

Årsbok

GÖTA

SEGEL SÄLLSKAP



1966



Kvalitetsmärke

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.**

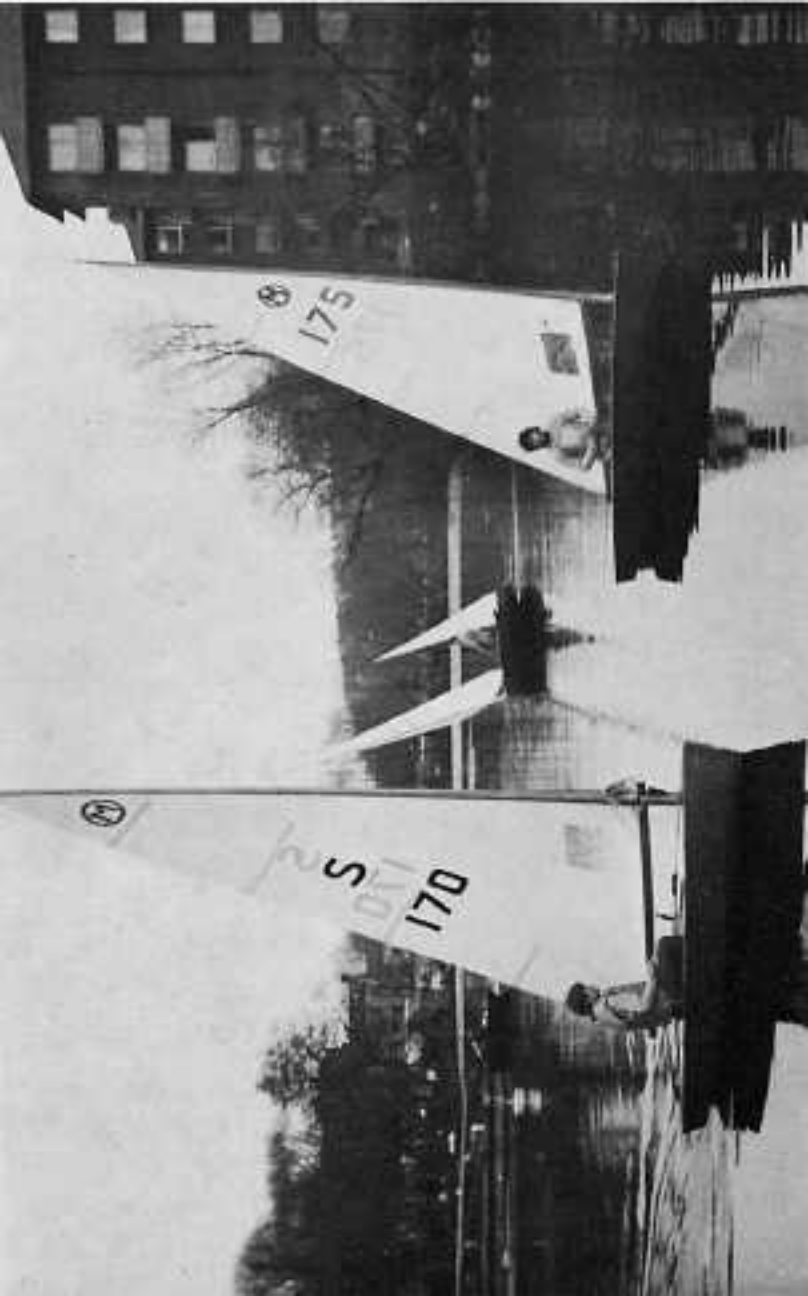
JUVELERARE J. SMIDT

Timmermansgatan 35 - Stockholm - Telefon 40 62 79

Årsbok

Göta Segel Sällskap

1966



Verksamhetsberättelse för år 1965

Styrelsen för Göta Segel Sällskap får härmed avlämna följande verksamhetsberättelse för år 1965.

I sällskapet har 447 medlemmar varit inskrivna, därav 63 damer. 234 båtar har varit inregistrerade, därav 134 segelbåtar, 34 kanoter, 59 motorbåtar och 7 piggjollar.

Styrelsen har bestått av följande personer:

Ordförande Per Ollén, vice ordförande Hans Lindqvist, sekreterare Stig Österberg, kassör Hans Gåling, intendent på Jungfruholmarna Nils Gustavsson, hamnchef Roland Appलगren, varvschef på Långholmen Lennart Almqvist, varvschef på Gröndal Hans Larsson, klubbmästare Gunnar Pilbring, kanotchef Kjell Emilsson och ledamot utan särskild funktion Nils Hansson.

Övriga funktionärer har varit: Revisorer Bertil Frisk, Bo Fagerström. Revisorsuppleant Erland Engdahl. Årsboksredaktörer Ville Sandberg och Gunnar Pilbring. Mättningsman Åke Thorbjörnsson och Svante Hellhager.

Under året har 3 allmänna möten och 8 styrelsemöten hållits.

Varv och hamnar har som vanligt varit fullt utnyttjade. Sällskapets anhållan att få bygga en ny brygga vid Gröndalsvarvet är för närvarande för yttrande hos Gatukontorets parkavdelning och vi hoppas på ett positivt svar.

I samarbete med Jungfruholmskommittén har en inventering av nödvändiga arbeten, för att rusta upp Jungfruholmarna, gjorts. Virke att ersätta hammarbanden på lilla holmen har inköpts och arbetet därmed kommer att igångsättas innevarande vinter.

Vattenförsörjningen till toaletterna väntar också på sin lösning. Nuvarande anordning har visat sig klart otillräcklig. Styrelsen utreder för närvarande möjligheten att dra ut elkabel till holmarna.

Piggjolleläger avhölls i juni månad med tolv deltagare. Lägerledare var Folke Levin med assistans av Clas Siltberg och uppskattad husmor var som tidigare Anna Gustafsson. Vi har fått många uppskattande ord för vårt jolle-läger och hoppas att kunna anordna ett sådant också 1966.

Seglingarna om Arosskeppet, som i år arrangerades av Göta Segel Sällskap, på Södra Björkfjärden gynnades av vackert väder och en frisk sydvästlig vind. 7 lag ställde upp och troféen hemfördes för första gång av Segel Sällskapet Svearna. Vinnande lag var M 30/17 — S. Johansson, M 22/44 — H. Nordvall.

M 22-orna har som vanligt varit flitigt i elden i alla väderstreck. Västra Mälaren, Barösund och Saltsjön. Bland Folkbåtarna har Ingemar Sundin hållit sig väl framme med första placering i Västra Mälaren resp. SSS Höstregatta och en 2:a placering i Mälarregattan. Erik Irenmark blev 3:a i poängseglingarna vid Sandhamn.

Allt fler av Götas havskryssare har startat i havskappseglingar med början från tidig vår till sen höst.

Göta Segel Sällskap var representerad vid Svenska Mästerskapen i Kanotsegling i Köping. Därifrån reste Gunnar Holvander till Tyskland för att delta i landskampseglingar.

Högtidsseglingarna avhölls den 8 aug. och hade samlat 94 deltagare.

Eskaderseglingen till Herresta missgynnades av dåligt väder varför endast ett fåtal båtar ställde upp.

Korvköret var som vanligt en glad tillställning som hade samlat klubbhuset fullt på lördagskvällen och seglingarna på söndagen gick i fint väder.

Den 27 november hade över 100 medlemmar hörsammat kallelsen till Götas 70-årsjubileum som celebrerades på Eden Hotell med supé och dans.

En kort resumé över sällskapets 70-åriga tillvaro hölls av Erik Jansson.

Styrelsen ber att till alla dem som hjälp oss i vårt arbete, eller på annat sätt varit sällskapet till nytta, få framföra sitt hjärtliga tack.

Ett särskilt tack vill vi, å sällskapets vägnar, rikta till alla dem som har efterskönt andelar och räntor på Jungfruholmslånet.

Stockholm den 4 februari 1966.

Per Ollén
Stig Österberg
Hans Larsson
K. Å. Emilsson

Hans Lindqvist
Nils Gustafsson
Roland Appelgren
Nils Hansson

Hans Gåling
Lennart Almqvist
Gunnar Pilbring

OMEGA

TISSOT

Köp hos Hasse "Tick-Tack", han vet vilken som är bäst

Y. Lindvalls Urhandel

S:t Eriksplan 17 - Telefon 30 22 75

EKONOMISK ÖVERSIKT 1965
INGÅENDE BALANS 1/1 1965

<i>Tillgångar:</i>		<i>Skulder:</i>	
Checkräkning	262: 06	Kassa	1.680: 99
Andelar	15.800: —	Bank sparkasseräkn.	525: 72
Andelsräntor	6.320: —	Bank kapit.saml.räkn.	31.062: 46
Lån Gbgs bank	6.000: —	Postgiro	1.183: 49
Ej utn. ansl. & dansb.	3.348: 50	Jungfruh. varv & inv.	4: —
Investeringsfond	3.500: —	Kapital	773: 90
	Kronor 35.230: 56		Kronor 35.230: 56

