. »Gubbens» hade samlat ihop alla seglarna plus ett stort uppbåd flickor och ordnat dans på »Sjöstjärnans», som stället hette på svenska. Det blev festligt kan jag

lovat! Vi klarade oss gott med en kombination av fingerspråket, platt-tyska, engelska och svenska gentemot våra tyska värdinner. Nattklubbarna drar jag en eigenomtränglig rullgarilin för — ni skulle i alla fall inte tro mig, om jag sa' som det var.

Nu skall jag väl berätta litet om seglingarna också. I C-klassen var det 31 tyska båtar förutom våra deltagare. Alla vi svenskar kom lara iväg, men till vår häpnad kom tyskarna ikapp oss utan vidare, och första rundningen blev ett enda kaos. Någon större kännedom om seglingsreglerna hade våra tyska vänner inte. Vi försökte protestera på den bländade rotväliska vi behörskade, men de såg helt oförstående ut. Vi skulle kunnat protestera för snart sagt varje deras manöver. Det skulle föra för långt ut här, att beskriva alla de regelvidriga manövrar, som fick försiggå opåtal. Som tur var blev tävlingen avblåst på grund av utebliven vind.

På kvällen kopplade vi av och badade. När vi skulle dra upp våra kanoter på land, råkade jag falla så illa, att höger vrist bröts. Det blev direkt sjukhusvistelse för resten av tävlingen för mig. Men jag vill här säga, att jag är varmt tacksam för kamraternas omsorg om mig under min ofrivilliga tävlingsfrånvaro. Besök varje dag, blommar, choklad, kakor m. m. fick jag. Och det var inte bara de svenska seglarna — även tyskarna, för att inte säga tyskorna, voro lika uppoffrande.

På grund av min skada kunde jag alltså inte följa tävlingarna i detalj, utan får här nöja mig med att konstatera följande resultat:

Landskamp Sverige/Tyskland/England: IC-kanoter

- | | |
|-------------------|------------|
| 1. England | 48,5 poäng |
| 2. Sverige | 45,5 poäng |
| 3. Tyskland | 36,0 poäng |

Landskamp Sverige/Tyskland: C-kanoter

- | | |
|-------------------|-----------|
| 1. Tyskland | 64½ poäng |
| 2. Sverige | 35 poäng |

Som avslutning på min beskrivning av denna utlänndresa, skulle jag vilja framhålla den enastående helgjutna kamratanda, som rådde inom truppen. Vi var som en enda stor familj, något som kambrända är typiskt för seglingsporten. Våra tyska värdar voro fullkondiga, när det gällde att se till att vi trivedes. *Allt nog — Resan var en verklig upplevelse!*

K. A. E.

En höstsegling till Visby

Till Göta Segelsällskap har under de senaste två åren kommit en växande flotta av kustkryssare och laurinkostrar.

Skarpa blåtar som av dess beläckare beskyllts för att vara tröga, veka, fula m. m. Smaken är olika, utseendet kan vi lämna därhän, vi ville se om blåten och vi själva pallade för blåsa och att ligga ute och dunka dygn efter dygn i öppna sjön.

Vi, det är skeppare, Hasse »Tack-tack» Lindwall, styrman »Rullis» Hansson och Sverker Bergman (Häxan), samt navigatör undertecknad.

Båten heter Latella och är en 3 tons laurinkoster med mastheadrigg. *Spelat kan börja.*

En onsdagskväll i början av september körde Nisse Hansson ut oss till Nynäshamn, där båten låg. Jag hade under ett par dagar haft ont i vänstra armen, en höld hade nu slagit ut. Med tanke på att vi de närmaste dagarna kunde bli isolerade från omvärlden beslöt vi att söka en läkare i Nynäshamn. Han skar upp hölden och lade ett förband på mindre än 5 minuter.

Aurlände till häthamnen där Sverker väntade. Han hade varit ombord hela dagen och stuvat mat, riggat till slingerkojor, satt segel och gjort allt klart. Vi bytte om till varma kläder och sjöställ. Det verkade som om vinden skulle vara sydvästlig och ganska frisk. Över en kopp kaffe höll vi skeppsråd. Skulle vi segla norrut mot Åland eller söderut mot Visby. Fyra dygn hade vi på oss. I det första fallet skulle vi få läns och en behagligare segling. Men det var ju vi som skulle ut och kämpa med nisan rätt mot stormen. Hej och hå. Visby nästa, alla enbälliga.

Vi kränglade oss ut ur hamnen och började kryssa kl. 21 mot Landort. Vi förde fullt ställ till att börja med. Alla fyra satt vi ute i brannan och kände hur sjöarna ökade ju längre ut i sundet vi kom. Vinden var ca 7 meter/sek. Klockan 22 satte vi sjövakter, Sverker och Gunnar tog första tårnen på 4 timmar. Hasse och Rullis kojade. Vinden ökade och krängningen också. Rätt som det var började det lukta dunder i båten. Ur rödspritkaminen sprutade en praktfull loatån ned i kölen. Stackars Hasse och Rullis, dom fick ligga på knä framme i skansen och tömma ur resten av rödspriten och sedan torrtorcka hela kölevinet. Nu är det

farligt, fotogenlyktan släcks, för att inte orsaka explosion. Luften är rå där nere av spritgaserna. Sjösjukan börjar härja så smått. 23.30 passerar vi Landsort och lägger oss på kurs 180° mot Visby. Vid vaktombytet kl. 02.00 blåser det hårt 13—15 meter/sek, båten kränger till däcklistan men inte mera. För säkerhets skull beslutar vi att minska segel. D. v. s. ta in ett rev. Låter enkelt när man läser om det. Kolmörkt är det och det regnar. Sjön är grövre också här ute på fritt vatten. Hasse och Rullis kopplar livlinorna som löper längs en tamp spänd från för till akter och kryper müdosamt föröver till masten, vilken Hasse vilt omslappar utstötande egendomliga strupljud. Så senkningar kommer stören ned och vi lyckas med stort besvär knyta in två rev. Under tiden större seglet är nere seglar vi med god fart för enbart focken. Bidevind alltså utan att båten är särskilt fallgittig. Vi möter flera fartyg som vi gör bäst i att hålla undan för. Lantärmorna lyser lite då och då. Det är glappkontakt någonstans.

Efter 2 timmar har vi stören hissad igen och focken utbytt till stornafock. Hasse och Rullis tar rodröt och vi kryper ner och lyckas med visst besvär få av oss flytvästar och oljeställ. Båten stampar och kränger våldsamt och det är skönt att komma ner i kojn. Där ligger man pall tack vare slingor-kojerna. Vi försöker sova. Det smäller som skott när dunkarna och alla lösa saker lättar och slår ner.

Kl. 7.30 på morgonen blir vi parrude. En halv timme tar det att komma i ordning, få tag i torra kläder, dra på de blöta oljeställen, sedan livlinan och flytvästen. Framme i skansen är en enda röra av väskor och prylar och våta segel. Ingen bryr sig om varken kaffe eller mat. Vi står på och försöker hålla sydlig kurs, men kan bara hålla 160° mot norra Gotland. Vinden är inte så hård nu, 8—10 meter och vi borde nog hissa en större fock, men vi är för slöa till det.

Kl. 12 vid vaktombytet siktar vi Hallsbuk på Gotland ca 25 sjumil norr om Visby. Snart är vi nära land och får göra slag. Det tar sin tid att kryssa upp till staden med de små segel vi får. Kl. 20.30 på kvällen gearar vi in runt påren och länsar in i hamnen. Vi försöker först finna en kajplats i yttre hamnen. Tar ner seglen och drejar in emot kajen. Upptäcker snart att det är för osolidt här. Sjön går krabbt inne i hamnen och vi kastas hårt emot kajkonungen. Här kan vi inte ligga kvar. Hasse hänger på utombordsmotorn och startar den. Men vinden ligger

snett emot kajen och vi får ej ut stäven. Då backar vi ut. Men motorn orkar ej mycket, utan vi driver ner mot en landgångsbrygga för Gotlandshåten. Den sticker ut från kajen i höjd med vår salning. Med ett par decimeter till godo klarar vi oss från att bli avmastade. Hasse får fort framåt på snurrar och vi kommer upp i styrfart. Inslippet till Fiskehamnen, vår enda chans, är svår att finna, där byggs ett nytt färj-
lläge. Vi chansar mitt emellan byggnadsställningarna och kommer rätt. Förtöjor. Här är lugnt vatten. Kokar mat, äter och kajar sedan.

På fredag morgon börjar vi reda upp oredan ombord. Ute regnar det men däckat är tätt. Det mesta är surt ombord dock ej hamöret. Vid 12-tiden går vi upp i stan, klädda i oljeställ och stövlar. Ringer hem, Sverker köper ny mössa i stället för den som blåste boet. Ingen sight-
söcing. Vi går på Cutekällaren och äter gott. Tillbaka i låten gör vi sjöklart och väntar på väderleken och sjörapporten. Den lovar hård västlig vind, stormvarning vid södra Öland. Vi kryssar oss ut ur hamnen. Stora locken och ett rev i stören för vi, det visar sig bli lagom. Frisk slör norrut. Kurs på Gotska Sandön, Molsen skingras och vi ser solen gå ned i havet. Månen kommer i stället. Sandöns fyr skall synas på 17 distansminuters avstånd, men vi ser återskenet mot himlen redan på 28 distansminuter. Halv 2 på natten är vi tvärs fyren. 55 sjömil på 8 timmar, det gör nästan 7 knop i genomsnitt från Visby. Vi passerar på lovartsidan av ön. Vilket storartat skådespel detta! Månen lyser upp havet och de fräsande sjöarna. Ja mot land syns bränningar mot stranden och med jämna mellanrum blir vi bländade av fyrens ljuskägla som sveper rant horisonten. Hur nära land är vi egentligen? Är det sund-
revlar förut eller bara brottsjöar, häst att hålla upp lite. Hasse och Rullis kommer upp för att lösa av vid pinn. Särskilt Hasse blir över-
våldigad av sceneriet. »Det är ju inte klokt, så pumpigt, minst 10 knop när vi surfar på vågoras.

När vi passerat udden måste vi falla av på plattläns rakt åt nordost för att inte komma för nära Kopparstenarna, de färliga grundarna ca 10 sjömil norr om Sandön. Vi går klara, vi ser inte ens lysbojen. Lovar upp i kurs 18° mot Svensk Björns fyrskipp, 70 sjömil avlägset. Kl. 9 f. m. befinner vi oss tvärs Sandhamn ca 25 sjömil ut i sjön. Vinden växlar i styrka och riktning men vi ändrar bara skotningen. Uppe vid Svenska Högarna som vi siktar kl. 12, börjar vinden dra emot och skralnar. Hasse slår ut revet och Rullis ljuder på käk, potatis och kall



kokt skinka. Vi ligger där och guppar i dyningen, då ett större fartyg närmar sig akterifrån i samma kurs. Rakt förut ligger flera grundklackar på omkring 4 meters djup som vi gott och väl flyter över, men aldrig fartyget. Just då upptäcker de, M/S Kronoland, sitt misstag, girar hårt styrbord, för att gå klar. Jo, jo.

Svaga vindar till Lågsjär i Ålands hav där vi gjorde slag och stävade mot Söderarm. Solen gick ned och då kom vinden frisk. Dikt bidevind kryssade vi oss upp mot svenska landet. Vi brassade pannbiff och stekt potatis. Nu mår vi fint. Om vi bara hade mera tid på oss kunde vi ligga ute flera dagar till, sjöbenen tycks ha kommit. Snart låg vi mellan Söderarm och Tjärven på sträck i farleden inåt. Vi tänkte ta natthamn vid Granhamn. Hasse och Rullis tog vid för att navigera oss in dit. Det var nu mörkt och flera fyrar blinkade emot oss. Alltför många. Vårt sjökort var ett par år gammalt och flera ändringar hade kommit till. En del lyste rött, en obehaglig färg tyckte vi. Nå vi måste ha befunnit oss i farleden ty plötsligt kom en Finlandsbåt forsande med 15 knop, vi gick kvickt över stag och höll undan. Frivakten blandade sig i hur vi skulle segla och meningarna var delade.

Under tiden seglade båten med god fart och tycktes själv finna rätta vägen. Strax efter kl. 24 kom vi in i Granhamn. Det var rätt kinkigt att förtöja, svart som i en säck. Vi flöt dock in till land med ankaret ute. Rullis hade svårt att komma ned från den höga stäven med landtampen.

Söndag morgon sken solen och värmdes skönt. Upp med alla sura kläder och segel. Vi äter sillfrukost och mår fint hela förmiddagen.