VINST- OCH FÖRLUST KONTO

<i>Utgifter:</i>	<i>Standerter etc.</i>	600: 15
Jungfruholm. omk.	Avg. till förbund	684: —
Hamnomkostnader	Piggjollarna	132: 55
Långholmen	Övriga kostnader	1.021: 67
Gröndal	Avsatt t. invest.fond	3.500: —
Varvsomkostnader		37.260: 48
Långholmen	Överskott	3.796: 23
Gröndal		Kronor 41.056: 71
Arkivkostnader		
Kappseglingar		
Mälarregattan		
GSS-Nytt & Årsboken		
Räntor utgifts-	<i>Inkomster:</i>	
Skatter	Årsavgifter	6.405: —
Arvoden	Straffavgifter	201: 40
Sammanträden	Jungfruholm. förv.	281: 68
Fester	Skåpavgifter	282: 50
Porto	Varvsavgifter	27.514: —
El-avg. Långholmen	Inreg. avg.	1.800: —
El-avg. Gröndal	Donerade andelar och	
Tel.-avg. Långholmen	andelsräntor	2.212: 26
Tel.-avg. Gröndal	Räntor, inkomst-	1.876: 37
Försäkringar	Standerter etc.	483: 50
Uppvaktningar		Kronor 41.056: 71

UTGÅENDE BALANS 31/12 1965

Tillgångar:

Kassa	632: 96
Bank sparkasseräkn.	514: 64
Bank kapit.saml.räkn.	22.449: 91
Postgiro	17: 08
Div. pers. (Mälarreg.)	1.285: 73
Jungfruh. varv & inv.	4: —

Kronor 24.904: 32

Skulder:

Checkräkning	2: 08
Andelar	3.850: —
Div. pers. (El-verk) ..	2.233: 77
Andelsröntor	1.540: —
Investeringsfond	8.431: 14
Dansbanefond	1.825: —
Lån Gbgs bank	4.000: —
Kapital	3.022: 33

Kronor 24.904: 32

S. Jacobsson

Segelmakeri

Specialité: **YACHTSEGEL** av dacron

LILLA BJÖRKNÄS - KLINTEN
Tel. 715 22 30

STYRELSE:

- Ordförande: Sven Ejdestam, Nybohovsbacken 89, Stockholm. Tel. 19 70 90.
- V. ordförande: Hans Lindqvist, Tussilagostigen 7, Älvsjö. Tel. arb. 19 86 80, bost. 88 36 58.
- Sekreterare: Stig Österberg, Hövdingagatan 25, Hägersten. Tel. arb. 23 59 30, bost. 18 17 92.
- Kassör: Hans Gåling, Vibyholmsvägen 18, Älvsjö. Tel. arb. 45 26 20, bost. 86 98 90.
- Intendent på Jungfruholmarna: Nils Gustafsson, Heleneborgsgatan 8 B, Stockholm Sv. Tel. 69 11 29.
- Varvschef Långholmen: Lennart Almqvist, Vapengatan 15, Hägersten. Tel. 45 78 08.
- Varvschef Gröndal: Will Bäckström, Gröndalsvägen 5, Stockholm Sv. Tel. 18 48 67.
- Hamnchef: Roland Appelgren, Hantverkargatan 35, Stockholm K. Tel. 54 36 96.
- Klubbmästare: Gunnar Pilbring, Torkel Knutssonsgatan 25, Stockholm Sv. Tel. arb. 44 93 15, bost. 43 01 74.
- Kanotchef: K. Å. Emilsson, Surbrunnsgatan 9, 4 tr., Stockholm Ö. Tel. 34 13 75.
- Ledamot: Lennart Runström, Kumminvägen 5, Farsta.

REVISORER:

- Bo Fagerström, Hornsgatan 188, Stockholm Sv. Tel. 69 36 69.
- Bertil Frisk, Vindragarvägen 4, Stockholm Sv. Tel. 68 39 91, arb. 82 03 00/108.

REVISORSUPPLEANT:

- Curt Vikström, Coldinutrappan 5, 1 tr., Stockholm K.

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.

KLUBBKOMMITTÉ

- Gunnar Pilbring, Sverker Bergman, Anders Forsberg, Bengt Svensson, Arne Hallberg, Lars Hagberg.

GÖTA SEGEL SÄLLSKAP

- Adress: Box 9022, Stockholm Sv. Postgirokonto 28 48 48.
- Varv Långholmen: Tel. 68 40 24 - Varv Gröndal: Tel: 45 20 81.



24' Havskryssare

Konstruktör: Ing. Arvid Laurin

Byggare: PGH, Am Wieker Bodden, Rügen

Närmare upplysningar om denna och andra segelbåtar från DDR lämnas av generalagenten

NEMAG-AGENTURER

Roslagsgatan 44, Sthlm Va Tel. 30 13 96, 34 43 63

Avgiftsbestämmelser 1966

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 junior	10: —
Båtavgift senior (för båt som ej ligger på sällsk. varv)	10: —
Båtavgift junior (för båt som ej ligger på sällsk. varv)	5: —
Hamnavgift (för båt som ej ligger på sällskapets varv)	50: —
Hamnavgift kanotsektion (för båt som ej ligger på sällskapets varv)	35: —
Varvshyra Långholmen per m ² (pensionär betalar halv avgift)	10: 50
Varvshyra Gröndal per m ² (pensionär bet. halv avg.) (I varvshyran ingår obligatorisk hamn- och båtavg.)	13: 50
Skåphyra i mån av tillgång	5: —
Arbetsplikt*	25: —
Kappseglingsavgift för båt	10: —
Kappseglingsavgift för kanot	5: —
Hyra för husen på Jungfruholmarna lördag—söndag	5: —
Hyra för husen på Jungfruholmarna per vecka	25: —
Sliptagning för kappsegling	fri
Sliptagning övrig	3: —
Båt som ligger uppe över en vecka bet. halv varvshyra	
Upptagning av boj enl. ordningsreglerna § 14	50: —

För förfallna och enligt stadgarna § 5 mom. 1 tidsbundna avgifter betalas 10 % straffavgift enl. mötesbeslut 11/4 1957.

* Varje båtägare inom sällskapet har skyldighet att vid kallelse utföra arbete en dag per år på sällskapets anläggningar

eller lokaler. Vid förhinder skall någon inom styrelsen underrättas varvid ny kallelse sändes. Vid tredje kallelsen, eller har båtägare uteblivit utan att underrätta, debiteras arbetsplikt. Arbete med varvsstädning och takskottning inräknas icke i denna arbetskyldighet utan skall i eget intresse utföras av dem som använda varven.

Märken etc.:

Standert, kanot	3: 50
Standert, segelbåt	4: 50
Standert, motorbåt	6: —
Stävmärke	5: —
Jackmärke, tyg	3: 50
Kavajmärke, metall	6: —
Nycklar	5: 25

Ovanstående försäljes av kassören.

Firma

Fager & Nordqvist

modellsnickeriverkstad

Renstjärnasgatan 12

Telefoner

43 24 83 — 44 45 60

Vart tog dom sen vägen?

Som bekant har sällskapet de senaste åren anordnat »Piggjollsläger» på Jungfruholmarna och många av oss har väl också sett övningarna och de avslutande piggseglingarna där. Men sedan har vi nog inte sett så mycket av pojkarna och flickorna, delvis beroende på att många av dem är hemmahörande på andra platser än Stockholm.

I vinter har vi emellertid haft kontakt med några av dem och de hade en hel del att berätta.



Pär Johansson

Pär Johansson, Ekgatan 13, Eskilstuna, talade om att han på seglarlägret 1963 hade en »Cadett» som han senare sålde och köpte skrovet till en OK-jolle. Den byggde han färdig hemma i källaren. Jollen har nr 1288. Han seglar för »Svearna» och har med skiftande framgång kämpat mot äldre och mera rutinerade jollseglare från Kungsör, Köping och Västerås. Att Pär har det rätta intresset råder det ingen tvekan om, så till alla Er som tävlar vill jag säga, »skärp Er!» för här har vi säkert »a coming man».



Hans Wahlström

Hans Robert Wahlström, Sandgränd 4, Vällingby, som är en av våra yngsta elever berättar att han har en »Skandia Flyer». För dem som inte känner till jollen kan jag nämna några data: L. 3,20 m, B. 1,40 m, vikt 75 kg och 6,5 m² segel. Hans Robert är väl hemmastadd på våra vatten. Föräldrarna har sommarställe på Estbröte, så vi ses väl på högtidsseglingen i sommar?

Groger Bernhoff, Vindragarevägen 12, Stockholm, har efter seglarlägret för sin yrkesutbildning vistats 2 år i England och där han bor finns ej möjlighet till sjösport, men han har för den skull inte glömt seglingen utan kommer igen så snart förhållandena det medger.



Per Ytterman

Per Johan Ytterman, Gaveliusgatan 11, Stockholm, som var med på vårt första läger berättar att han håller till i Saltsjön. Han seglar drake och tänker komma på GSS högtidssegling i sommar.



Mats Lavemark

I Uppsala har vi den verkliga piggjollekämpen, Mats Lavemark, som var med på vårt läger 1962. »Masse» brukar göra allting ordentligt från början och här började han med att vinna den avslutande kappseglingen på Jungfruholmarna. Sen dess har han deltagit i många seglingar, det skulle ta för stort utrymme att räkna upp dem här, men några kan jag nämna. Med de färdigheter han skaffat sig på Jungfruholmarna åkte han samma höst till SSS seglingar på Rasta. Det gick ganska bra, han läg 3:a efter fyra seglingar men tippade i sista seglingen och blev sammanlagt 10:a, men det var ju inte dåligt det heller för en nybörjare bland 33 av landets bästa piggsegelare.

Mats seglar för USS och vann piggpokalen 1963 och blev 2:a på ESK höstsegling, detta trots att han inte kunde ställa upp i sista seglingen.

1964 blev han 1:a på USS segling och vann åter piggpokalen, vidare 2:a på UKF höstregatta och 3:a på USS höstregatta och erhöll 1:a pris, = högsta poäng för sommarens seglingar sammanlagt.