Kl. 12 seglar vi. Laber nordvästlig vind. På prov hissar vi en lånad spinnaker men får den inte att stå bra. Vänder och kryssar tillbaka med toppgenua. Norrut mot Rosättravarvet går vi. På vägen kommer ett par M-22:or utstickande. S. k. »vinthundar» enligt Rullis. Rulle blev visst knäckt när vi kryssade ifrån »vinthundarna». Han sade inte ett ord på 5 minuter. Till Rosättra kom vi kl. 4 där Nisse Kling och Co väntade på att överta båten för en vecka.

Efter den här seglingen var vi ense om att båttypen är toppen för en så'n här segling men att besättningen var för orutinerad. En hel del utrustning och praktiska anordningar måste anskaffas för att vi överhuvud taget skall ha någon chans i en havskappsegling. Skeppar-Hasse fick av sin besättning en lång önskelista på olika saker och ändringar han måste göra till nästa sommar.

Enmans-kappseglingen över Atlanten 1960

Starten skedde från Plymouth den 11 juni 1960. Målet var Ambrose fyrskepp utanför New York.

Resultat:

1) Gipsy Moth III — F. Chichester. Tid 40 dygn. Båttyp: Yawl — 11,9 m.

2) Jester — H. G. Hasler. Tid 48 dygn. Båttyp: modifierad folkbåt 7,7 m med djonkrigg.

3) Cardinal Vertue — David Lewis. Tid 54 dygn. Båttyp: slupriggad havskryssare 7,73 m.

4) Eira — Val Howells. Tid 63 dygn. Båttyp: konverterad folkbåt 7,62 m.

5) Cap Horn — Jean Lacombe. Tid 69 dygn. Båttyp: slupriggad havskryssare av plywood 6,5 m.

Båtarna voro försedda med vindroder, som gjorde att de kunde styra sig själva åtminstone i gott väder. Men ändå, en fantastisk och beundrandsvärd prestation. För att ge våra läsare en inblick i strapatserna ha vi här ett smakprov ur David Lewis bok »Atlanten och jag», som skildrar hans hemresa från Newfoundland till England.

HÅRT VÄDER.

I förlig vind seglade »Cardinal Vertue» ut ur det trånga inloppet till St John's och styrde mot nordost med 4,5 knops fart. Med denna kurs avlägsnade vi oss från land så långsamt att det dröjde nio timmar innan det sista av Amerika, som fortfarande tydligt avtecknade sig mot en brandgul solnedgång, sjönk bakom horisonten.

Den kvällen var det fullmåne och stjärnklar himmel; det var kallt och sjön gropig. Vid midnatt slog en sjö in över båten men gjorde ingen skada. Jag kände mig mera ensam än någonsin, rädd och orolig så att jag varken kunde sova eller vila.

Jag seglade utmed storcikeln som först löpte mot nordost och sedan svängde mot öster vid 60:e breddgraden, söder om Färöarna. Eftersom vi skulle segla över Newfoundlandbankarna ännu ett dygn, tog jag fram den nautiska handboken för farvattnen kring Newfoundland och Labrador. Min blick fastnade på en mening som jag fann märklig: »Den enda lag som råder i det inre av landet (Labrador) är jägarnas urgamla hederskodex.» Jag undrade när det här var skrivet, för i detta område finns nu några av de största järnmalmsgruvorna i världen!

Klockan 12 nästa dag hade vi avverkat 98 sjömil på de 21 timmar som hade gått sedan vi lämnade St John's. En stor trålarare, »Santa Elvira» av Coruña, passerade tätt akter om oss och det glädde mig att se hur sjöarna sköljde över hennes däck, så att vattnet forsade ut ur spygatten varje gång hon rullade, medan mitt däck var torrt.

Mot kvällen siktade jag den norska trålararen »Rindenes» av Florø, som kom bort till mig och anropade mig på engelska och frågade vart jag var på väg. Varken hon eller spanjoren tycktes bry sig om orkanvarningen. Det var åtminstone skönt att veta. »Hoppas ni får god vind», ropade norrmannen och återtog sin kurs.

Dessa enkla ord yttrade av en allvarlig, stillsam karl ingav mig av någon anledning nytt mod. Det kändes som om jag hade blivit upptagen i ett kamratgäng och detta betraktade jag som en stor ära, för männen ombord på dessa trålarare som bedriver fiske långt borta från sitt hemland utgör ett nobelt brödraskap.

Under nattens lopp förde den gynnsamma nordanvinden oss ut från Newfoundlandbankarna och nästa dag syntes inga trålarare till. Jag revade och slog ut rev, skiftade försegel och lagade förgajen när den brast. De regnställsbyxor jag lånat av Val hade blivit så sköra och otäta att de inte dög något till. Fylld av onda aningar skrev jag:

»Temperaturen 9° plus. Genomvåt. Händerna stela av köld — en försmak av vad som komma skall?»

Allt ombord påminde om min hjälpreda och ensamhetskänslan tyckte inte vilja avta. Nätterna var så långa nu — tolv timmars mörker! Jag började plågas av mardrömmar vilkas innehåll växlade men som alltid slutade med en scen som väckte mig häftigt, jag låg där och darrade och svettades av skräck tills hjärtklappningen så småningom upphörde.

Jag drömde att vi seglade mot en ödslig svart klippa på vilken det stod en övergiven, släckt fyr. Havet och himlen brukade se ut som de hade gjort då jag senast tittade ut — vanligen ett stormigt, kallt hav med drivande molntrasor på himlen.

Varför denna dröm återkom natt efter natt och vad det var för sorts rädsla den återspeglade, vet jag inte. Det fanns inga klippor och inga fyrar, vare sig tända eller släckta, inom 1 500 sjömil avstånd föröver och jag har inte heller något minne av att ha upplevt denna scen i verkligheten. Men varenda detalj är så outplånligt inpräntad i mitt minne att jag genast skulle känna igen denna klippa om jag någonsin skulle få se den.

Under det första hela dygnet till sjöss hade vi avverkat 115 sjömil och klockan 12 följande dag, den 8 september, hade vi tillryggalagt ytterligare 119 sjömil och befann oss 500 sjömil söder om Kap Farvel, Grönlands sydspets. Men vi kunde inte hålla denna fart länge till.

Den västnordvästliga vinden vred sig mot sydväst och friskade stadigt. Klockan halv 3 på morgonen den 9 september hade den redan nått styrka 7 och barometern föll. Klockan halv 5, då vindhastigheten var cirka 20 m/sek., styrka 8, bärgade jag storen och fortsatte med focken så hårt skotad att den inte kunde slå.

Vid tolvtiden på dagen hade vinden ökat till nära 25 m/sek., eller styrka 9, och barometern fortsatte att falla.

»En sjö slog in akterifrån», noterade jag, »men 'Cardinal Vertue' sköter sig fint, styrd av luftrodret. Vågorna är nu så mäktiga som de bara blir i full storm på Atlanten».

»12.30. Har åter skeppat en sjö akterifrån. Segelduksskyddet lösryckt».

Den kraftiga nya segelduken hade spruckit och metallringarna som den var fäst i längs relingen hade ryckts loss.

Vid ettiden blev påfrestningarna på fockskotet för stora för ledarkausen, som trots stadiga skruvar slets loss från däckets. Vindstyrkan var nu uppe i mer än 25 m/sek. och jag bärgade alla segel. Med blöta byxor som klibbade kring benen satt jag till rors och försökte hålla undan för stormen. Vattnet forsade kring fötterna, jag var genomvåt och mycket trött eftersom jag inte hade kunnat sova på natten av oro på grund av att barometern föll.

Sjöarna blev allt högre och brantare och till sist började vågkammarna tippa över och brytas. Det gick långa vita gäss. Varje gång jag såg en våg sakta tippa framåt och brytas i ett vackert, snövit skum, undrade jag om båten skulle kunna stå emot en sådan fruktansvärd duns. Snart reste sig en jätte med tippande kam akterut och föll dånande ner över båten, bröt in över sidorna och dränkte mig där jag klängde mig fast vid relingen. Båten snurrade runt som en tändsticksask, men skakade oskadd av sig sjön, medan jag satt och flämtade efter luft med vattnet skvalpande kring knäna tills det hade hunnit rinna ut ur sittbrunnen.

Jag gjorde nu vad jag hade läst om — jag lade ut 30 meter tross i en bukt akteröver. Det gjorde att båten blev nästan omöjlig att styra. Gång på gång kastades hon tvärs sjöarna och endast med största svårighet kunde jag hålla aktern mot sjön. Gång på gång stack hon upp i vind. Förutom att trossen hindrade styrningen gjorde den ingen nytta alls — varenda stor sjö svepte nämligen fram den så att den kom att ligga nästan längs med båten. Om en längre tross skulle ha gjort mera nytta vet jag inte.

Klockan halv 4 på eftermiddagen var vinden fortfarande sydvästlig och vindstyrkan densamma — drygt 25 m/sek. Jag hade suttit till rors i två och en halv timmar och var alldeles för trött och genomfrusen för att fortsätta att styra. Jag ställde därför in luftrodret och drejade bi för styrbords halsar. Båten visade en viss benägenhet att lova, men vakade i stort sett fint — fast mer än en gång kastades hon ändå runt av överbrytande sjöar.

Gastuberna var fortfarande ordentligt fastsurrade, men de surringar som hade tålt 5000 sjömil segling var inte tillräckliga nu. En tub rullade, illa tillbucklad, hit och dit, slog emot sina grannar och kojor med fruktansvärd kraft. Jag skruvade fast fler ringbultar och surrade fast den bättre. Sedan försökte jag få lite ordning i ruffen och länsumpade. För andra gången denna dag stod vattnet över durken.

Jag drog upp kronometern och tittade ut genom ventilen på de vita vågkammarna och det med duggrejn blandade skummet som tjutande yrde fram över havsytan, så att skiljelinjen mellan luft och vatten utplånades. Ibland svängde en våg åt sidan, tvärs mot vindriktningen. Ovanför sjöarna svepte bräckliga stormfåglar fram genom det grå regnet. Barometern hade inte slutat att falla när jag kröp till kojs.



Jag for strax upp igen då båten plötsligt slungades åt sidan och krängde så kraftigt att ruffen för ett ögonblick uppslukades av ett grönt mörker. Det verkade otroligt att trä, glas och metall kunde stå emot en sådan smäll, men »Cardinal Vertue» gungade vidare lika elegant som någonsin.

Klockan 8 på kvällen hade vinden avtagit till cirka 23 m/sek., men barometern stod fortfarande lågt och regnet hade efterträtts av dimma. Jag halade ombord trossen som ändå inte var till någon nytta och skar fockskotet genom en ledarkaus som jag hade gjort i ordning. Sedan gjorde jag loss spinnakerbommen för att vara klar att hissa focken när det var dags att göra det. Då jag övergick till pumpen fann jag att det hade kommit skräp i den, så att den gick trögt och att vattnet återigen nådde ända upp till durken.

I skymningen hade vinden avtagit till styrka 7, men det blåste fortfarande från sydväst och barometern hade fallit ännu ett streck till 991 mb. Jag hissade focken och spirade ut den med spinnakerbommen, och med fyra knops fart seglade vi för barbords halsar vidare mot nordost genom den lättande dimman. Barometern stod envist kvar på 991, men det var skönt att det gick undan igen och jag sjöng, medan vi stampade och rullade fram i nattmörkret.

Efter midnatt sov jag några timmar, och när jag vaknade klockan 5 den 9 september fann jag att vinden hade svängt till västnordväst och att vi seglade mot sydost. Himlen lystes upp av norrsken och en klar måne, riggen avteknade sig skarpt när jag tog in spinnakerbommen, vände undan vind och justerade mitt luftroder.

När dagen grydde en och en halv timme senare, hade barometern stigit ett streck, men vinden hade åter ökat och det blåste hård kultje från nordväst. Jag läns pumpade med mycket besvär, medan vinden fortsatte att öka. Klockan halv 10 på förmiddagen var den åter uppe i styrka 9 — 24 m/sek. — och »Cardinal Vertue» lovade när en sjö slog in över sidan. Jag bärgade focken.

»Det var nog tur att jag gjorde det», skrev jag senare i loggboken, »för när jag väl hade fått ner den, började det blåsa värre än någonsin. Herregud, vad det blåser! Medan jag var i sittbrunnen, slog en sjö in över oss så att båten snurrade runt. Hon tycktes helst vilja ta sjöarna

akterifrån, så den här gången lade jag bi med aktern mot sjön och ställde in luftrodret för öppen vind.