1965 blev också ett fint år för Mats med fina placeringar på UKF, ESK, USS och SSS höstseglingar på Rasta.

Prestationerna blir ju inte sämre av att det i Uppsala alltid är ett mycket stort antal deltagare.

Mats tänker nu skaffa sig en OK-jolle och naturligtvis så småningom en »Finn» och till det önskar vi honom lycka till!

Det finns säkert många flera duktiga seglare bland våra f. d. elever fast vi inte lyckats få kontakt med dem. De vi talat med ber oss att genom årsboken hälsa till kompisarna från seglarlägret på Jungfruholmarna, som alla är ense om var verkligt kul.

Jungfruholmarna och Göta Segel Sällskap glömmer man inte för det var ju där det började.

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

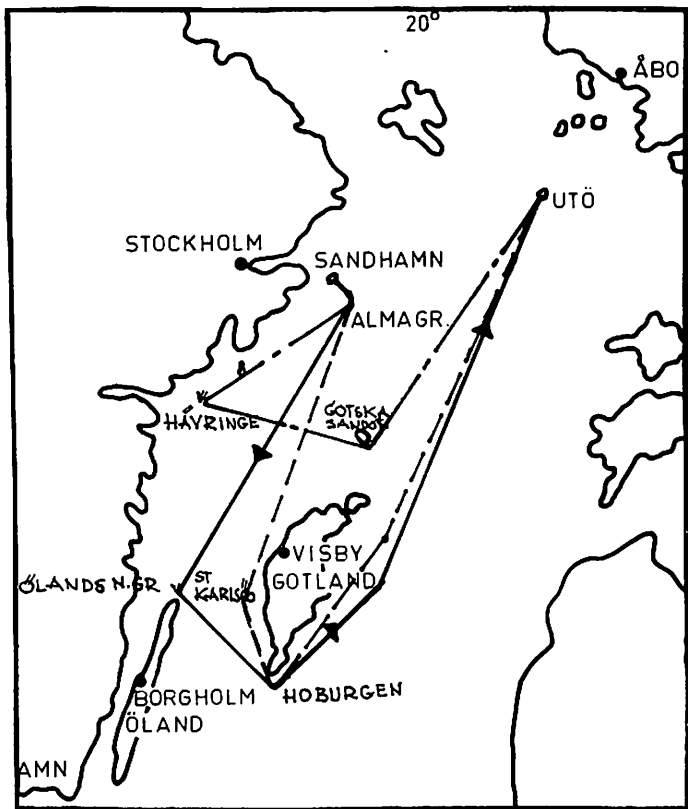
Hornsgatan 154 - Stockholm

Tel. växel 68 04 25



*Våren har
kommit till
Jungfruholmarna*





Banor för Gotland Runt 1965.

Gotland Runt 1965

Gotland Runt 1965 arrangerades av KSSS, Stockholm och Airisto segelsällskap i Åbo. Start vid Sandhamn för klass 5 och 4 kl. 18.00 den 1 juli, för klass 3 kl. 10.00, klass 2 kl. 12.00 och klass 1 kl. 15.00 den 2 juli.

Rundningsmärken: Almagrundets fyr, Ölands norra grounds lysboj, söder om lys- och ljudbojen vid Gotlands södra udde, öster om Östergarns holme på Gotland, till målet vid Utö fyrplats i Finland. Den beskrivna banan gäller för klass 1, 2 och 3.

Distansen är 394 nautiska mil. Mättningsregler RORC och SHR. Vi seglade en 3,2 tons laurinkoster, Larella, skeppare Hasse (Tick-tack) Lindwall.

Detta år är det bättre vind vid starten än de två föregående vi deltagit i. Vi är ute i god tid och provar segelföring, lägger oss på kurs mot Almagrundet och ser att det är sträck. Vinden är sydlig och väl frisk för toppgenua, så vi skiftar till normalfock och mellanfock. Det blir visst trångt vid lovartsflaggen igen, bäst att starta i lä. 58 båtar startar i klassen. De större börjar dra ifrån så smått. Vid Almagrundet efter 11 distansminuter ligger vi en kvart efter ledande båt. Hit har alla gått i samma spår men nu skiljs kurserna. En del slår och försvinner in mot land för att kanske hitta mera vind där. Vinden är stick i stäv, sydvästlig. Till nästa rundningsmärke, Ölands norra grounds lysboj, är det 118 distansminuter. Vi står på för styrbords halsar ner mot Gotska Sandön. Sjörapporten på middagen spår ökande nordvästlig vind, faktiskt också en kulingvarning upp till Holmögadd. Flera båtar slår igen för att möta vinden. Vi diskuterar också den möjligheten men beslutar att stå på mot sydost för att sedan när nordvästen kommer kunna skära upp på märket.

Vi avlägsnar oss alltmer från »idealkursen» som är fågel-

vägen mellan märkena. Mot eftermiddagen börjar vi närma oss grundet Koppastenarna och har nu så mycket som 24 n. m. upp till idealkursen. Slår mot väster. En mörk molnbank drar förbi på sidan, vi får ingen ökande vind från den men andra fick så mycket de tålde och de låg inte långt från oss. Det här är väl efterslängan från ovädret som drabbade klass 4 och 5 i går och som orsakade flera masthanverier.

Efter 9 n. m. på västlig kurs börjar vinden vrida mot väster och nordväst. Vi slår och kan nu hålla 210° som bär på märket. Vågorna möter nu rakt förifrån och stäven daskar i duktigt och farten minskar. Efter 14 n. m. börjar det skymma på. Gotska Sandöns fyr syns nu och vi får en bra pejling på den när vi är tvärs.

Vinden börjar avta nu, Mallanova som vi seglat förbi medan de bytte försegel seglar om oss. Dags att byta till större försegel, vi skiftar focken till toppgenua. Snart har vi seglat om Mallanova igen och hon syns inte längre i mörkret.

I nordväst är himlen fortfarande ljus, ett par seglare syns långt borta som ett par svarta streck. På ruffskottet sitter upptejpat en lapp med tiderna för väderleksrapporterna. 21.50-rapporten lovar fortfarande frisk nordväst. Farten är 3,5 knop, halv vind. Natkylan börjar komma, rorsman begär avlösning för att ta på fårskinnspälsen och handskar. Radion spelar dämpat för att inte störa frivakten, Hasse och Rullis, som gått av vakten kl. 10 e. m. Kl. 11 friskar vinden. Sumloggen har en egenhet, det knäpper i den. Det är spiraltråden som slår mot ytterhöljet vid varje varv loggpropellern gör. Man kan ligga i kogen och höra hur farten varierar. Vid 2 knop hinner man räkna knäppningarna. Just nu går den som en utombordsmotor, högvarvig. Farten är mellan 7 och 8 knop på halv vind till slör. Bengt som tagit en Amosyt, känner sig sömning och begär avlösning vid rodret.

Hasse och Rulle törnar till efter en kopp thé vid vaktskiftet kl. 2. Solen går snart upp akterut. Flera båtar går för spinnaker men de kan inte hålla kursen utan rasar ner i lä. Fortfarande 7 knop, spinnakern gör inte mycket till på slör till

halvvind när båten ändå gör max-fart. Nu börjar den ena efter den andra bärga spinnakern. Vi pejlar in radiofyren på Ölands norra udde i 210°.

Vid 11-tiden på förmiddagen avtar vinden och det blir lugnt. Pälsar, tröjor och skjortor åker av. »Solen drar av vandraren kappan men vinden icke». Gammalt ordspråk. En lätt bris blåser upp från söder, vi skiftar till lättvindsgenua och bärgar mellanfocken. Skepparen far som gubben i lådan upp och ner i skansluckan med segelpåsar. Efter bara 1,5 timme friskar det igen och vi måste byta ut lättvindaren till den starka genuan. 4 m/sek. Vi får kryssa upp till rundningsbojen som inte kan ligga långt borta. Vi ser den inte i kikaren men långt borta ser vi en rad spinnakrar. Längre väster ut syns bara kryssande båtar. Alltså ligger bojen däremellan. På ett slag kommer vi rätt nära Mallanova som vi inte lyckats skaka av oss. Eftersom bojen med den här vinden inte ligger rakt i lovart, lägger vi oss på det slag som bär närmast den. Mallanova går åt andra hållet. Efter en stund får vi se att hon slagit och kan styra kurs rakt på märket. Hon fick vind från ett moln och går nu med god fart och rundar en timme och tjugo minuter före oss. Vi får svag vind och kryss. Bojen syns nu. Där rundar två små laurinare. Den första hissar sin rödvita spinnaker på topp medan den andra för sin helgula en bit ner på masten. Fram med kikaren. Det är svårt att se siffrorna i seglen men det måste vara Mats Gustavsson från Rosätra med sin nya båt och Noa-Noa som vann klassen för två år sedan. Noa-Noa har dock mindre spinnaker och det hoppas vi skall vara till vår fördel. Men hon har också lägre mätningstal. Vi har tagit tiden när de rundade och när vi är framme ser vi att vi ligger 8 minuter efter.

Spinnakern ligger klar på däck och hissas så fort som möjligt. Kl. 14.00 är vi där, loggen nollställes och den börjar räkna in de 48 distansminuterna till Hoburgen som är nästa märke. Efter bara 9 n. m. dör vinden ut och vi ligger i gammal dyning och gungar. Sjösjukan börjar kännas av på en del håll men alla tackar ja till kaffet. Kl. 17.20 kom vinden från syd-

väst så att vi får halvvind. Skönt. Snart har vi frisk vind och gör 6 knop. En större laurinare i plast från MFI passerar oss i lä. Solen sjunker mot horisonten. I solgatan har vi nu hela bandet efter oss. Minst ett 30-tal båtar. Alla går så gott som samma kurs här, inga större utvikningar åt sidorna, det lönar sig sämre på en så kort sträcka.

Vinden vrider mer och mer, skenbara vinden är tvärs. Om vi skulle ta och fresta med spinnakern. Alla fick visst samma idé, på en kort stund för alla spinnaker. Några båtar närmar sig snabbt akterifrån, det måste vara klass 1. Ja, just som solen gått ner kommer Germania och Refanut ifatt. Rulle lovar en aning för att inte hamna i lä av Germanias segelmassa, spinnaker på flera hundra kvadratmeter, storsegel, mesan, mesanstagesegel och spinnakerledsegel. De passerar oss snabbt. Vi ser nu Hoburgens fyr och lysboj utanför revet som vi skall runda. 95-an Britt-Marie, Beatrice-Aurore en 120 m² skärgårdskryssare kommer sedan. Ballad, Sven Saléns stora havskryssare går om oss i lovart på ca 30 meters avstånd. Vår spinnaker flaxar till och så är hon förbi. Det är svårt att segla spinnaker nu på natten när det är halvvind. Det är just på gränsen att det går att föra den men vi vill inte ta ner den heller då vi inte har långt kvar tills vi kan runda och falla av upp längs Gotlands ostkust.

Vi är tvärs bojen kl. 00.40 och lyser på seglen med strålkastaren för att bevakningsbåten skall se vårt nummer. Nu stadgar inte spinnakern längre när vi har plattläns utan båten rullar hit och dit och seglet snor sig om fockstaget. Vi har nu 207 n. m. till målet på finska Utö. Det är nästan rak kurs dit, vi skall bara passera öster om lys- och ljudbojen som ligger öster om Östergarns holme på östra Gotland.

Hela efternatten och morgonen är det svaga sydliga vindar, havsytan är liksom oljebank och svag dyning rullar ikapp oss. Här och där kommer svaga vindstråk dragande.

Vi seglar ca 7 n. m. från land. Några båtar ser vi nästan inne vid stranden medan andra åter ligger längre ut. Förut ser vi 5 båtar och långt akteröver kan vi räkna 35 spinnakrar i alla

färger. Det skulle inte vara så dumt att ha en uppgift på vad varje båt har för färg i seglet för att kunna identifiera den på långt håll.

På förmiddagen kommer en regn och hagelby ut från land och sätter fart på vindkarusellen. Först får vi gipp, sedan kryss, sedan läns igen. En hagelskur och nordlig vind gör att vi får bärga spinnakern och stå på med genua och mellanflock. Vi kan nästan hålla kursen medan de som kommer efter oss får vinden rakt emot sig och får kryssa. Efter ett par timmar är det över, solen kommer igen, och vinden från rätt håll. Spinnakergång igen. Nu har vi det skönt, frivakten ligger på däck och solar, maten serveras på däck. Skoten behöver inte röras på flera timmar endast rorsman är på alerten.

På rapporterna halv 1 på radion får vi höra att vår klass ledes av Anniara, danska Jetterbeth och Gulinda som alla har högre mätningstal än vi. Men hur långt före kan de ligga egentligen? I klass 2 ligger Gallant, Charlotta III och Casella i täten.

Normalt förtärs ingen alkohol under kappsegling, men på eftermiddagen är skepparn på ett så gott humör att han bjuder besättningen på en grogg. Rullis tackar dock nej. Han kör, säger han. Här på havet har man det privilegiet att kunna dricka grogg utomhus utan att riskera att få den utspädd. På radion hör vi nämligen att det regnar i nästan hela landet, folk regnar hem från semestrarna o. s. v.

När vi passerat Östergarns holme ändrar vi kursen lite och styr nu rakt mot målet dit det är 165 n. m. Vi bör vara där i morgon kväll om vinden står sig. Farten ligger på 6,5 knop, kursen 27°. Vinden skrotar lite så att vi måste gippa. Just som vi lossat spinnakerbommen från masten får vi en våldsam pendling på båten. 2 man har fullt jobb att hålla i sig och bommen på fördäck. Inte hade vi säkerhetsseklarna på oss heller. Det är lätt att slappna av när det är sånt härligt väder. Vi lovar varandra allmän skärpning.

Noa-Noa med sin gula spinnaker har vi tagit in på men »Malmö-Flyg» har gått ifrån en bra bit. Mot kvällen är vi

ifatt Noa-Noa, men då skär hon ut åt babord och får högre fart men också längre väg. När hon sen skall falla ned till rätt kurs igen måste farten minska igen hoppas vi. Solen går ner strax före kl. 9 här ute i öster, vi har fortfarande svensk tid ombord. Vinden har minskat i styrka, farten har sjunkit till 5 knop. Kl. 02.45 går solen upp igen, ingenting särskilt har hänt under natten. Noa-Noa ligger tvärs ut om babord på ca 2 n. m. Vi måste slå henne med nästan 40 minuter för att vinna över henne med hennes låga mätningstal. Vi har nu knappt 100 n. m. kvar till mål. Som Bengt sitter där och seglar, får han se att skothaken som håller spinnakern där uppe i masttoppen har öppnat sig, vi kan tappa seglet framför stäven när som helst. Han ropar till. Rulle som har frivakt och är vaken har fattat situationen. Raskt slänger han på sig selen utanpå pyjamasen och rusar fram på fördäck. Tillsammans bärgar vi spinnakern i lä av storseglet, knäpper igen haken och tejpar för säkerhets skull över sprinten innan vi hissar igen. Alltsammans tog väl 2 minuter, vi kan inte ha förlorat många sekunder på att gå med bara storen.

Här händer det saker. Noa-Noa har också fått något fel. Hon ligger tvärs sjön och rullar utan spinnaker och med storen fladdrande. Efter seglingen får vi höra att det hände dem samma sak men att de tappat seglet och seglat över det. Som tur var blev det inte skadat. Efter 6 minuter har dom bärgat seglet och hissat igen. Bra gjort.

Dagen går med frisk vind. 4-timmarsvakterna avlöser varandra. Varje vakt försöker att överträffa den andra med att segla så många sjömil som möjligt. En liten tävling i tävlingen. Sumloggen är en bra sak och rolig att titta på när båten surfar i någon större våg. Frivakten dricker eftermiddagskaffe på däck, avklädda i solen. Om sanningen skall fram är det ganska kyligt i luften, men eftersom vi har vinden med oss och luften liksom står stilla framför seglen har vi det drägligt ändå. Hade vi haft kryss nu blev det väl inte så mycket solbad.

Farten är god, på 24 timmar har vi nu seglat 146 n. m., det blir 6,1 knop i snitt. Pejlrampen som vi lånat och som vi kopplar

in på reseradion fungerar bra. Utö fyr får vi in bra, hon ligger i kompasskurs 15° rakt förut.

Allt fler båtar börjar närma sig från sidorna. Det är de som skurit ut åt olika håll för att söka bättre vind. Vi har hört på radion en direkt-rapport från Britt-Marie som meddelat att de just passerat mållinjen tillsammans med Ballad, Refanut och tätgruppen i klass 2. Klass 4 och 5 har gått i mål redan på morgonen. Inte ett ord om klass 3. Radiokommentatorn avslutar programmet med: »Jaha, då är alltså Gotland Runt för år 1965 avslutad». Tackar.

Spänningen stiger ombord, hur nära täten ligger vi egentligen, vi har inte många timmar kvar att segla. Utö fyr siktar vi strax före kl. 6 på kvällen. Vinden avtar och dyningen blir besvärlig. Svårt att få spinnakern att stå bra, så vi gippar flera gånger. Sista biten in till mållinjen tar längre tid än vi hoppats på. Vi ser i kikaren hur Ancilla från Rosätra går i mål. Hon går inte in till Utö utan låter spinnakern stå uppe och fortsätter upp till hemmavattnen vid Ålands hav. Kl. 19.29 går vi i mål, river spinnakern och kryssar med storen upp till hamnen. Där ligger flera båtar vid bryggan. Vi förtöjer intill Beatrice-Aurore, den stora skärgårdskryssaren. En tjugisig båt, 120 m², ribbdäck, minst 20 meter lång. Vi använder henne som landgång när vi går iland och lämnar seglingsrapporten. I lotsstugan ligger listan över båtarna som kommit i mål, samt tiderna. Vi har tydligen kommit in som 16:e båt i mål i klassen men flera av dem är större och dem slår vi på mätningstalet. Här uppe i lotsstugan står man i telefonkontakt med udden där båtarna kommer in. Det är svårt att gå och lägga sig efter en så'n här tur, vi står länge och pratar på berget och ser båtarna komma inlänsande medan det blir allt mörkare ute. Ett par göteborgare som deltagit i klass 4 berättar med respekt om Östersjöns branta vågor. Något liknande har de inte varit med om hemma på västkusten. Klass 4 måste ha haft mycket hårt väder.