Resten av de två timmar som har gått sedan jag drejade bi har jag ägnat åt att pumpa med kolvpumpen i sittbrunnen och försöka göra diafragmapumpen ren. Ska laga kaffe om det går och sedan försöka sova. Barometern 993—4 mb.»

Klockan 2 på eftermiddagen slog en väldig våg över båten, så att hon snurrade runt igen och böcker, sjökort och instrument for sin kos. Vattnet sprutade in genom alla springor runt den stängda ruffluckan med sådan kraft att allting under däck blev blött. Att dreja bi för bords halsar igen och torka upp överallt tog en halvtimme. »Cardinal Vertue» ville nu gärna lova, liksom hon hade gjort under stormen föregående dag. Jag undrade om detta berodde på sjöarnas växlande storlek och form; det var en kraftig korssjö nu.

Molntäcket föröver började bryta upp och solen tittade fram. Jag tyckte det var synd att försumma ett sådant tillfälle, varför jag höll mig fast vid den hom som låg surrad på däck och försökte ta några fotografier medan båten krängde och rullade alldeles vanvettigt. Men fast jag skyddade kameran mot stänk så gott jag kunde, var det små utsikter att korten skulle bli lyckade. Sedan plockade jag sönder pumpen och försökte rensa den. Vindstyrkan var nu nere i 20 m/sek. mellan byarna.

Klockan halv 3 på eftermiddagen skrev jag: »Kan tyvärr inte sova, kan inte slappna av tillräckligt; oroar mig för att något ska hända. Båten kränger för mycket för att man ska kunna laga mat. Jag ligger på britsen, läser och äter torkad frukt och godis. Jag saknar min hjälpreda förfärligt och skulle hellre vilja vara hos henne än här! Men det här är faktiskt både intressant och spännande! Nu när barometern håller på att stiga, sedan vinden svängde i morse, finns det gott hopp om att stormen snart ska bedarra, så att vi kan komma i gång igen och slippa spilla mer tid på det här tramset med att dreja bi!»

»8.30 fm. Låga stormmoln ilar fram under ett strimmigt molntäcke, men barometern har stigit till 1002 mb och vindstyrkan har avtagit till 18 m/sek., men vinden är byig och växlande och sjön är fortfarande grov.

Har hållit på ännu en timme med att rensa diafragmapumpen — huvudsakligen från tändstickor och hårnålar. En viss framgång. Kunde inte sova i eftermiddag, men vilade. Ska nu äta konserverad frukt, bröd och ost och dricka kaffe. Sedan hoppas jag kunna hissa segel.

9.15 em. Vi seglar med tre knops fart för babords halsar, med revad flock.»

Under de närmast föregående 61 timmarna hade jag bara fått fyra timmars sömn. Men nu när barometern steg och båten seglade igen, kunde jag äntligen slappna av och sov åtta timmar i ett sträck. När jag vaknade och hade skakat av mig efterverkningarna av min mar- dröm om den släckta fyren på klippan, kände jag mig utvilad.

I de väldiga dyningarna efter stormen rullade »Cardinal Vertue» alldeles förfärligt — en rytmisk rullning som med några minuters mellanrum nådde ett crescendo, under vilket jag inte kunde göra något annat än hålla mig fast.

När jag hade jobbat med pumpen ytterligare tre kvart, var den äntligen rensad. Det var en utmärkt pump och för det här krånglet hade jag mig själv att skylla, eftersom jag placerat den så tätt intill båtens skrov att det fria utrymmet var otillräckligt.

Kläder, filter, alla mina tillhörigheter var våta. Men jag vågade ändå inte öppna luckan, för fortfarande sköljde då och då en skur vatten över båten. Under dessa förhållanden var det med en viss bävan jag plockade fram sextanten. Med tanke på sjöarnas höjd, båtens rullningar, det yrande skummet och de ilande molnen som ofta skymde solen, verkade det ganska osannolikt att jag skulle kunna göra en korrekt solhöjdsobservation. Dess riktighet bekräftades emellertid av två andra observationer senare på eftermiddagen.

Trots de här 2 dagarnas storm hade vi avverkat 263 sjömil sedan vår sista noggranna middagssposition för 3 dagar sedan.

De två stormarna hade tydligen tillhört ett och samma lågtryckssystem. Den första från sydväst med dimma och regn och fallande barometer — typiskt varmfrontsväder. Den andra, som blåste från nordväst, hade uppvisat alla de typiska kallfrontstecknen — vindkantring, stigande barometerstånd och uppklärande himmel.

Före kvällen hade vinden avtagit så pass mycket att jag kunde hissa genuan, och jag kunde också utan risk öppna den med gummilister täta-

de luckan i sittbrunnen genom vilken man kom åt motorn. Sedan jag hade lirkat lite, startade den och fortsatte att gå en halvtimme, fast lite hackigt. Jag visste inte när jag stängde av den, att den hade gått för sista gången. Efter den grundliga blöta den snart skulle få startade den nämligen aldrig mer, och när den undersöktes i hamn befanns den vara så rostig och sönderfrätt att den var färdig för skrothögen.

Under natten började barometern falla ingen. Vid halvtvåtiden på morgonen den 11 september svängde vinden till sydväst och tilltog, och »Cardinal Vertue» lovade med fladdrande genua. Sedan jag hade bärgat och beslagit den, kunde jag slappna av. Och klockan halv 3 skrev jag:

»Trots att barometern faller och blåsten tilltar, vet jag att hon klarar sig bra nu — åtminstone tills vinden når stormstyrka. Därför tänker jag vara dumdristig nog att sova utan stövlar och överdragsbyxor som ändå inte är till någon nytta). Har varit blöt om fötter och ben i tre dagar nu, men under filtarna är jag åtminstone varm om dem!

Klockan 7 fm. (enligt den Greenwichtid jag tillämpar). Otur! Just i gryningen fick »Cardinal Vertue» back i seglen och lovade upp i vind. Vindhastigheten 21 m/sek., styrka 8. Jag fick henne på rätt bog igen och länspumpade. Vilken välgärning att pumpen fungerar.

Kl. 8.30 slets ännu en ledarkaus loss från däck av stageseglets skot. Vinden var nu uppe i 24 m/sek. i byarna.»

Jag bärgade stora focken (nr 1) och försökte hissa stormfocken (nr 3), vars skot redan låg klara och iskurna. Men vinden hade en förfärlig styrka! Då seglet fylldes sprang skotet på läsidan och det lilla seglet bar sig åt som en vansinnig varelse med oerhörda krafter. Med ett gällt vinande flög skothornet i en suddig båge genom luften. Masten skakade och knakade när seglet ryckte i den. Lovartsskotet svepte sig kring allt inom räckhåll, däribland mina ben.

När jag efter en halvtimme hade gjort fast allting hade vinden ökat till styrka 9. Jag drejade därför bi med luftrodret inställt så att det styrde »Cardinal Vertue» upp i vinden, då hon den här gången snarare ville lova än falla av.

Jag funderade på att använda drivankaret men beslöt att inte göra det för tillfället, eftersom båten tycktes glida lätt undan för de brytande vågorna och det verkade sannolikt att ett drivankare bara skulle försvåra detta. Jag skulle pröva det först i yttersta nödfall.

Vågorna rullade vid det här laget åt alla håll. Inte alls en sådan pampig procession av vågberg som under den första stormen den 8 september.

Vid middagstid visade båten benägenhet att falla av i stället för att lova som hon hade gjort tidigare. Skedde detta trots eller till följd av vindflöjels inställning? Jag måste erkänna att det i denna oregelbundna sjö var svårt att avgöra hur hon verkligen låg. Hon tog sjöarna bättre än under de två senaste stormarna, men det sade inte så mycket eftersom sjögången nu var av en helt annan typ.

»Barometern har fallit 19 mb på fjorton och en halv timmar, betyder det kanske att varmfronten snart kommer att ha passerat?» spekulerade jag och fortsatte: »Alla mina byxor är blöta. Har lyckats laga kaffe, tillsammans med det mäktiga grova brödet med sylt på gjorde detta att jag nu känner mig bättre. Jag har i varje fall ingenting att beklaga mig över — när jag gav mig hit upp vid den här årstiden måste jag räkna med stormar, så nu får jag helt enkelt försöka vänja mig vid dem!»

Eftermiddagen tycktes aldrig vilja ta slut. Jag lagade fårstuvning, vilket var något av en triumf. Jag försökte läsa — vad som helst som kunde föra tankarna bort från havet därute. Men varken »Franska grottmålningar», »Lolita» eller tidskrifterna jag hade fått i St John's eller de nautiska handböckerna eller ens Hannes Lindemans skildring av sina två kanotfärder över Atlanten kunde fångla min uppmärksamhet någon längre stund.

Det fräsande ljudet från en våg som närmade sig och den fruktansvärda dunsen när vågen kastade båten på sidan, så att det blev mörkt i kajutan, var nog för att dra min uppmärksamhet bort från vad som helst. Det brukade pigga upp mig att läsa om Lindemans fasansfulla strapatser — i jämförelse med hans farkost var min som en lyxkryssare — men den här gången började jag tycka verkligt synd om mig själv.

»Gudskelov för att vinden svänger på det här viset», skrev jag. »Det dämpar sjöarna en aning, för hur fruktansvärd vindens styrka än är, så är det vågorna som betyder mest.

'Cardinal Vertue' vill gärna ligga med sidan eller låringen mot sjöarna, med 10—20 graders slagsida, men när en våg träffar henne kränger hon till 50 grader. När ska vinden svänga och barometern stiga, undrar jag.

Jag tyckte att jag började tappa humöret nere i kajutan och att det var bäst jag gick upp och såg hur det var. Jag kravlade alltså omkring på däck, beslog seglen bättre och tog några kort, fast jag betvivlar att det blir något av dem på grund av det yrande skummet. Jag känner mig lugnare nu när jag har varit på däck, men jag är fortfarande rädd.»

Jag pumpade igen och satt sedan på helspänn och bara väntade. Det fanns inte mycket jag kunde göra, och om jag gjorde något kunde det mycket väl visa sig vara fel — jag hade nämligen aldrig förut varit med om något liknande.

Det var »Cardinal Vertue» och inte jag som red ut den här stormen. Stolt accepterade hon utmaningen och med vajande mast gungade hon hit och dit på vågorna som en kork. När en sjö slog över henne, ryste hon ända in i sin eksjäl men skakade sedan av sig vattenkaskaderna och reste sig åter mot himlen, alldeles oskadd.

Vinden fortsatte att blåsa med en hastighet av ungefär 30 m/sek. ända till halvsjutiden på kvällen, då den hörjade bedarra en aning och vrida mot nordväst. Men vågorna blev bara högre och brantare och deras raseri allt våldsammare. Två gånger på femton minuter begravdes båten av vågor som kastade henne runt i fullständigt mörker. Det gjorde mig verkligen rädd. Jag vågade inte längre låta henne kämpa ensam. Jag måste försöka hjälpa till.

Vid sjutiden på kvällen tog jag alltså rorkulten och styrde undan för stormen. Vi klättrade allt högre och högre upp på en våg, tills båten greps av vågkammen och slungades framåt. När hon började rutscha fram på vågkammen med åtta knops fart enligt loggen, sprutade vattnet högt upp över sittbrunnen på bägge sidor och föll sedan ner och fyllde den med en skummande virvel av iskallt vatten, som i kaskader kastades ut över aktern under båtens krängningar då vågkammen sjönk undan.

Det var våldsamt spännande, men jag blev genomblåt redan från början och efter en halvtimme frös jag till den grad att jag inte kunde

fortsätta. Klockan halv åtta schacklade jag ögat i änden av den långa ankartrossen i den därtill avsedda vajerstroppen som går runt akterstävén, varpå jag hivade ut drivankaret och ställde in luftrodret så att det skulle hålla båten med aktern mot sjöarna.

Två gånger slog väldiga vågor emot henne så att hon snurrade runt. Drivankaret tycktes inte göra någon nytta och hon låg nästan tvärs sjöarna. Men jag var för trött för att bry mig om det. Det sägs bland seglare att när man är ute i hårt väder med en liten båt, så blir båten en fot kortare för varje streck vinden ökar — och jag började nu förstå hur sant detta är.

Jag pumpade ut vattnet som nu nådde upp över durken och klädde mig sedan i badbyxor — alla andra byxor jag hade, även pyjamasbyxor och kalsonger, var nämligen blöta. »Påminner om New York och Golfströmmen», skrev jag. »Men den här klädseln var mera passande då!»

Stormen höll nu på att snabbt bedarra. När de sista gula strimmorna efter solnedgången bleknade bort på himlen vid halvtiotiden, hade vinden avtagit till styrka 8 eller 9. Det elektriska ljuset ombord fungerade inte.

Vid midnatt var vinden av styrka 8, luftens temperatur 9° och barometern steg hastigt, och jag skrev i skenet av fotogenlampan i ruffen:

»När vindens tryck avtar, går det livligt till. Sjön är våldsamt gropig nu och båten, som inte längre pressas ner så mycket av vinden, skuttar omkring som en hoppande böna. Jag har pumpat igen och har nu svept en hopvikt pläd om mig ovanpå badbyxorna och fäst den om midjan med ett rep — som en grotesk karikatyr av en skotte.»

Jag borde ha satt segel under nattens lopp eller åtminstone halat in drivankaret. Men jag var alldeles utmattad och låg och huttrade och sov i omgångar ända tills det blev morgon. Då skvalpade vattnet åter över durken.

Utan större svårighet halade jag in ankaret och fann samtidigt att ringen hade skavt halvvägs igenom stroppen under de tretton timmar ankaret hade legat ute men huvudsakligen efter det att stormen hade bedarrat. Senare upptäckte jag att fernissan hade spruckit kring hela akterstävén. Ankaret hade tydligen ryckt så hårt att det varit risk

för att hela akterspegeln skulle slitas loss — men ändå hade det inte kunnat hålla båten med aktern mot sjöarna.

Jag har senare studerat de dagliga väderleksrapporterna från meteorologiska byrån i England. Inga fartyg befann sig i min närhet förrän den 11 september. Denna dag hade ett djupt lågtryck bildats inte så långt nordväst om mig och en front höll på att passera. Min position den 11 var N 52° 20', V 39° 50', endast 150 sjömil väster om väderskepp C, som låg på N 52° 50', V 35° 30'.

Klockan 12 på dagen rapporterade detta väderskepp sydvästlig storm med 42 knops vindhastighet (styrka 9) och en genomsnittlig våghöjd på 4,2 meter. Vid denna tidpunkt hade vinden på min position ännu inte svängt och även jag antecknade i min loggbok sydvästlig storm av styrka 9. Klockan 6 på kvällen hade vågorna på väderskeppets position nått en genomsnittshöjd av 5,25 meter. De största vågorna var 40 procent högre än så — somliga bortåt 7,5 meter höga.

De närmaste två timmarna var jag sysselsatt med att reda ut stormfocken (nr 3) och dess skot, sätta fast en ny ledarkaus, hissa stora focken (nr 1) och länspumpa. Det var en kylig, gråmulen morgon och badbyxor under dåliga överdragsbyxor erbjöd föga skydd mot den råkalla blåsten. Båten rullade våldsamt.

Jag sov en liten stund, tände sedan gasköket för att de elektriska ledningarna, som hade blivit fuktiga, skulle torka och för att laga frukost. Den bestod av två ägg, rostat bröd, kax och kaffe. Medan jag åt läste jag Lindemans bok. Vilket otroligt mod denne man hade visat! Under den andra kanotfärden över Atlanten 1956 hade han inte plats att lägga sig förrän han hade ätit upp en del av sin proviant och de första tre veckorna fick han nöja sig med att sitta och dåsa, lutad över segelduksdäcket. När han närmade sig Västindien kapsejsade han två gånger. Det enda han tycktes sakna var sinne för humor och jag för min del kan knappast klandra honom för det.

Jag antecknade i loggboken de skador stormen hade vållat: »En kaus bortsliten på låringen och sargen kring sittbrunnen spräckt av stroppen till drivankaret, det elektriska ljuset fortfarande ur funktion, båten läckte, stroppen till drivankaret och ledarkausen till fockskotet skadade.»

Sammanfattningsvis skrev jag med känsla: »Jag är så tacksam för

att jag har en oskadd båt, mast, roder, vindflöjel, navigeringsinstrument och mat — herregud, vilken tur jag har haft!»

Denna gråmulna dag, den 12 september, gick till ända utan att jag hade lyckats få det elektriska ljuset att fungera. Under den vecka som hade gått sedan vi avseglade från St John's hade vi avverkat 595 sjömil. Bästa dagsetapp var 119 sjömil. Vi hade inte haft gynnsamma vindar mer än 23 timmar och hade legat bi sammanlagt 42 timmar under tre stormar. På debetsidan kunde noteras att stormarna hade gjort mig så nervös, att jag inte kunde ta blicken från barometern och seglade med onödig liten segelyta hela den närmaste veckan.

Jag hade visserligen försökt föra noggranna anteckningar under stormarna, i tanke att sådana noteringar skulle kunna vara av värde, men sjöarnas våldsamma kraft, det fruktansvärda dånet och det yrande skummet gjorde det svårt att exakt avgöra vad vinden, vågorna och båten hade för sig vid olika tidpunkter. Jag var så rädd att min »vetenskapliga objektivitet» i någon mån försattes ur spel och jag underlät att göra några självklara iakttagelser, till exempel hur långa intervaller det var mellan vågorna medan vi låg bi. Jag försökte emellertid vara objektiv och beskriva allt som hände, och jag fann att detta bidrog till att hålla rädslan i schack.

Även om vädret hade gjort mig nervös, så hade jag samtidigt blivit kvitt den ensamhetskänsla jag haft ända sedan avfärden från St John's. Detta var mitt eget välbekanta hav och jag var nöjd med att vara ensam här.

Jag lyckades sova hela nästa natt och på morgonen den 13 september kände jag mig mycket bättre, fastän himlen var täckt av strimmiga cirrusmoln och barometern hade fallit en aning. Sedan jag hade dragit en ledning förbi en blöt säkringsdosa och åter låtit gasköket brinna ett tag för att torka ut de elektriska ledningarna, lyckades jag få ljuset att fungera igen. Det var histert kallt, men solen lyste över blåa vågor med vita gäss och en haj följde efter båten en liten stund.

Sjöfåglarna tycktes ha vaknat till liv igen. Stormfåglarna fick sällskap av måsar och tärnor som kretsade kring båten.

Men jag blev inte alls lika glad när jag siktade två fartyg. Visserligen fungerade ljuset igen, men eftersom motorn krånglade kunde jag inte ladda batterierna och hade därför inte råd att låta lanternorna



*För Er med pretentioner och
som söker något extra när det
gäller herrmode*



KUNGSGATAN 2
STORA NYGATAN 35
VASAGATAN 15-17

vata tända under hela den 12 timmar långa natten. Men jag laan en viss tröst i tanken att fartyg — i motsats till isberg och de drivande timmerstockar jag hade sett utanför St Lawrenceflodens mynning — åtminstone hade radar. När dimman lägrade sig över havet på eftermiddagen, kunde jag bara hoppas att de skulle använda sina radaranläggningar flitigt.

Klockan halv 4 nästa morgon bisade jag genuan och insåg till min förargelse att låten mycket väl kunde ha tält detta regel redan föregående dag. Har mycket tid hade jag spilt bort? Seglet hade bara varit uppe en timme då den än så länge måttlig vind som dock har kraft i byarna fick mig att hastigt börja det igen och skriva: »Ja, så var det med den saken!»

Men jag insåg dock ganska snart att jag var onödigt pessimistisk, och för att bekämpa nervositeten och lättjan fattade jag följande beslut:

»På grund av att jag på sista tiden har dragit mig för att sätta segel, har jag beslutat att sova utan min varma 'pläd-kilt'. På det viset kommer jag att frysa och följaktligen inte sova så hårt. När jag låg och sov i eftermiddags hade jag på mig 3 ylletröjor, simbyxor, säkerhetsbälte, raggsockor och stövlar!»

När skymningen föll efter en dyster, disig dag, klarnade det upp och jag stod länge akterut och höll mig fast i stagen. Utan att kläna kylan njöt jag av låtens rörelser medan hon gungade ostvart under molnfrä himmel.

Den 15 september seglade vi ytterligare 90 sjömil för en nordvästlig bris av styrka 5. Båten tog inte in så mycket vatten nu som hon hade gjort när stormarna rasade.

Solen gick ner i brändgul prakt och himlen var fortfarande klar klockan 1 på natten. Kylvattnet och varenda vägkam lyste av kall fluorescerande eld. I norr steg grönaktiga ljusridåer upp på himlen. Det var en storslagen och imponerande syn, som jag dock inte kunde uppskatta till fullo på grund av två oölkunnna fartygslanteror akter ut.

När jag vaknade på morgonen den 16, fann jag att vinden hade vridit mot sydost och att det har andan för glatta livet rakt norrut.

Medan jag ställde in luftroret, fick jag syn på ett fartyg som närmade sig. Jag hissade nationalitetsflaggan och signalflaggorna MTK

(var god rapportera mig till Lloyds), som jag hade fått låna av Val, varpå jag ändrade kurs för att genskjuta henne. Det var »Mathilda Thordén» av Uddevalla och innan hon fortsatte sin väg hissade hon en svarsvimpel, som visade att hon hade uppfattat min signal.

Jag drog slutsatsen att jag måste befinna mig i leden mellan Skandinavien och Belle Isle-sundet, det nordligaste inloppet till St Lawrence. Men då jag inte hade kunnat göra några observationer på två dagar, kunde jag inte vara säker på det.

Vi började få motvind och större delen av denna dag gick jag med revat storsegel. Sedan hade vi växlande vindar, regnskurar och tidvis stiltje i ett och ett halvt dygn. Mina kläder och filter började torka och jag gräddade till och med pannkakor, men de blev inte lika fina som de pannkakor min »besättningsman» hade gräddat. Vi var nu på väg ut ur det 9—10-procentiga stormområdet söder om Grönland och in i det 7-procentiga. Sedan skulle vi passera genom ett område med 6-procentig frekvens, tills vi hade kommit norr om de förhärskande västanvindarna, uppe på 60:e breddgraden, då vi kunde vänta bättre väder.

Det var bråda dagar. Jag gjorde solhöjdsobservationer, mixtrade i timal med den krånglande motorn, lagade en genua som hade skörats och inventerade mina förråd. Eftersom jag hade ett reservbatteri ombord kunde jag unna mig att använda det elektriska ljuset i ruffen, om jag var sparsam. Det var tur, för jag hade mycket ont om fotogen. Allting annat hade jag gott om och den här gången skulle jag i varje fall inte magra.

Allt gick fint — men man ska aldrig ta något för givet när man är på sjön, då kan man lätt bli överrumplad av något oväntat, och det var vad som höll på att hända mig.

När jag en kväll höll på att hissa genuan kom en by, och när vinden tar i uppför sig saker och ting på en segelbåt helt annorlunda. Den vanligtvis fogliga genuan snodde in sig kring förstaget. Vajerdelen av fallet ormade sig kring förstaget åt motsatt håll, och trots att fallets andra ända var belagd på sitt krysshult hade vajern ändå tillräckligt spelrum för att slå en ögla kring en spridare.

Medan jag höll på att reda ut denna härva, gjorde båten en våldsam krängning så att jag stod på hvuudet ut över förstäven. Jag använde

inte säkerhetsbältet, men jag fick tag i skyddsräcket i förbifarten och låste mina armar och ben om det så hårt att det tog mig en minut att göra mig fri och klättra ombord igen. Trots att faran var över på mindre än en sekund, var jag grundligt uppskakad efter detta tillbud. Fram på småtimmarna natten till den 18 september började en ny storm blåsa upp från nordväst. Norrskenet flammade på himlen i norr och svepte från öster och väster upp mot zenit. Mellan regnbyarna fortsatte det att lysa bakom trasiga svarta molnmassor ända till gryningen. Vinden bet vasst — vilket inte var så underligt, eftersom den kom rakt från isvidderna på Grönland, som låg på 550 sjömil avstånd.

Trots att vindstyrkan var 21 m/sek. och trots att båten krängde våldsam, lyckades jag koka ett ägg som jag svepte in i en trasa och varmsamt lade ifrån mig. När jag strax därpå skulle ta det var det utsmetat på *bägge* skotten i ruffen. Hur det gått till är en gåta.

Klockan 10 på förmiddagen lyckades jag mellan regnskurarna och trots det yrande skummet ta en solhöjd. I loggboken har jag antecknat: »Bytte gastub kl. 2.30 em.» — men det säger ingenting om vilken möda detta arbete krävde. Att uträtta någonting i storm är otroligt svårt. Jag höll på att tvätta håret och kokte samtidigt saltad fisk och försökte hindra vattnet från att skvalpa ut ur kastrullen, då gasen plötsligt tog slut. Medan jag kämpade med låsmuttern på tuben, lovade »Cardinal Vertue» upp i vindögat. När jag hade fått båten på rätt bog igen, behövde skoten justeras. Sedan måste jag förstärka surningarna på det beslagna storseglet, och eftersom solen just då tittade fram måste jag passa på att ta en solhöjd. Först därefter kunde jag återvända till gastuben.