Morgonen därpå går vi med båten över till ett litet skär och tvättar »resdammet» av oss. Nu vill vi ta det lugnt. Några av





de svenska yachterna startar vid middagstid en improviserad kappsegling tillbaka till Sandhamn. Ett par timmar senare ger vi oss av. Det är kryss och svag vind under natten så vi fuskar med motorn. På morgonen strax efter soluppgången siktar vi Svenska Högarna. Vilken känsla att nalkas dessa isolerade skär så här från havet. När vi kommit nära ön tar vi ner genuan och kryssar in i den innersta grunda hamnviken. Tack vare högvattnet går det bra. Fyrvaktaren med fru har just landat en fin fångst av fisk och vi får en pratstund. Efter morgonkaffe i solen går vi upp till fyren för att se på utsikten. Labyrinten, eller kollergången som man säger ruddammen och jättegrytan är andra sevärdheter här. Som krona på verket tar vi oss ett friskt morgondopp i havet.

»Grabbar», säger Rulle, »nu seglar vi till Gillöga och äter frukost». Efter en lätt grundkänning i hamnen seglar vi över till Gillöga som av skärgårdskännare räknas som något speciellt. Det finns ingen skyddad hamn här med vårt djupgående

Firma Båttillbehör

Flemminggatan 10 - Stockholm K.

Telefon 53 53 45



Vi erbjuda *ALLT* för båten från kölen till masttoppen



MED KVALITET - PRISBILLIGHET - SERVICE

så vi förtöjer helt enkelt på läsidan. Ett par skruvmejslar nedslagna i en spricka ger gott fäste, något annat finns just inte att binda i.

Medan potatisen kokar går vi en kort tur för vi är alla nyfikna på hur det ser ut här. Det är mera land än vad sjökortet utvisar.

Mätningarna är ju gamla och landhöjningen gör rätt mycket. Ön är söndersprängd av flera vikar och rännor och på ett ställe ligger en spång där man kan balansera över till nästa ö. Potatisen! Språngmarsch tillbaka. Det var nära vi fått den stekt också. Maten har aldrig smakat bättre, vi sitter på berget och smörjer i oss. Vinden pilar hela tiden över den låga ön, det finns inte lä någonstans, men solen strålar från en klar himmel. Efter ytterligare en tur iland seglar vi förbi Nassa över Björkskärsfjärden till Sandhamn, där gastarnas båtar väntar för semestersegling. Ett är säkert, det blir utskärgården i år.

G. K.

PRISTAGARE

Rorc.-regeln

1. Jettebeth, KDY
2. Anniara, KSSS
3. Thirza, SBK
4. Ancilla, NSS
5. Lileca III, LiSS
6. Belmore, GKSS
7. Noa-Noa, LiSS
8. Larella, GSS
9. Nervina, WSS
10. Yara, KSSS
11. Skuld, ÅSS
12. Susanna, KSSS
13. Anergie, KSS
14. Gulinda, KSSS
15. Marioma, NIK
16. Marjo, NJK
17. La Cabana, SSV
18. Cascad, KSS

19. Quando, KSSS
20. La Mer, SBK
21. Lisette, SSS

SHR-regeln

1. Noa-Noa
2. Anniara
3. Ancilla
4. Larella
5. Nervina
6. Susanna
7. Thirza
8. La Cabana
9. Yara
10. Lileca
11. Cascad
12. Gulinda
13. Lisette
14. Skuld



För havsseglare

Det var 1960, på initiativ av översten Hasler, och efter mycken diskussion som den första enmanskappseglingen över Atlanten gick av stapeln. Deltagarna var endast fem varav fyra engelsmän och en fransman. Reglerna var enkla. Ingen handicapberäkning, start från Plymouth vid den s. k. Melampusbojen och den som därefter först passerade Ambrose fyrskipp, utanför New York, var segrare. Vinnare av den första seglingen blev Francis Chichester med sin Gipsy Moth III. Att båtmaterielelet var skiftande belyses bl. a. av att Hasler själv och en till seglade en något ombyggd folkbåt. Hasler själv hade sin riggad med ett enda djonksegl under motivering att detta underlättade revning och i övrigt var lätthanterligt. Chichester har berättat om sin färd i boken »Alone across the Atlantic», omnämnd tidigare i På Kryss.

1964 upprepades tävlingen men med något ändrade regler. Starten var oförändrat vid Plymouth men målet förlades till Newport och en viss handicapberäkning infördes. Deltagarantalet hade vuxit till 16 anmälda av vilka dock en aldrig kom till start. Den som vill veta mer om denna segling och få ytterligare upplysningar om vilka problem som väntar ensamseglaren under färden över Atlanten läser med fördel den nu deltagande fransmannen Eric Tabarly's bok »Pen Duick vinner». Författaren, underlöjtnant vid franska flottan, hade sedan barndomen seglat med sina föräldrar i en 1898 i England byggd gaffelriggad yacht av icke föraktliga dimensioner. Efter ett avbrott under andra världskriget fortsatte Tabarly seglandet, nu på egen hand, sedan föräldrarna skänkt honom sin båt, som för övrigt också hette Pen Duick. Han hade blivit biten av seglandet och kom så småningom i kontakt med engelska havskappseglare, vilket väckte hans intresse även för kappseglingen till havs. Då han fick veta, att det skulle bli en upprepning av ensam-

seglingen över Atlanten, stod det inte länge på förrän han beslutat sig för att — kosta vad det ville — vara med i denna segling. Med god underbyggnad som sjöofficer tog han itu med att analysera de problem som sammanhänge med en sådan färd, vilka fordringar den kunde tänkas ställa på fartyg, utrustning, personliga insatser, hur man borde välja färdvägen m. m. Detta är ett mycket intressant avsnitt i boken och av intresse även rent allmänt. För Tabarly's del blev det första synliga resultatet konstruktionen av en, enligt hans förmenande, lämplig båt. Det är inte utan att man blir litet överraskad av resultatet, rent konstruktivt sett. Men författaren hade noggrant studerat bl. a. Chichesters berättelser både om sin första färd och den andra (1962), som denne gjorde av egen drift för att förbättra sitt resultat från 1960 års segling. Han kom till, att man borde ha så stor båt som möjligt men med rigg och segel avpassade så att hon kunde skötas av en man. Man får följa byggandet och hur omgivningens intresse för författarens planer griper omkring sig. Icke minst rönt han förståelse från sina överordnade som t. o. m. gick så långt, att han placerades på sådant sätt att han åtminstone mot slutet kunde följa byggnationen i detalj. Tiden rann fort och det blev en hetsig tid för att allt skulle hinna bli klart på utsatt tid. Och det blev det med nöd och näppe.

Så beskriver Tabarly, närmast i loggboksform, överseglingen till starten, och seglingen till mål. I förbigående kan nämnas att Tabarly försett sig med en ganska omfattande utrustning vilket skulle visa sig välbetänkt. Han råkar nämligen ut för än det ena än det andra, Automatodret, som i och för sig var mindre lyckat, gick sönder och tvang honom till ytterligt korta uppehåll för sömn. Så strejkade väckarklockan och han fick helt förlita sig till viljestyrkan. Efter något mer än en vecka förlorar han fartmätaren, en viktig detalj under en kappsegling av denna natur, och även distansloggen krånglade då och då. Andra missöden kunde han klara av, tack vare riklig reservutrustning och tydligen gott handlag. Men mycket får tillskrivas hans utomordentligt goda kunskaper och noggranna förberedelser, samt en ypperlig fysisk kondition. När sömnen blir knapp, svårigheter uppstår att bedöma farten och delvis även positionen räknar Tabarly inte längre med att kunna bjuda medtävlarna någon allvarligare konkurrens. Man kan därför förstå hans glädje och förvåning, när han som första båt passerar

mållinjen efter 27 dygns segling. Mottagandet blev festligt och franska staten hedrade honom omgående genom att överlämna Hederslegionen.

Om Chichester i sin bok kanske lika mycket sökt skildra seglingens problem som ensamseglarens personliga reaktioner i med- som motgång, så har Tabarly lagt huvudvikten vid det seglingsmässiga och det navigatoriska. En intressant detalj är t. ex. hur han utnyttjade sin rikliga segelutrustning i olika vindriktningar och vindstyrkor. Detta har han återgivit med talande skisser. Efter en roande beskrivning av upplevelserna i land efter framkomsten till Newport och ett koncentrat av hemresan som skedde med passagerarbåt, ägnar författaren ett särskilt kapitel åt tävlingens problem. Här ger han exempel på olika typer av självstyrningsanordningar inklusive den han själv använde och som tyvärr endast befann sig på försöksstadiet. Vidare behandlar han de faktorer som påverka valet av lämpligaste färdvägen med hänsyn till årstid, förhärskande vindar och strömmar. En utomordentligt fängslande läsning, liksom så mycket annat belyst med ett ypperligt skissmateriel. Så följer en ingående beskrivning av Pen Duick. Ett värdefullt komplement är av förläggaren insamlade uppgifter om de övriga deltagarnas färd, där såväl skeppare som båt och segling presenteras i en föredömligt koncentrerad form. Här överraskas man onekligen av variationerna i flytetyg (F-båtar, Ketchar, Trimaraner m. m.). Avslutningsvis drar Tabarly en del allmänna slutsatser av sina och de andras erfarenheter under färden.

Det är mera ovanligt att en bok sådan som Tabarlys så snabbt blir tillgänglig på svenska. Tyvärr har denna önskan att snarast göra den tillgänglig för svensk publik skett på bekostnad av översättningens tekniska nomenklatur. Det skorrar illa med sådana uttryck som att »ställa upp båten mot vinden» i stället för »ligga bi» eller att kalla »båtsmanstol» för »bärstol», »mastslå» i stället för »spridare». När det senare uttrycket användes, sägas de korrigeras för att bättre passa båtens »stag» när det gäller »vanten». Innehållet, allmänt sett, är för givande för att man skall hänga upp sig på dessa översättningsmässiga brister. Boken är mycket läsvärd.