När den nya tuben äntligen var installerad, var vindstyrkan uppe i 25 m/sek. och en sjö som slog in akterifrån fick båten att snurra runt och lova, den här gången med back i seglen. Jag noterade: »Vilken verkan sjöarna som slår in över båten får tycks bero på om de träffar henne förut, från sidan eller akterifrån. Allt efter var slagets tyngd faller snurrar båten runt eller slungas åt sidan. Precis samma sak tycks ske vare sig hon seglar eller ligger bi på något sätt.»

Stormen bedarrade under nattens lopp. För första gången hade vi inte blivit tvungna att dreja bi utan hade kunnat segla hela tiden med revad fock (nr 1).

Jag var stel i kroppen efter stormarna men inte så förfärligt mörbultad. Vid det här laget var jag ganska skicklig i att hålla mig fast, men jag hade värk i varenda led efter att ha blivit kastad omkring som en tärning i en bägere.

Följande dag, den 19 september, hade jag varit till sjöss jämnt två veckor. Jag hade för det mesta haft frisk vind — storseglet hade faktiskt bara varit uppe sammanlagt elva och en halv timme. Vi hade tillryggalagt 595 sjömil. Den bästa dagsetappen var 120 sjömil.

Den natten svängde vinden mot sydost och en hastigt fallande barometer tydde på att det skulle bli hårt väder igen. Jag hissade storen klockan halv 5 på morgonen; vinden var då sydostlig och vi kunde fortfarande hålla rätt kurs. Halv 6 måste jag bärga genuan.

Två timmar senare vaknade jag och kände en stark gaslukt, men hade inte tid att undersöka den saken eftersom båten var hårt pressad. När jag höll på att reva storseglet, fastnade bomdirken mellan bommen och aktre bombslaget. Med hjälp av skotet lyckades jag till sist få styr på den vilt slående bommen — som ryckte mig hit och dit så att tänderna skallrade — så pass länge att jag hann kapa den nylonlina varmed jag hade ersatt schackeln som höll dirken fast i storbommen.

När jag hade fått tag i och gjort fast bomdirken igen, var det dags att reva focken. Medan jag styrde mot de krabba sjöarna som den friska vinden hade piskat upp, yrde skum och regn över oss så att jag blev genomblöt i mina usla överdragsbyxor.

Nu när jag äntligen fick tid att leta efter gasläckan, upptäckte jag att jag i mörkret måste ha sparkat upp ventilen på en nästan tom tub. Jag visste inte om det hade läckt ut så mycket gas att det kunde vara farligt. Men för säkerhets skull vädrade jag ordentligt, vilket medförde att jag fick in en massa vatten genom ruffluckan.

Klockan 11 på förmiddagen, då vinden hade nått styrka 8, bottenrevade jag storseglet och höjde bomgalgen så att bommen kunde gå fri under den. Skotet kunde inte fungera i detta läge, varför jag surrade bommen till ett krysshult. Seglet stod bättre så och kunde inte slå, och »Cardinal Vertue» kämpade sig fram mot vinden och det häftiga regnet med fyra knops fart. »Måste nog tyvärr ta på mig badbyxorna igen», skrev jag. »Gudskelov för att jag var förutseende nog att steka ett ägg kl. 4 i morse.»

fråga

'biresack'

han vet vad
som behövs
på sjön.

PROVIANTERA
HOS

Biresack

Långholmsgatan 9 A
Telefon 68 79 10

Klockan 1 på eftermiddagen var vindstyrkan uppe i 21 m/sek. och barometern fortsatte att falla. Två timmar senare var vindhastigheten 24 m/sek., och vi kämpade oss fortfarande fram mot vinden.

Men när vinden, som envist blåste från ostsydost, ökade till 26 m/sek., styrka 9, vid 5-tiden, drejade jag bi för styrbords halsar med bottenrevat storsegel genom att bärga focken och surra rodret.

Vi hade kunnat fortsätta så pass länge, tänkte jag, på grund av att stormen hade blåst upp vinkelrätt mot den förhärskande västliga atlantdyningen. Nu när jag drejat bi klarade båten sjöarna mycket bra.

Det var svårt att föreställa sig hur min tillvaro skulle ha tett sig om jag inte hade haft luftrodret. I hårt väder blev jag blöt, genomfrusen och utmattad efter bara en halvtimme på däck eller i sittbrunnen. Jag skulle aldrig ha kunnat sitta till rors timme efter timme under sådana förhållanden.

Vinden mojnade under kvällens lopp, men det var en otäck kväll med regnskurar, en fruktansvärd korssjö, fallande barometer och en vind som inte ändrade riktning åt något håll. Vad innebar den här väderlekssituationen? Var fanns lågtryckets centrum — i norr, söder eller var?

Vad tecknen än förebådade, fortsatte vinden i alla fall att avta och slutligen kunde jag inte anständigtvis fortsätta att ligga bi. Strax före midnatt kravlade jag mig alltså upp ur min varma koj och började segla igen. För att komma i gång behövde jag bara hissa focken, göra loss rorkulden och sticka ut några varv i storen. Jag skulle inte ha varit så pigg på att sätta i gång om jag hade haft ett drivankare att hala ombord.

»Hur lätt skulle jag inte ha kunnat somna och missat detta tillfälle att länsa undan, om jag hade stirrat mig blind på den fallande barometern», skrev jag självbelåtet. »Havet ligger faktiskt lika slätt som en damm — eller närapå!»

Det blåste svag ostsydostlig vind när jag vände mig om och somnade, men klockan 2 på natten vaknade jag och upptäckte att det var storm igen (styrka 8), men nu kom den från nordväst, nästan rakt motsatt håll.

Sedan jag hade bärgat storen och lagt båten på rätt kurs igen med revad fock, skrev jag i mera dämpad sinnesstämning: »Nu vet jag allt-

så vad den oförändrade vindriktningen i förening med stadigt fallande barometer och mojnande vind betydde, jag borde naturligtvis ha ansett att lågtryckets centrum just då passerade rakt över oss. Men ack nej! Den 'duktige' seglaren lade sig förstås att sova vid 1-tiden och vaknade först när båten arbetade hårt i sjöarna och seglade åt fel håll! Min slutsats rörande lågtrycket fick jag senare bekräftad när jag studerade väderleksrapporterna.

Vinden fortsatte att blåsa med en styrka av 21 m/sek. mellan byarna. Två gånger före gryningen lovade »Cardinal Vertues» upp i vind och fick back i seglen. Vid halvtolvstiden på förmiddagen var vindstyrkan fortfarande 20 m/sek., men barometern hade börjat stiga och solen tittade fram. Jag tog mig förbi den surrade storbommen och åntrade ett stycke upp i masten för att komma i jämnhöjd med vågtopparna och bättre kunna bedöma våghöjden än jag kunde göra från sittbrunnen. Därifrån verkade de oerhört höga. Till min förtret fann jag att de var mycket lägre än jag hade väntat, i genomsnitt bara lite mer än fyra meter höga.

Enligt Errol Bruce i »Deep Sea Sailings» skulle en vind av styrka 8, som har fritt spelrum och blåser upp från stiltje, piska upp 3,75 meter höga vågor på 9 timmar. Den 21 september hade den nordvästliga stormen blåst med styrka 8 i 9 timmar, då jag gjorde mina iakttagelser av våghöjden, men den hade inte blåst upp från stiltje. När den blåste upp efter 3 timmars relativt lugn, hade den föregåtts av 9 timmars östsydostlig storm, som under flera timmar hade nått styrka 9.

Å andra sidan var dess svängrum inte obegränsat. Enligt väderleksrapporterna var avståndet från centrum av det lågtryck som gav upphov till stormen mindre än 20 sjömil. Det är detta avstånd och inte avståndet till närmaste land i lovert, som är avgörande för vågornas höjd.

Klockan 12 denna dag rapporterade ett fartyg norr om mig fortfarande stormstyrka, men jag uppmätte då bara styrka 7. Vädterskepp I, på N 59°, V 19°, som låg ungefär 90 sjömil nordost om mig (min position var N 58° 08', V 20° 24'), rapporterade också att vinden hade avtagit från 8 till styrka 7 och att vågorna var 3,9 meter höga. Min egen uppskattning — något mer än fyra meter — torde därför vara ganska korrekt.

Vinden avtog under dagens lopp och på kvällen kunde jag ligga i

Specialite:



YACHTSEGEL
av dacron och
bomull

ÖRTENGRENS
SEGELMAKERI

Skeppsbron 44, 4c — Tel. 11 35 21

min koj och titta ut genom ventilerna på norrskenet, som mellan hagelskurarna lyste upp de svarta åskmolnen på ett fantastiskt praktfullt sätt och samtidigt lyssna på Paul Robeson som sjöng negro spirituals i Radio Luxembourg. Hans storslagna röst var ett lämpligt ackompanjemang till de ljusridåer som svävade i atmosfärens utkant högt ovanför Island, 300 sjömil norrut.

Nästa dag inträffade det anmärkningsvärda att jag hittade två paket möjlig bacon som jag hade glömt bort. Eftersom den inte kunde hålla sig mycket längre, stekte jag alltihop och åt en härlig middag bestående av bacon, ägg, stekt bröd och kaffe.

På den våglängd som trälarna använde hördes fiskare som pratade med varandra på Outer Baily- eller Lousy-banken. Hur hade dessa bankar fått sina namn, undrade jag och suckade ett tag vid minnet av Newfoundlandsbankarna, som nu låg så långt bakom mig.

Jag siktade nu fartyg på nära håll nästan varje dag — alldeles för många för att jag skulle gilla det. De var på väg till eller från Kanada, via Pentlandsundet eller mellan Färöarna och Shetlandsöarna.

Medan jag hade goda skäl att oroa mig för fartygen, var det en annan sak som jag var orolig för utan rimlig anledning. Det var att jag skulle segla rakt på Rockall. Denna isolerade klippspets reser sig tjugo meter rakt upp ur djupet cirka 160 sjömil väster om St Kilda bland Hebriderna. I flera hundra år hade man ofta siktat den, men det var först 1810 som dess existens slutgiltigt bekräftades av örlogsskeppet Endymion. Tidigare hade man många gånger trott att det rörde sig om ett fullriggat segelfartyg, så brant är den nämligen och så vit av fågelspillning. På ena sidan om klippan sträcker sig farliga rev ett par sjömil ut. I New York hade jag markerat dessa på ett sjökort med ledning av upplysningar som jag hämtade från Blondie Haslers »North Atlantic Pilot». Nu upptäckte jag att jag inte hade fått just detta sjökort med mig, och jag kunde inte erinra mig på vilken sida om klippan reven fanns. Men jag hade ingenting att oroa mig för; jag hade nämligen kunnat göra goda observationer av solhöjden som visade att jag skulle befinna mig 50 sjömil norr om Rockall när jag passerade klippan nästa dag.

På morgonen den 23 september försämrades vädret igen. Vinden

svängde mot sydost och började friska samtidigt som sikten nedsattes av ett otäckt duggregn. Radions högspänningsbatteri passade på att just då ta slut, och jag fann till min förfäran att en av reservbatteriets ledningar var sönderfränt. I denna sjögång var det besvärligt att »stjäla» en ledning från det utbrända batteriet, varför jag blev både överraskad och förtjust när jag lyckades få radion att fungera. Nu borde engelska radions tidssignaler kunna höras vilken dag som helst, och då skulle jag kunna korrigera kronometerns eventuella felvisning. Jag hade ingen lust att förlisa på någon av de otäcka taggiga klippor — till exempel Sula Segir — som vaktar de nordliga Hebriderna.

I tre timmar efter det att stormen hade nått en styrka av 20 m/sek. kryssade vi i piskande regn och överbrytande sjö med bottenrevad stor och revad fock.

Vid femtiden på eftermiddagen blev vinden sydostlig, vilket gjorde det möjligt för mig att länsa undan för stormen. Jag tog av mig min »kilt» och gick upp på däck iförd tre tröjor och anorak, men utan något annat nertill än mina badbyxor. Jag blev knottig och rödblå på knäna av kylan. Det var tur att jag bärgade storeglet just då, för några minuter senare tjöt stormen med en styrka av 25 m/sek. och »Cardinal Vertue» gjorde fem knop för enbart revad fock. Lyckligtvis var sjön än så länge oregelbunden och ganska lindrig.

Båten lovade då och då upp i vind eller fick back i seglen, och jag behöll anoraken på mig för att snabbt kunna rusa upp och lägga henne på rätt kurs igen. Den här gången var jag nämligen fast besluten att inte lägga bi i första taget.

Mellan halv 7 och 8 på kvällen var vindstyrkan uppe i 28 m/sek., och »Cardinal Vertue» började visa tendenser att lova och dyka ner i sjöarna. »Luftrodret» försattes upprepade gånger ur spel när de branta sjöarna slog emot henne. Jag styrde henne en halvtimme undan sjöar som i mina ögon tedde sig höga som berg. Loggen registrerade 9,5 knop när vi rutschade fram på vågkammarna och sittbrunnen fylldes med virvlande vatten. Trots att jag hade spänt fast mig med säkerhetsbältet, grep jag tag i skyddsräcket varje gång en särskilt hög och brant våg tornade upp sig akter över och sköljde ner över mig.

En gång då jag stod längst akterut och justerade luftrodret kom en

sjö som kastade båten upp i vindögat. Vattnet forsade kring knäna på mig medan jag sökte få fötterna på akterdäck, och det enda jag kunde se av »Cardinal Vertues» var hennes doghouse, delar av lovarts reling och musten.

Jag hade då fått nog av att själv segla båten. Det höll på att mörkna och skummet yrde som en vit rök över havsytan. Jag drog mig tillbaka under däck och hoppades att sluftrörets skulle kunna klara styrningen.

»Jag vet inte hur länge till hon kan segla på», skrev jag skeptiskt och fortsatte sedan lingsantfullt: »Min 'besättningsman' skulle ha gjort sig mycket bättre än jag i den här dressen! Jag önskar förresten att jag hade haft henne här nu!» Ganska oartigt sammankopplade jag sedan denna känsla med: »Jag önskar att jag hade lite whisky också och att stormen ville blåsa halsen av sig; jag slängs hit och dit i ruffen.»

Jag hade verkligen tur, för vid halvtiotiden hade vinden avigt till styrka 8 och sjöarna slog inte över så ofta. Detta var den sjätte stormen, men den här gången hade vi ridit ut den utan biliggning.

Jag hade visserligen lyckats segla hela tiden även under stormen den 18, men den hade inte varit så kraftig — den hade bara en kort stund överskridit styrka 8.

Enligt väderleksrapporterna hade ett lågtryck passerat över min position på eftermiddagen den 23 september. Det fanns inga fartyg i min närhet eller nära lågtryckscentrum, men följande dag rapporterade ett fartyg som befann sig i lågtryckets bana en vindstyrka på 47 knop (styrka 9).

Hur höga hade de vågor varit som för mig hade tett sig »høga som berg»? Eftersom väderskepp 1 inte hade beröring med detta oväder, finns det inga uppgifter härom. Jag skulle tro att vågorna var ungefär lika höga som den 11 september, då väderskepp C rapporterade en genomsnittlig våghöjd på 5,5 meter. Vissa särskilt stora vågor kan nöjligen ha varit upp emot 7,5 meter höga, men det var inte många.

Nästa dag var jag — som alltid efter en storm — på retligt humör och mycket trött. Jag hade värk i varenda led efter de påfrestningar kroppen hade blivit utsatt för. Överallt fanns minnen av stormen: en utväld kastrull med köttstuvning i matskåpet, vattenpölar på de mest otrolliga ställen och så vidare. Och båten krängde våldsamt på det



fortfarande upprörda havet — visserligen slapp man nu dunsarna och de dånande vattenkaskaderna, men samtidigt var också stormens oförlikneliga storslagenhet borta.

När jag efter en solhöjdsobservation studerade tabellerna, fann jag att solen nu hade passerat ekvatorn på väg söderut och att vinterhalvåret alltså hade börjat på norra halvklotet. Vi passerade nu longitud V 10°, det vill säga, vi var gott och väl i jämnhöjd med Irlands västligaste udde, 420 sjömil söder om oss. Den kvällen — under ett avlägset norrsken — fick jag in de första tidssignalerna från BBC.

Vinden blev nu ostadig och nyckfull. Det berodde på att de europeiska vindsystemen spärrade vägen för atlantstormarna — västanvindarna skingrades när de stötte emot en kraftig anticyklon som låg stilla över Norska havet.

På morgonen efter stormen blåste det stadigt från öster, rak motvind för mig, och de närmaste 3 dagarna kämpade vi oss fram hårt bidevind för storbords halsar.

Den andra dagen siktades jag och rapporterades av det svenska fartyget »Ragneberg», och några timmar senare såg jag en skymt av ett ubåtstorn mellan vågorna.

Nästa morgon sprang den rostfria vajern i det ena backstegets löpan-de part. Jag lagade den med vajerlås och riggade dessutom till en stöd-talja.

När jag nådde Färöarnas latitud och befann mig helt och hållet norr om Shetlandsöarna — på N 61° 13' — kunde jag äntligen lägga om kursen mot Sumburgh Head, Shetlandsöarnas sydligaste udde. Jag gick över stag och seglade mot sydost en hel solig dag och en natt, under vilken ett stort svart moln hängde över oss på babordssidan likt en klippa — det avtecknade sig först mot norrskenet och sedan mot morgonrodnaden. I gryningen låg några spridda moln vid horisonten i öster, men när solen steg högre upp på himlen denna dag, den 29 september, skingrades de — alla utom ett!

»Det här fördömda skvättandet från himlen ska tydligen börja igen», skrev jag med avsky i loggboken. Men det var inget moln som låg för över, det var Foula, den västligaste av Shetlandsöarna, vars klippor reser sig 400 meter rakt upp ur havet.

Vinden mojnade och det blev stiltje ett helt dygn, och Foula — som enligt somliga auktoriteter var romarnas Ultima Thule — kom inte närmre. Gasköket hade börjat krängla men brann fortfarande med svag låga. Fastän jag fick möjlighet att bli ordentligt torr för nästan första gången på 3 veckor, kände jag ingen ro förrän vinden satte liv i båten nästa morgon, den 30 september, och fick henne att kränga för babords halsar. »Efter denna långa oväntade stiltje med land i sikte», skrev jag, »känns det som om min fria vilja hade blivit satt ur funktion. Stiltje visar i ännu högre grad än storm hur små vi är inför naturens makter.»

Hela dagen blev Foula större och vid fyratiden på eftermiddagen tornade den jättelika West Hoevdi-klippan upp sig ovanför båten. Ett efter ett steg bergen på Shetlands huvudö upp ur havet föröver. Flockar av sjöfågel satt på vattnet, en delfin dök upp, sedan en säl.

För svaga brisar, avbrutna av korta stiltjeperioder, seglade jag vidare tills mörkret föll på. Då såg jag ljus från trålare runt omkring på havet.

»En underbar dag», skrev jag. »Jag har tillryggalagt ett gott stycke och framför allt har det som jag har svårast att uthärda -- stiltje -- inte bekommit mig något. Nu är Hoevdis klippor rosafärgade. Det är något visst med dessa vikingaöar -- som om de gamla gudarna ännu levde kvar här.»

Vid midnatt försökte jag beskriva sceneriet: »Månen står högt på höger hand och ett färgsprakande norrsken flamlar på himlen åt vänster. Runt omkring oss utbreder sig ett väldigt panorama av öar: Foula akterut nu, Fair Isle söder över och Sumburgh Head avtecknar sig mot stjärnorna på babords bog med sin blinkande fyr. Föröver ligger också Sumburgh Röst. Nu håller vinden på att mojna igen och vrider mot oss medan vi seglar vidare i oktobernatten.»

Jag kände en stor tacksamhet för att jag hade kommit välbehållen igenom stormarnas strapatser, men när jag åter hade tittat ut på det storslagna panoramat omkring mig skrev jag: »Jag undrar när jag ska få se något liknande igen?»

Wilfred Noyce har i »Springs of Adventure» uttryckt mina känslor mycket bättre än jag kan göra:

*Who has know heights and depths shall not again
Know peace — not as the calm heart knows
Low ivied walls, a garden close,
The old enchantment of a rose,
And though he tread the humble ways of men
He shall not speak the common tongue again.*

[Den som har upplevt höjderna och djupen skall aldrig mera känna frid — ej som det lugna hjärtat känner låga murar med murgröna på, en kringgårdad trädgård, rosens gamla tjusning, och även om han vandrar människors enkla vägar, skall han aldrig tala samma språk igen.]

A.B. GUNNAR GORDON
HASSES SKEPPSFOURNERING A.B.

Tel. 21 43 00

Tel. 10 54 17

Segelmakeri
Flagg- & Presenning-Fabrik
Tågvirkeshandel

Lager av skeppsartiklar för
ÅNGBÅTAR, SEGELFARTYG,
KUTTRAR o. MOTORBÅTAR

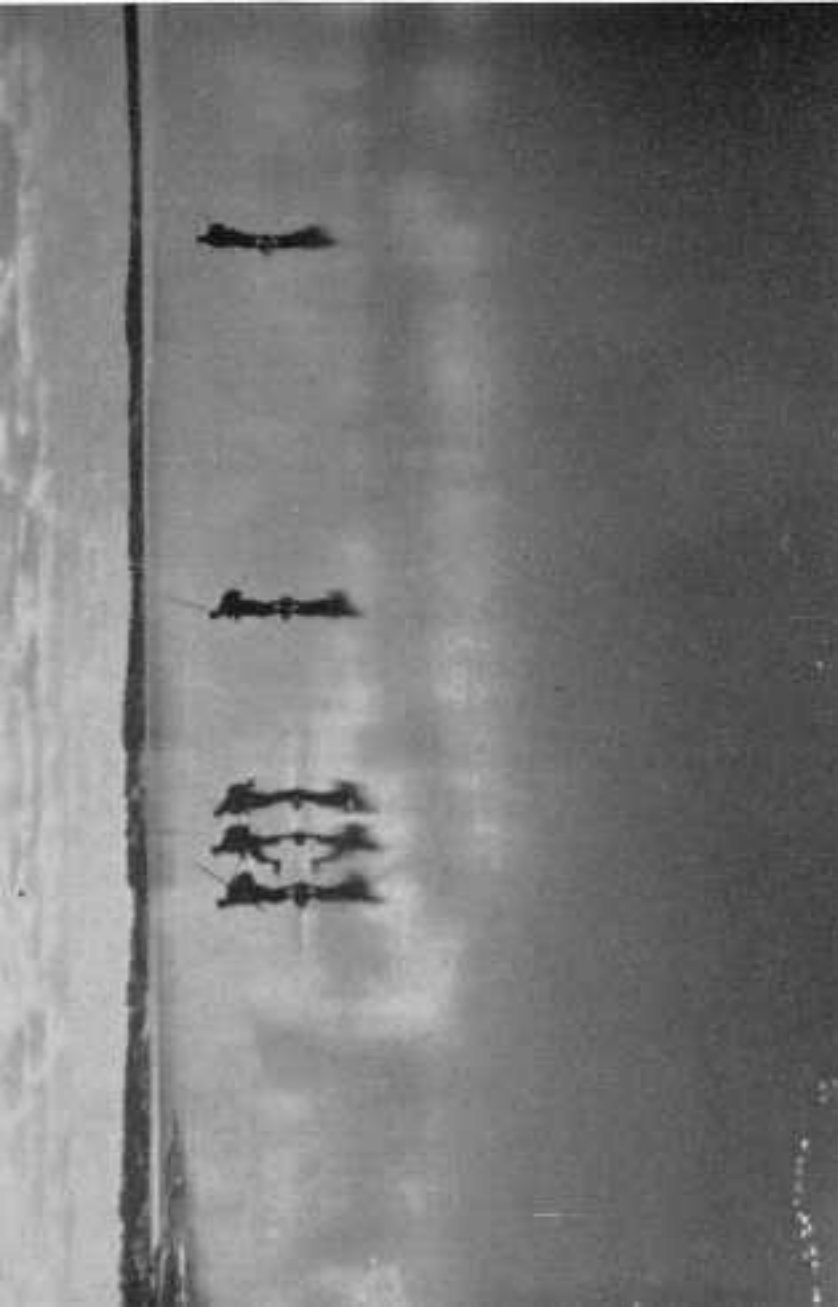
ÖSTERLÅNGG. 19 (hörnet av Brunnsgänd)
STOCKHOLM

Väl värt sitt pris

När jag vaknade på morgonen lördagen den 17/3 hade jag vissa samvetskval ty vid kanalen låg Sussanett väntande på sin vår-makeup och i skärgården låg det glansis enligt Stockholms Skridskoseglarklubbs telesvarare som manade sina medlemmar till samling vid Fridhemsplan kl. 08.00. Nåja, det var glansis i dag så Sussanett kunde vänta tills i morgon ursäktade jag mig själv, slog en signal till Lennart (Colibri) Olsson som bestämde sig på stående fot att följa med.