ERIC TABARLY: »*Pen Duick vinner*», Forum 1965, 39: 50 (47: —).
(Ur »*På Kryss*») Reader

Red Tops bottenskrap

De flesta sjöfarare är starkt traditionsbundna.

Så icke vi.

Varje gång vi stöter på gammal slentrian grips vi av reform-iver.

Tag t. ex. detta med segling, som är ett knåpgöra. Mängder av skot och fall som skall passas, segel som måste skiftas och rev som måste tas in eller släppas ut alltefter vindförhållandena.

Vi har *flera* gånger i tal och skrift framfört tanken att man i stället för segel borde ha en persienn, som t. ex. med ett enkelt handgrepp kunde öppnas för att släppa igenom farliga stormbyar.

Men den enda proselyt vi vunnit för denna idé är en medelålders herre från Lund.

Och varför har inte båtar körriktningvisare?

Många kollisioner och kollisionstillbud skulle därigenom kunna undvikas och man slapp den nervositet som alltid uppstår på kommandobryggan när två fartyg nalkas varandra på skärande kurs.

Och fartyg tycks — även om de har hela oceanen på sig — aldrig kunna nalkas varandra annat än på just skärande kurs. så att de plötsligt måste slå full back i maskin och kasta rodren dikt för att inte sänka varandra.

Till *sjöfartsverket* skulle vi också vilja rikta några manande ord:

OK, boys, det är nog bra att utmärka grund med olikfärgade pinnar, s. k. prickar eller remmare, som med stort besvär utlägges varje vår och tages upp varje höst.

Men vore det inte bättre att göra ett krafttag en gång för alla och spränga bort de farligare grunden åtminstone i de viktigaste huvudlederna? Utanför Holmengrå ligger det en sten som vi varit nära att gå på åtminstone fyra gånger under årens lopp, och det skulle säkert räcka med en halv dynamitpatron för att avlägsna detta hinder.

De prickar som ändå måste stå kvar borde absolut vara numrerade och även stå utmärkta med sina nummer i *sjökortet*, ty vad han man för glädje av en anonym prick som plötsligt glider upp framför stäven i dimma eller snöyra?

Och — säger en reformator från Skövde — varför skall våra stora kust- och inseglingsfyror stå och blinka på ett hemlighetsfullt språk som bara de invigda förstår? Bygg höga torn med namnen VINGA, LANDSORT, VÄDERÖBOD etc. i flammande neon, och månget farligt missförstånd kan undvikas.

Vissa av våra små ledfyror är dessutom alldeles för ljusvaga, och för sjöfarare på Askrikefjärden är det lätt hänt att förväxla Djursholms fyr med ljuset från någon som står och blixtrar med en cigarettändare på Strandpromenaden.

Därpå kommer vi till ämnet KOMPASSER.

En kompass huvudsakliga sysselsättning är att missvisa. Dels pekar den fel på grund av att den magnetiska polen inte alls ligger på samma ställe som nordpolen, dels på grund av att olika metallföremål i båten påverkar den.

En av våra vänner hade en båtkompass, som visade hela *sextio* grader fel, och innan han kom underfund med det hade han fått se många okända delar av vår vackra skärgård.

Hans hustru påstår att hon visste om felet hela tiden, ty hon är en av dessa fågelliknande kvinnor med absolut gehör för väderstreck som — var hon än befinner sig på jorden — kan peka ut norr, söder, öster, väster med osviklig säkerhet under alla väderleksförhållanden. (Vi har haft nytta av det på hemväg från nattklubbar.)

Vår egen blonda kusin Maud äger samma gåva — i varje fall slår hon sällan fel mer än på tio grader — men tyvärr hatar hon sjön.

Ett elektroniskt missvisningsfritt och prisbilligt navigations-system — detta är vad vi framsynta båtägare hoppas på.

På den tiden då vi seglade i de kristallklara Bohusvattnen mellan Marstrand och Koster klarade vi oss utan något navigationssystem alls, men då ödet tvang oss att flytta vår verk-

samhet till Östersjöns grumliga strömmingsspad genomgick vi en utmärkt kurs i navigation en hel vinter.

Eleverna bestod av ett otal herrar i alla åldrar samt en enda kvinna, ty när det gäller sjöfart är könstänkandet fortfarande benhårt.

(Se bara på våra sjömansvisor — männen far vida omkring på det blånande hav, men på stranden står flickan och gråter.)

Efter genomgången kurs fick vi alla ett statligt diplom som visade att vi var kompetenta att framföra segel- och motorbåt.

Numera fyller vi också på ett ansvarskännande vis vår lilla segeljolle »Justus» till brädden med sjökort, transportörer, kurslinjaler, lupper, passare, blyertspennor, kautschuk, raker, årgångar av »Svensk Lots», deviationstabeller, kompasser, radioapparater (för väderleksrapporten), vindmätare, patentloggar och allt möjligt.

Risken är bara den att man seglar rakt på land, upptagen som man är av alla dessa intressanta prylar. Det hände oss faktiskt under vår allra första »kompetenta» tur, men lyckligtvis var det sandbotten på platsen.

(Ur DN 13/3 1966)

SS Svearne vann Arosskeppet

Vid seglingar om Arosskeppet på Södra Björkfjärden lördagen den 7 augusti, hemförde Segel Sällskapet Svearne troféen för första gången.

Arrangerande Göta Segel Sällskap har två inteckningar och Segel Sällskapet Vega en. Tre inteckningar erfordras för att erövra Arosskeppet för gott.

I Svearnes segrande första lag ingick: M 30/17 Karat, rorsman S. Johansson och M 22/44 Zorro, rorsman H. Nordvall.

Våren och båtarna

Ännu är det långt kvar till Våren. Den där riktiga våren med promenadvind och tunt gröna skuggor genomlysta av sol och flamlå himmel över trädens lövdis. Den där underliga årstiden då kvällen ljusnar i stället för att mörkna och natten är över innan man märker det.

Den där årstiden då flickorna . . .

Men också den där årstiden då man kommer att tänka på båtarna.

De välsignade båtarna. De förbannade båtarna.

Det ligger två stycken på tomten nere vid sjön och väntar — en ekbåt av vanlig typ som bör rustas, skrapas, tätas, målas och lagas överallt. En plywoodbåt som också skall vårskötas och skrapas och fernissas. En segelbåt ligger ute i Åkersberga och väntar på skrapning, slipning, bottenmålning och översyn och så en plastbåt som ligger hos handlare Österman på Solö och inte blev riktigt vintertäckt i höstas.

Det är mer än en kraftig och beslutsam och båtsinnad man kan stå ut med (utan att nämna några namn).

— Sälj båtarna, säger hustrun med kärv röst. Du får alltid något för dom.

Man ger henne en vass, kallt kalkylerande blick till svar — hur mycket skulle man få för en hustru?

Tänka sig vilket förslag — *att sälja båtarna??*

Hustrur kan hitta på nästan vad som helst.

— Förra sommaren blev plywoodbåten inte alls iordninggjord, fortsatte hustrun strängt. Den låg där ända till hösten.

— Det bodde ju en fågel under den på våren när jag skulle vända den. Man kan inte vräka en fågelfamilj för att måla båten.

Sen blev det regn. Sen fick man annat att göra. Men *tre båtar* gjordes i alla fall i ordning.

— Vi får hoppas att inte fåglar bosätter sig under alla båtar i vår, sa hustrun med ett bittert smålende.

— K. hustru! sa jag. Tänker du på vad vi står och gruffar om?

Båtarna!!

Tänka sig i alla fall att man har kommit så långt! Tänka sig att det är veckor endast till den stora stunden då den usla isen knakar och ger sig i väg och det grågröna vattnet svallar fritt mot stranden! Tänka sig!

En vacker dag — fast det förefaller ibland nästan otroligt i den bistraste vintern — skimrar pilarna grönsilvriga över små fräsande vågor. Björkarna på andra sidan glittrar som en grön frans mot granskogen, himlen skimrar siden och backen lyser av vitsippor.

Och en sådan dag menar du att man skall luffa omkring härnere utan båt?

Ånej — jag lovar att när jag blir åttifem skall jag sälja båtarna. Vad man då kan få för dem?

— Antikvärdet på båtar brukar ju inte vara sådär lysande precis, sa hustrun. Hur mycket pengar hade du inte haft om du inte hade lagt ut en massa på båtar!

— Den sista frågan kan jag besvara bums, sa jag. Om jag *inte* hade köpt dessa båtar så hade jag inte haft ett enda öre mer på banken.

Jag hade varit lika fattig — och dessutom inte haft några båtar.

Vad säger alltså logiken om detta? — Jo, att det är en ren förtjänst att köpa båtar. Jag måste faktiskt titta efter i annonserna om de har nån skaplig stor motorbåt till salu.

Och grymtande av belåtenhet med mitt affärssinne slog jag opp båtannonserna medan hustrun jämrande och klagande återvände till sin knyppling.

Jag har en gång vänligt och intresserat frågat henne om hon inte ville knyppla ett segel till båten.

På sådana propåer får man bara morrningar till svar.

ELD

(Ur DN 6/6 1966)

Åland Sea Race

Valter sa: »Du kan väl följa med på den där nya havskappseglingen 'Åland Sea Race', som går nu efter Kristi Himmelfärdsdag.» »Ja, det kan jag väl», sa jag, »men du måste ju ha en man till med». Jo. Bosse Fagerström hade lovat att komma med också. »Ja, då är det ju bara att fixa ledigt den där mellandagen, men det går väl att jobba in.»