Bilresan till Källvik söder om Trosa fördrevs med M 22-snack så vi höll på att hamna i Nyköping i stället.

Skridskorna kom på med fart ty skärgården visade sig från sin allra bästa sida, glansis, solen i ansiktet, svag medvind, åh vad livet var härligt att leva. Kursen ställdes på fyren Hartsö-Enskär där frukosten intogs i sällskap med ett 30-tal andra åkare och till musik av vågornas kluckande mot iskanten. Havet var öppet utanför. Medan vi sitter där och filosoferar så säger någon plötsligt »Ska vi åka till Harstena». Alla får något drömmande i blicken, men vaknar till sans vid tanken på plikterna hemma i staden. Vi bryter upp och sätter kurs på Oxelösund. Isen hade dock blivit svagare och plötsligt passade en i gruppen på att ta sig ett vårbad. Hjälpsamma kamrater drog snabbt upp badaren igen och hjälpte honom att byta till torra kläder. Sådana intermezzon är nu inte direkt vardagsmat men man får inte vara främmande för dem. Varje skridskoåkare måste ha isdubbar lätt tillgängliga samt minst en livlina i varje grupp och slutligen en gyllene regel som säger: »Färdas aldrig ensam utan iskunnigt sällskap». Färden gick vidare men stoppades åter av isrännan mot Oxelösund, varför färdriktningen ändrades mot Sjösa utanför Nyköping. Klockan var rätt långt gången på dagen när vi landade vid Sjösa varifrån vi tog taxi tillbaks till våra bilar. Här var det meningen att jag skulle slutat den här historien, om inte en kanotist, Folke Sjödin från Stockholms SS åter hördes tala om Harstena. Han och 4 st till bestämde sig för att ta bilarna till Norrköping i



stället för att åka hem. Personligen blev jag vankelmodig, men då Folke säger att man får sällan en sådan chans mer än en gång i livet, var saken klar. Då en av kamraterna lovade att ta hem min bil till Stockholm, följde jag med de andra 5 till Norrköping. Där tog vi in på första bästa hotell och att det verkligen var det bästa kom vi underfund med när vi skulle betala notan eller vad sägs om följande lilla utdrag: söndagens matsäck bestående av 5 smörgåsar och en termos med kaffe betingade ett pris av 17: —. Nåja det var vi lyckligt ovetande om på lördagskvällen som fördrevs med att äta en verkligt fin middag samt skridskosnack i hotellets matsal. Där var även dans men ej pjäx- varför vi fick titta på.

John Blund infann sig snabbt när vi kojade. Väckning var beställd kl. 6.00 söndagmorgon. Det gäller ju att stå på isen när det ljusnar för att få ut mesta möjliga av dagen. Formaliteterna var snabbt avklarade och frukosten intogs på Järnvägsrestaurangen vilket var det enda ställe som hade öppet denna tidiga morgon. Klockan 8 lämnade vi Arkösund bakom oss, och möttes av ett gnistrande S:t Anna. Den obeskrivliga lycka man kände när vi med god fart sökte oss ut till den yttre skärgården öster om Aspöja. Tänk er känslan att kryssa helt oberoende av grund, kors och tvärs i denna soldränkta ytter-skärgård. Den dyrt förvärvade matsäcken förtärdes med andakt i den vackraste matsal man kan tänka sig nämligen Guds fria natur.

Harstena nådde vi på eftermiddagen, där det var förvånansvärt mycket liv och rörelse med tanke på årstiden. Folke har här en hel del bekanta varför vi beslöt oss att ej gå stug-rond, enär vi ville nå fastlandet innan mörkrets inbrott. Detta visade sig vara ett klokt drag ty den sista biten intill Fyrudden träffade vi på ett bälte som visade sig vara snötäckt varför vi fick ta oss en promenad. Den sista kilometern kunde vi dock åka på en härlig glansis, vilket vi tyckte var en värdig avslutning på denna weekend.

Vi landade vid Fyrudden i solnedgången och lämnade ett trolskt S:t Anna för att via taxi ta oss fram till våra bilar som vi lämnat i Arkösund. Trötta men med ett oförlömligt minne rikare startade vi hemfärden drygt ett dygn senare än beräknat mot vardagen och Stockholm.

Rullis

BÅTAR - BÅTTILLBEHÖR

*Fullständig service
på utombords-
motorer*



Hans Möller

Pålsundsgatan 3 - Stockholm - Tel. 69 28 68

TAGVIRKE - WIRE
FÄRGER - PENSLAR
BESLAG
ANKARE
BOJAR
FLAGGOR
LANTERNOR
FLYTVÄSTAR
DYNOR o. KUDDAR
GASOLTRUSTNINGAR
NYA o. BEG. MOTORER
JOHNSON - PENTA
EVINRUDE

ÅRETS EVENEMANG: GSS PAKETSEGLING

<i>H-6</i>		Tid
1. S-55	H. Lindvall	51.46
2. S-50	B. Fagerström	52.04
Havskryss.	Rydholm	ej st.
M 30/41	P. Ollén	46.30
A 30/140	G. Pilbring	49.23
M 25/61	S. Hellhager	53.35
A/S 4	Å. Thorbjörnsson	54.22
Kustkryss.	W. Sandberg	51.47
V/S-1	S. Svensson	51.45
A 22/175	G. Berndtsson	53.42
Kutter	Möller	56.05
Minimum	W. Andersson	1.06.06
Jolle	R. Levin	54.40
 <i>C-kanoter</i>		
1. C-323	Å. Nyström	47.50
2. C-312	J. Andersson	48.44
3. C-226	Ask	49.35
4. C-285	A. Ansar	49.38
5. C-287	P. O. Bergström	49.56
6. C-266	W. Blom	50.00
7. C-339	K. G. Holvander	50.21
8. C-221	L. Hagberg	51.02
9. C-287	G. Hagliden	51.05
10. C-288	J. Olovsson	52.00
11. C-327	B. Isaksson	52.02
 <i>E-kanoter</i>		
1. E-226	N. Wirving, SSK	43.35
2. E-201	B. Grankvist	45.31
3. E-109	L. Engblom	52.22
4. E-9	Bo Emilsson	58.14
 <i>Finnjollar</i>		
1. ≈/123	R. Eriksson	45.32
2. ≈/275	L. Rudström	48.13

M-22

1. S-44	O. Sundberg	42.18
2. S-14	S. Bergman	44.23
3. S-77	L. Hansson	46.17
4. S-82	A. Hallberg	46.54
5. S-53	B. Svensson	47.50
6. S-18	S. Österberg	47.51
7. S-136	Janholt	49.06
8. S-26	A. Hedenskog	51.44

Folkbåtar

1. S-501	S. Raab	55.22
2. S-705	Th. Jonsson	59.01
3. S-297	W. Forsell	1.01.00

Int. 5

1. S-29	R. Appelgren	49.49
2. S-84	G. Andersson	51.11

10G

S-87	F. Andersson	50.29
S-117	O. Palmqvist	1.00.25



Ur Dagens Nyheter ta vi oss friheten saxa följande kåseri av gamle seglarvännen »Eld».

FRIHETENS SISTA SKANS.

— Jo, det finns Tirolius, sa jag med stark trovisshet i stämman. Det finns ännu en absolut frihet, ett oberoende och en härlig tillvaro fylld av självkänsla bortom samhälle och strunt och krafs. Det är att äga en egen segelbåt! I den är man kung, den är som en värld som man behärskar och den flyttas hit eller dit som man behagar.

Man styr ut över fjärdar, landar i vikar i kvällssolen och lagar sin mat och bereder sig för natten.

Att sitta i en egen segelbåt en kväll medan solen sjunker och det stora öppna vattnet framför en mörknar medan man långsamt njuter sin cigarr det är friheten.

Sjöfågel glider ut i bronsglöden, talltopparna på knaggigt grå berg glittrar. Man har ingen radio ombord och vet ingenting. Bortom det blå som djupnar finns evigheten, och vågor vandrar som svarta sidenskuggor lojt in under ditt skrov.

Man kan gå in i sin kammare — en bekväm koj med läslampa. Man kan skruva på sin spis och laga sig ett nattmål — öl finns i kölsvinet. Eller man kan sitta länge och se natten bli vit över grå skär och fjärran havsvidder.

Det finns i nutiden ingenting som liknar denna frihet. Jag vet att den är kort och liksom all lycka förgänglig, men från midsommar till september finns den att tillgå för den som vill bli lycklig.

Den förutsätter ett visst kunnande, en viss kärlek och en viss inställning till livet, men som tack får man friheten.

Båtagarens lycka är så nära den riktiga lyckan en människa kan komma.

— Mja, sa Tirolius.

— Vad menar du med mja?

— Nu när du berättar erinrar jag mig en historia, sa Tirolius. Jag kände en gång en ung man som just ägde en segelbåt. Han kom instörtande till mig mitt i nattens sena timme en gång på tjugutalet när jag satt och strävade med ett korrektur vid en arbetslampa:

Proviantera hos
Bergsunds Livsmedel

Bergsundsgatan 24 - Tel. 68 48 93

*Förstklassiga kött - och
charkuterivaror. Fullständig sortering
av konserver*

Firma Båttillbehör

Flemminggatan 10 - Stockholm K.

Telefon 53 53 45

(Separators hus)

*

*Vi erbjuder **allt** för båten från kölen till
masttoppen*

MED KVALITET - PRISBILLIGHET - SERVICE

— Du måste komma med mej och hjälpa till och pumpa! väste han. Båten ligger vid Slussen och håller på att sjunka. Jag hämtar dej efter jobbet slut.

Vi arbetade båda på samma firma, och vid tvåtiden på natten kom han och hämtade mig iförd sex pilsner och fyra smörgåsar.

Båten — en jättelik skorv — låg verkligen utanför Slussen på Mälarsidan, och den låg mycket lågt.

Vi pumpade i en halvtimme, och sedan hissade vi segel. Klockan var nära tre på morgonen då vid med ett jättestort storsegel slörade in i Mälaren för en lätt morgonvind.

Min vän drack en öl, och jag torkade svetten ur pannan.

Farkosten hade som du säger säkerligen varit ett frihetens hemvist och ett flytande hem, en borg och lyckans eviga boning. Vad du vill! Men nu var det i alla fall en båt som sakta sjönk.

Vi pumpade vid Essingen och väntade länge vid svängbron för att komma in till Ulvsundasjön där han skulle in på varv.

Hälften av ölet hade gått åt. Det fanns inga sommarförråd i båten längre, seglen var grå, skörade och hoplappade, målningen avskavd och det luktade mögel inne i det flytande hemmet.

Situationen blev inte ljusare av att min vän hela tiden satt och gnällde över en avgift han skulle betala för att få båten på slip och vad det skulle kosta att täcka den i vinter.

Slutligen — i ett stilla silande regn — fick vi båten lagd vid en brygga, och vi drack en sista öl samman medan min vän satt och grubblade över hur många timmar han skulle våga sova innan han åkte ut för att pumpa och bärga.

Kort sagt — det var båtägandets bittra avigsida jag skådade. All lycka slutar så.

— Det var ett rent tekniskt missöde, din knöl! sa jag med ett tilltal som jag sällan använder till Tirolius.

— Nåja, låt oss anta att en riktigt tät och bra lycka varar i fyra månader, sa Tirolius oberört. Sen kommer i alla fall åtta månaders vinter.

Lyckan är sällsynt och friheten unik, och hittar man dem i en segelbåt så sjunker den. Ty då är den värd sin vikt i guld.

ELD

KUNSKAP, SJÖVETT, SÄKERHET.

Några anvisningar för fritidsbåtar.

Stabilitet. Sitt i båten! Detta är en grundregel. Särskilt i en liten båt kan stabiliteten äventyras om någon står upp. Alla göromål bör därför om möjligt utföras sittande. Barn måste från början läras att vara stilla i båt. I snabba motorbåtar som planar måste stabilitet och trimning, d. v. s. viktfördelningen, särskilt uppmärksammas. Vid höga hastigheter kan svallsjö och tvära girar liksom också ändring av viktfördelningen ombord orsaka kantring. Byt inte plats i en liten båt under gång.

Utrustning. Med tanke på säkerheten bör i första hand följande utrustning i gott skick finnas ombord: *ankare (dragg)* av tillräcklig tyngd och med god gripförmåga, *ankarlina* stark och lång (man bör i hårt väder sticka ut minst 5 ggr djupet), *åror* eller *paddlar*, *båtshake*, *lanternor*, *pyts* och *öskar*, *fotogenlampa* (s. k. stormlykta) eller stark *stav-lampa*, *brandsläckare*, godkänt (varudeklarerat) *livbälte* till envar ombord, *sjökort* över aktuellt område, *förbandslåda*, *verktyg* varibland en rejäl *kniv*, *visselpipa*, *reservstyransordning* (rorkult vid rattstyrning) samt *förtöjningsändar*.

Försiktighet. Dåligt väder. Tänk på båtens sjövärdighet i förhållande till rådande väder och till det väder som väntas. Lyssna på väderleksrapporterna. Överlasta icke båten. Gott sjömanskap innebär bl. a. att man icke ger sig ut på öppet vatten eller stora fjärdar i en mindre båt om det ser ut att bli dåligt väder. Det är farligt att överskatta både båtens och egen förmåga. Blir man överraskad av oväder bör man söka hamn eller lä. Det blir då en ovillkorlig plikt att till förhindrande av onödig oro och larm av sjöräddningen underrätta anhöriga härom. Detta bör också ske om routen av annan anledning ändras. Lyssna till skärgårdsbefolkningens och andra omdömesgilla människors råd.

Nödsignaler. I nödsituation är varje signal som kan beräknas påkalla uppmärksamhet att betrakta som användbar nödsignal. Följande signaler rekommenderas emellertid. På dagen upprepade långsamma svängningar med armarna upp och ned. Signaleringen förstärkes om den signalerande står högt placerad och dessutom håller väl synliga föremål t. ex. lämpliga klädesplagg eller bäst orangefärgade semaforflaggor i händerna. Under mörker avges blinkningar med lampa (signalen SOS) eller avbrännes blossrakat eller annan ljussignal med rött sken.

GASOL

— *drömbränslet* — finns hos Primus

GÖTGATAN 75 — Auktoriserad återförsäljare

Primus Gasol Sportkök 110:—

Primus Gasolblåslampa 45:—

*Vi är också Klubbmedlemmarnas
bästa inköpskälla för alla slags övriga båtgrejor!*

Wolf o. Black o. Deckers Slipmaskiner

Primus Petterssons Järnhandel

Götgatan 75 — STOCKHOLM -- Tel. 40 19 18, 43 36 53

S. Jacobsson

Segelmakeri

Specialité: **YACHTSEGEL** av bomull och dacron

LILLA BJÖRKNÄS - KLINTEN

Tel. 15 22 30

Brandjaran ombord måste ägnas speciell uppmärksamhet särskilt i motorbåtar. Bränsleledningar skall vara täta och fackmässigt monterade. Bränslepill och bensin- eller gasolångor i kölrummet (obs lukten) innebär överhängande brandrisk och måste undvikas. Lösa reservtankar påfyllas i land. Fasta bränsletankar skall ha ventilationsrör som utmynnar ovan däck eller utombords. Eventuellt spill efter tankning måste noga upptorkas. Rök ej under tankning. Tillåt då ej heller brinnande fotogenkök eller annan öppen eld. Efter tankning öppna alla luckor, ventiler, dörrar o. dyl. för vädring.

Förvara ej bensin i plastkär.

Brandsläckaren skall alltid finnas nära till hands och kunna bringas i ögonblicklig funktion.

Trafiken på sjön regleras genom de internationella sjövägsreglerna. För svenska farvatten gäller dessutom sjötrafikförordningen och för vissa hamnar, kanaler och andra inre farvatten också särskilda bestämmelser, t. ex. fartbegränsningar. Vid livligt besökta badplatser och även inom andra vattenområden kan båttrafik och vattenskidåkning vara helt förbjudna. Båtförare är skyldig att känna till utfärdade föreskrifter.

Styrbord (SB) = högra sidan eller åt höger, Babord (BB) = vänstra sidan eller åt vänster, när man är vänd föröver.

Vid färd genom ett trångt farvatten skall maskindrivet fartyg, om så är möjligt och kan ske utan fara, hålla sig på styrbordssidan av farleden eller styrbord om farvtnets mittlinje. Gå aldrig nära en udde om babord utan lämna god plats för mötande fartyg.

Gällande bestämmelser angående lanternor och väjningsregler som båtförare i första hand måste känna till meddelas här i korthet. Med fartyg menas icke endast stora sådana utan även små, t. ex. en båt eller liten jolle.

Lanternor. Motorbåt på väg, vare sig den gör fart eller ej, d. v. s. då den icke är förtöjd, ligger till ankars eller står på grund, skall från skymning till gryning föra följande ljus, synliga så som i sjövägsreglerna föreskrives: ett vitt toppljus, ett grönt sidoljus om styrbord, ett rött sidoljus om babord och ett vitt akterljus. Om möjligt skall dessa fyra gångljus vara fast anbragta, toppljuset högre än sidoljusen och akterljuset på samma höjd som sidoljusen.

Seglare på väg skall endast föra sidoljusen och akterljuset, däremot ej det vita toppljuset. Ljusen särskiljer alltså seglare och maskindrivna fartyg vilket är nödvändigt ty deras skyldigheter och därmed uppträdande är olika.

Roddbåt skall ha en elektrisk lampa eller tänd lanternan med vitt ljus till hands att visas i så god tid att kollision kan undvikas.

Båt till ankars skall föra ett vitt ljus synligt horisonten runt. Befrielse härifrån är i svenska farvatten medgivet i sådan hamn som i sjökort är betecknad som båthamn eller eljest på plats som är skyddad ur trafiksäkerhetssynpunkt. Detta medgivande kräver emellertid ökad försiktighet av den som under mörker avser att uppsöka undandragen natthamn.

Väjningsregler. På sjön skall hållas god utkik av alla och åt alla håll.

Den som är väjningsskyldig skall väja i god tid och tydligt d. v. s. så att hans avsikt icke kan missförstås av det andra fartyget.

När två maskindrivna fartyg, t. ex. motorbåtar, mötas stäv mot stäv eller nära stäv mot stäv skall båda ändra sin kurs styrbord hän så att de passerar på babords sida av varandra.

När två maskindrivna fartygs kurser skär varandra så att fara för kollision kan uppstå skall det fartyg som har det andra på sin egen styrbordssida väja för det andra.

När en motorbåt och en seglare styr sådana kurser att fara för kollision kan uppstå skall motorbåten väja för seglaren.

Oavsett dessa huvudregler skall fartyg som upphinner ett annat väja för det som upphinner oberoende av vad slags fartyg det är. En seglare som upphinner en motorbåt skall alltså väja för motorbåten. Upphinnande är ett fartyg som närmar sig ett annat från något håll akterligare än två streck (22,5 grader) akter om tvärs.

Mindre båtar skall i god tid hålla undan för alla fartyg som på grund av sin storlek eller andra förhållanden, t. ex. en bogserare med bogersläp eller en roddbåt, har nedsatt manöverförmåga.

I allmänhet bör nöjesbåtar om möjligt hålla sig ur vägen för yrkestrafiken.

Den väjningsskyldige skall undvika att gå för om det andra fartyget.

I stället för att gira kan ibland fartminskning, stopp eller back vara ett effektivt sätt att hålla undan.

Den som icke är vinningskyldig är skyldig att bibehålla kurs och fart. Inför överhängande kollisionfara skall dock båda fartygen göra allt för att undvika kollision.

När två segelfartyg nalkas varandra så att fara för kollision kan uppstå skall det ena hålla undan för det andra enligt följande regler:

fartyg som seglar för öppen vind skall hålla undan för fartyg som seglar bidevind,

fartyg som seglar bidevind för babords halsar (vinden in på babords sida) skall hålla undan för fartyg som seglar bäddvind för styrbords halsar (vinden in på styrbords sida),

segla båda fartygen för öppen vind men med vinden in på olika sidor skall det fartyg som har vinden in på babords sida hålla undan för det andra,

segla båda fartygen för öppen vind och med vinden in på samma sida skall det fartyg som är i lovart hålla undan för det som är i lä,

fartyg som har vinden in akter ifrån skall hålla undan för det andra fartyget.

Manöversignaler. Om förhållandena så kräver skall maskindrivna fartyg på väg och inom sikte för varandra avge följande manöversignaler:

ett kort ljud (.) = jag girar styrbord

två korta ljud (. .) = jag girar babord

tre korta ljud (. . .) = min maskin går back.

Hänsyn. Vid förande av fartyg eller vid dess förankring eller förtöjning skall iakttagas den omsorg och varsamhet som till förekommande av sjöolycka betingas av omständigheterna. Detta innebär bl. a. att god utkik ständigt skall hållas. Är farten hög nalkas man riskerna fortare, t. ex. en badande eller föremål som kan skada skrovet. Båt som bogserar vattenskidåkare bör ha minst två personer ombord, en som manövrerar båten och en som håller utkik på vattenskidåkaren och passar bogserlinan.

Båt får icke framfötas så att den orsakar onak för andra, än mindre skada på andra båtar eller materiel vid stränderna. Allmän hänsyn fordras därför att farten vid behov minskas.

Ankring i eller i närheten av farled så att trafiken därigenom störes bör undvikas.

Ansvar. Vårdslös framfart, underlåtenhet att föra föreskrivna ljus samt överträdelse av utfärdade förbud och trafikbestämmelser i övrigt är numera enligt lag belagt med straff även om ingen olycka eller skada blev följden. Straff kan följa för den som är ansvarig för båtens förande (i allmänhet ägaren). Skador som orsakas av bristfälliga förtöjningar kan medföra ansvar.

Sjöfartsstyrelsen har utgivit ett häfte, kallat »Sammanställning av sjötrafikföreskrifter m. m. för fritidsbåtar», innehållande följande publikationer, som varje sjösportens utövare bör känna till: den nya sjötrafikförordningen jämte kommentarer, 1948 års internationella sjövägsregler, särskilda militära bestämmelser för sjötrafiken, bestämmelser för förarintyg och skepparexamen, anvisningar angående sjöräddningen samt säkerhetsutrustning i fritidsbåtar. Detta häfte kan erhållas i bokhandeln.

Den som icke anser sig besitta erforderlig kompetens som ansvarig båtförare rekommenderas att delta i den kursverksamhet som anordnas av bl. a. Göta Segel Sällskap.

Det är ännu icke föreskrivet obligatoriskt kompetensbevis (körkort) för den som för fritidsbåt. Det ligger i båtförarnas eget intresse att slå vakt om denna frihet och på allt sätt medverka till att den icke missbrukas. Detta sker genom att

VISA SJÖVETT.





Följande medlemmar ha sedan förra årsboken utgavs för alltid lämnat sällskapet och begivit sig ut på den sista färden.

FRANS BIRESACK
GUSTAV LUNDBORG
E. VANELL
HELGE ROLANDER
ALFRED LINDBLAD

NOVEMBER

Av Bo Bergman

*En man går och krattar
löv i en hög,
och plötsligt sätter
han eld på högen.
Nu bränner han sommarn!*

*Allt som blommade,
allt som brusade
och som flög
som ett ljus över markerna,
allt blir till aska
i en smutsig hög.*

*Tung och trög
flyter den gråa röken
ut i dimmornas
döda hav.*

*Vaktare vid bålet
av en eld som kryper,
var blir alla
himlasyster,
alla livets rop och
röster av?*

Firma

FAGER & NORDQVIST

modellsnickeriverkstad

RENSTJÄRNASGATAN 12

TELEFONER

43 24 83 - 44 45 60

OMEGA

TISSOT

CERTINA

Fråga Hasse »Tick - Tack» han vet vilken som är bäst.

Y. Lindvalls Urhandel

S:t Eriksplan 17 - Telefon 30 22 75

G. S. S: are

Låt oss visa Er de senaste modellerna av Transistormottagare, synnerligen lämpliga för Båtfolk.

I mellansäsongen står vi till förfogande med Television och Radio samt fullständig antennservice.

Välkomna till

Schagerströms Radio & Television

Hornsgatan 176 - Tel. 68 14 80

G. S. S: are

Gynna annonsörerna



GRAVERAR TILLVERKAR

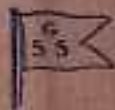
STÅL och METALLSTÄMPLAR
PRÄGLINGSSTANSAR
SKALOR och SCHABLONER
GRAVYR Å ALLA SLAGS PLASTER
VERKTYG — SKYLTAR M. M.

FINMEKANISK VERKSTAD

AB. PRECISIONSGRAVYR

K. Sandberg Kungsholmsstrand 145
Kontoret 50 91 75, 50 91 78 Verkstad 50 91 78

SALLSKAPET



FRAMTIDEN

EATEN