Vi hade en härlig segling upp till startplatsen, Flaten, Valter och jag. Valter lagade mat, kokade kaffe, ordnade s. k. förfriskningar, putsade, fejade, kompletterade rigg och utrustning, med vilket han trivdes bra. Jag seglade mest och var nöjdast med det. Tog natthamn i Finnhamn, det var lugnt och skönt där nu innan några motorbåtar och semesterseglare letat sig så långt ut, det var ju bara den 27 maj ännu. Dagen efter var det fortfarande vackert väder, ganska varmt i vårsolen och lite kappsegling med en kungskryssare som vi dock lämnade efter oss. Efter komplettering av proviantförrådet i Blidösund anlände vi på aftonen till Flaten, Norrtälje SS:s klubbholme, där några båtar redan lågo förtöjda i den bästa hamnen på nordsidan. Vi tänkte också lägga oss där, men väderleksrapporten som kom just då talade om nordlig kuling, varför vi lade oss vid en gammal brygga på sydsidan i stället, i ensamt majestät.

Efter ett par timmar började det dra upp friska fläktar från nord, och snart hade vi hela gänget av havskappseglare runt om och akter om oss, vi blev centrum i det fina sällskapet. Från Göta låg där Hasse Lindwall med besättning, men vi saknade fortfarande Nisse Kling o. Co. På morgonen var dock även dom där, de hade gästade Frithiof Gustavsson på Rosätra och anlant på natten efter en väl disponerad helafton dagen innan. Roland var inte i bästa form, akvavit och kaffe var inte hans melodi tyckte han. Lennart, Nisse och Kurre verkade mer oberörda. En annan som inte heller mådde så bra var Rullis Hansson, som måste avstå från nöjet att gasta i

»Raella», den sjukdomen var dock inte självförvållad, som ni kanske förstår.

Banan som skulle seglas gick från Flaten genom Stridsholmssund över Ålands hav till Marhällan vid Kobba Klintar, därifrån nv till Gisslan och slutligen förbi Simpnäs klubb till målet.

Så var det bara sluttrimning före starten, som gick kl. 13.00. Vi åkte för motorn och hämtade Bosse och Britta, en hastig men närande frukost, diskussion om segelföring, nu blåste det 14 m/sek., kallt som tusan. Hur är Ålands Hav i dag? Säkert inte på bästa humöret. Friskt mod, vi tar in 3 rullar på storen men kör med genua. Vi beräkna kunna sträcka på Marhällan om vinden står sig.

Sagt och gjort. Vi gör en skaplig start, håller oss bra framme, Norrtälje-Fingal strax före oss hela tiden, men den har högre måttal. En folkbåt kör utom tävlan för fulla segel, håller oss alla, stronglyt gjort. Den fick inte starta i seglingen, då den inte uppfyllde bestämmelserna. Vinden är verkligen hård, skarndäck är under vatten hela tiden och i byarna forsar vattnet ibland in över läsargen, men det mesta rinner ju ut igen. Då vi kommer ut i gattet vid Stridsholmssund ligger vi tvåa tror jag, inte så dåligt. Så är vi ute på Ålands jäsande hav. Sjön blir grov, det börjar stänka över och jag lämnar över rodret till Bosse, medan jag går ner i ruffen för att dra på mig oljekläder, som man skulle gjort innan man startade, men ej haft tid med. I ruffen står Britta, till synes nöjd med tillvaron och lyssnande på skvalmusiken i radion. Knappt har jag kommit ut igen förrän det smäller till i riggen och plötsligt hänger masten dubbelvikt från salningen, seglen släpa i vattnet, ett virrvarr av rigg och tågvirke överallt. »Vad är det frågan om» skriker Britta, »jag ser att toppstanderten hänger utanför ruffönstret».

Ja, masten hade gått av, den saken var klar. Bara att samla ihop allt som hänger och släpar, vilket gick ganska bra, och sen sätta igång motorn, vilken som tur var gick som ett urverk.

I lä hade vi nämligen en massa bränningar och skär, det s. k. Havssvalget, som det inte varit så nådigt att hamna ibland.

Det var ju ett snopet slut på en kappsegling som börjat så bra tyckte vi alla. Mest synd var det ju om Valter, som nu hade en ny fin båt utan mast och dessutom semester efteråt.

Med motorns hjälp voro vi snart inne vid Flaten igen, där vi hade fullt jobb hela eftermiddagen med att röja upp och montera ned riggen. Vi voro dock inte ensamma, flera båtar hade gått ur utan att ha havererat som vi.

Det var lördagen den 29 maj. På tisdag kväll den 1 juni hade en ny mast anlänt från Larsson Trade och med Uno Erikssons hjälp riggats upp, efter vad jag tror utan kostnad för Valter. God service måste man säga.

De som fortsatte hade fin gång över till Kobba Klintar, vinden avtog så småningom, och vid 1-tiden på morgonen började båtarna komma i mål. Första båt var »Staika III» klass II, som hade en seglad tid av något över 12 timmar, vilket gör en medelfart av över 7 knop. Vinnare i klass IV blev Fingal från Nortälje och i klass III Nisse Åbergs nya Laurinkoster från SSK. Även folkbåten gick runt banan, men blev efter på den sista långa länsen, då den ej förde spinnaker.

V. Sandberg

Piraten och signalfloggorna

När jag köpte båt fick jag en flagga av mina kamrater, berättar Söndags-Expressens Lars Persson. Den var blå och gul, men det var ingen vanlig svensk flagga. Den hade tre långa fält, blått, gult, blått: d. v. s. internationella signalen D, men innebörden »håll undan från mig, jag manövrerar med svårighet».

Flaggan spikades upp i masten och gjorde god nytta.

Signalflaggor är sålunda en bra utrustning (Fred Bremberg har missat den detaljen på mittuppslaget i dag).

Fritiof Nilsson Piraten har dokumenterat värdet av signalflaggor i en historia från segelyachten »Balaklava».

Piraten och »Balaklavas» ägare hade deltagit i Cowersregattan på engelska sydkusten. »Balaklavas» placering var inte mycket att tala om, men deltagandet firades ombord med stor grundlighet. När kvällen kom låg »Balaklava» tryggt förankrad och de trötta seglarna somnade.

De väcktes av ett ohyggligt dån.

Yrvakna tumlade Piraten och skepparn upp ur kajutan. De såg himlen förmörkad av ett jättelikt fartyg. Det var s/s »Mauretania» som just lämnat Southampton i förhoppning att komma till New York. »Balaklava» låg i vägen, mitt i farleden. »Mauretania» hade fått göra en sväng som kostade i runt tal 2.000 pund (30.000 kronor, mycket pengar då).

Läget var pinsamt. Men som en blixt slog det Piraten att det finns ett signalställ stuvat någonstans i »Balaklava». Flaggorna grävdes fram och Piraten hissade första signalen: »What ship? Vilket fartyg?»

Svaret kom snabbt: »s/s Mauretania».

Nästa signal upp i »Balaklavas» mast: »Önskar ni veta eder position?»

— Vi såg hur Atlantångarens kommandobrygga lystes upp av en enda bländvit tandrad från 38 officerare, berättar Piraten. Så kom en lina singlarde ned, vi fångade den, och på linan kom en korg med en magnumbutelj champagne.

Förråden var välfyllda på »Balaklava», varför vi kunde skicka en likadan tomflaska i retur. Vi signalerade: »Var vänliga rapportera oss till Sandy Hook». — »Uppfattat och loggfört», svarade »Mauretania», redan långt borta.

Plast är modellen

Av LENNART ÖJESTEN

Det är slut på fnysandet åt plastbåtarna nu. Man har i allt större skaror insett att den glasfiberarmerade plasten är dagens och morgondagens båtmelodi. Till och med seglare och fiskare har börjat acceptera plasten, som i många år bara dugit åt det litet mera fartsugna motorbåtsfolket.

En plastbåt, stor eller liten, är naturligtvis inte helt underhållsfri, vilket försäljarna påstod för en del år sedan. Men nästan. Sedan våren 1959 har vi provat en enkel norsk plastjolle, 3,4 m lång, med trätofter och träsarg. Båten har från tidigt på våren till sent på hösten dragits upp och ned på en nordvästskånsk stenstrand. Den har ofta legat lång tid fylld med regnvatten. Fastän den på sin höjd är avsedd för en 3 hästars motor, har den fått bära ända upp till 10 hästar.

Tålig plast

En träbåt i motsvarande storlek skulle varit söndertrasad i botten eller på sidorna för länge sedan. Men plastbåten, som av fackfolk ändå anses vara ganska dålig, har inte tagit någon nämnvärd skada. Botten och sidor är naturligtvis repiga, här och där har en plastflisa från ytskiktet slagits ur. Men båten stoppar säkert sju à åtta säsonger till.

»Underhållet» har bestått av en rejäl tvättning med diskmedel på våren. En eller ett par tvättningar av inredningen under sommaren. Trätofter och lister har som hastigast sandpapprats och fernissats varje vår.

Lika bra som plasten har inte ett par metallöglor i för och akter klarat sig. De är i det närmaste sönderrostade.

Sedan slutet av 1950-talet har plastbåtarna ständigt förbättrats. Särskilt väl fram ligger svenska och norska varv. I Sverige

hör Monark, Ockelbo, Marieholms bruk till de mest erfarna med någorlunda kapacitet. Av norska plastbåtsfabriker hör Selco och Fjord-Beats till dem som vi köpt det mesta från.

De svenska plastbåtsfabrikernas kapacitet är allt för liten för att ensam klara efterfrågan. De har också svårt att hänga med i priskonkurrensen från norrmän och finnar. Särskilt gäller detta små motorbåtar och roddbåtar. Försäljarna gör så kraftiga påslag att priserna blir för höga.

Plastbåstillverkningen är mera invecklad och tidsödande än folk i allmänhet föreställer sig. Men tillverkaren får ändå ganska litet för sitt arbete i jämförelse med vad försäljaren lägger på.

Större båtar

1966 kommer säkert att bli plastbåtarnas verkliga genom-brottsår. Man märker detta kanske mest i fråga om litet större båtar på 17 à 18 fot och däröver. Tidigare har sålts många finska och åländska båtar i den storleken. Men förra året gick det inte riktigt så bra som man hoppats på. I år är många träbåstillverkare förtvivlade över den ringa efterfrågan.

Det verkar plötsligt som om ingen vill ha en snabbgående träbåt. Åländska varvsägare har förtvivlade ringt runt till svenska firmor och till låga priser bjudit ut hela serier av bl. a. kabinbåtar.

Efter något tiotal års kringhoppande i små motorbåtar, har svensken börjat längta efter större båtar, som går någorlunda stadigt och som helst hela familjen kan ligga i. Därför är just nu kabinbåten den svenska drömbåten. Möjligen kan man tänka sig en hard top med sufflett.

Avbetalning

Med motor och den allra nödvändigaste utrustningen går en drömbåt på mellan 20.000 och 30.000 kr. Ja, närmare den sistnämnda summan. Det kan tyckas vara en alltför stor investering, men för många är det lättare att ordna båtköp än att skaffa sommarstuga.

Båt köper man liksom bil på avbetalning. Men med mycket längre amorteringstid. Ett par år får man på sig. Och om man har en riktig familjebåt, behöver man inte ha så märkvärdig bil. I varje fall inte så stark bil som den som skaffar sig en husvagn för sisådär 10.000 kronor.

Vill man åka långt med båt på semestern, så går det ofta lika fort som att med laglig fart släpa sig fram i landsvägsköerna med en husvagn.

En båtsemester längs kusten eller genom Göta kanal blir förmodligen en angenämare upplevelse än husvagnssemester längs E 4 eller E 6.

GROLLS

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

Även för båten har vi utrustning såsom:

Sovsäckar - Båtdynor - Kapellduk
Däcksduk - Flaggor mm. mm.

Välkommen till

AB L. GROLL

Järntorget, Stockholm tel. 23 31 45

Uppvärmning av båtar

För årsboken av ing. Odd Lidén, Hägersten

Det har blivit mer och mer allmänt att använda gasol (flaskgas) i båtar. Gasen har många fördelar framför andra bränslen. Den är lätt-hanterlig, effektiv, renlig och använd såväl för uppvärmning som till matlagning, kylskåp etc.

Stora krav måste ställas på säkerheten och apparaternas funktion och för att få detta under kontroll har Kungl. Sjöfartsstyrelsen i sin kungörelse A Nr 10 1963 utgivit erforderliga bestämmelser. Enligt dessa får endast av Sjöfartsstyrelsen godkända apparater användas. Varje apparat skall vara försedd med s. k. tändsäkring, som automatiskt stänger av gastillförseln, om lågan skulle slockna. Under däck får endast förkomma lågtryck i såväl apparater som ledningar. Vanligen använda reduceringsventiler för lågtryck lämnar ett arbetstryck av 280 mm vattenpelare (28 g/cm²). Installationen skall utföras med rörledningar av koppar. Godkänd gasolslang må användas endast vid maximalt 1,5 m avstånd mellan gasolflaska och en enda förbrukningsapparat, förutsatt att slangen är effektivt fastgjord med slangklämmor och att den ej dras genom däck eller skott. För övrigt hänvisas till kungörelsen.

Installationen måste vara omsorgsfullt utförd. Det får inte förekomma några läckor. Genom att gasen är tyngre än luft samlar den sig nere i båten, vilket medför fara för explosion vid antändning.

En annan väsentlig sak, som folk i allmänhet inte känner till, är den risk för koloxidförgiftning, som förefinns — oavsett vilket bränsle som används — när det gäller små utrymmen med otillräcklig ventilation:

Vari ligger faran?

Allvarligast är om man har en öppen, icke skorstensansluten värmeapparat, som dels förbrukar luft från lokalen och dels släpper ut avgaserna inom denna. Om en dylik apparat skulle placeras i ett helt tillslutet rum — utan ventilation — så kommer luftens syre att alltmer förbrukas samtidigt som avgaserna bidrar till att förstöra rumsluften. För varje kg gas eller flytande bränsle, som förbränns, bildas ca 1 kg vatten-

ånga och dessutom koloxid, vilket gör luften rå och obehaglig. De varma avgaserna stiger upp mot taket. Apparaten får därför tills vidare tillräckligt med syre för att förbränningen skall bli fullständig, men i och med att avgaserna ökar och breder ut sig neråt blir luftblandningen inte längre syrestark nog för att förbränningen skall bli fullständig. Koloxid börjar bildas med hastigt ökande koncentration och situationen blir direkt livshotande. Snart räcker inte syret till för att apparaten över huvud taget skall kunna brinna. Den slocknar.

Även små mängder av koloxid kan vara livsfarliga, om en person utsätts därför under en viss tid. I det här fallet kan man räkna med att syrebrist kan komma att påverka innevarande personer innan koloxidförgiftning blir aktuell. Om en person t. ex. ligger nära taket, så kommer han att få andas in nästan enbart avgaser, innehållande otillräckligt med syre, och löper därför risken att kollapsa av syrebrist. Om han sover kan sömnen övergå i kollaps och, om han då inte räddas i tid, slår koloxiden till . . .

En till synes livlös person, som påträffas under dylika förhållanden, måste omedelbart komma i friskluft och ges konstgjord andning med inblåsningmetoden — i första hand. Det hänger på sekunderna, om man över huvud taget inte kommit för sent . . .

Hur skall man skydda sig?

Givetvis måste man ordna god ventilation. Det räcker dock inte för att hålla luften frisk och behaglig. Dels måste man se till att kaminen får friskluft direkt utifrån och dels att avgaserna leds ut direkt genom skorsten.

Det finns kaminer, som har skorsten, och likaså kaminer, som tar in friskluft underifrån och därigenom inte skadligt påverkar rumsluften, men i en båt kan man inte ta in luft underifrån. Där är också behovet av yttersta säkerhet störst.

Gasolkamin med slutet system och luftintag uppifrån — »balanserat drag»

Med denna konstruktion har tekniken lösts vad beträffar uppvärmningen. Ovan nämnda problem har eliminerats och full säkerhet tillgodosatts. Kaminens princip och funktion är som följer:

Systemet är helt slutet och avskiljt i förhållande till den lokal, där kaminen är placerad, men har två öppningar uppe i avgashuven — mellan respektive rörändar och rondellerna ovanför desamma. Avgasröret från kaminens översida utmynnar mellan de båda övre rondellerna, medan luftintaget mellan de båda undre rondellerna har förbindelse via mellanrummet mellan dubbelrören vid takgenomföringen och det separata luftintagsröret ner till kaminens underdel.

När man tänder kaminen går avgaserna uppåt och ut genom avgashuvens överdel. Tack vare det slutna systemet blir det sug och friskluft sugs in genom avgashuvens underdel, passerar ner genom det avgasröret omgivande ytterröret och vidare till kaminens underdel. Den kalla friskluften, som passerar runt omkring avgasröret, kyler ner detta och därmed avgaserna. Vid takgenomföringen har friskluften själv ännu inte hunnit bli uppvärmd, så där är ytterröret alldeles kallt, men strax före grenen har friskluften hunnit ta upp så mycket värme att man knappast kan hålla handen på skorstenen just där (vid varaktig maximieffekt). Ingen värme förloras vid takgenomföringen. Avgasernas utgångstemperatur hålls nere. Nästan all värme kommer lokalen till godo. Det enda, som måste förloras, är det värmebortfall, som blir genom att avgaserna måste ha en viss övertemperatur, så att kondensering undviks. Den erforderliga övertemperaturen har säkerställts genom ytterrörets längd. Vid provningen av prototypen för den aktuella kaminen, modell »Junior», uttrycktes önskvärdheten att sänka verkningsgraden från 93½ % till 91 %. Detta åstadkommes genom förkortning av ytterröret 5 cm. Denna höga verkningsgrad parad med driftsäkerhet har uppnåtts tack vare det balanserade draget i första hand.

Genom att in- och utsläpp för luften är lika utformade och placerade omedelbart intill varandra kan det aldrig bli någon tryckskillnad. Det må blåsa storm eller båten får kränga hur som helst — eller om man har kaminen i ett fordon och håller 150 km fart på en motorväg, kaminen brinner lika lugnt, som om den med skorsten och allt stod inne i ett rum.

Kaminens tändsäkring stänger av gastillförseln inom maximalt 30 sekunder, om lågorna skulle slockna. På grund av skorstensverkan är det alltid sug in i kaminen även när den är släckt.

Något problem med att översläende sjöar skulle släcka kaminen före-

finns inte. Den lilla vattenmängd, som skulle kunna sköljas in genom det trånga luftintaget förgasas på vägen och följer med förbränningsgaserna ut. Kaminen är försedd med en länskran vid botten, men där kommer aldrig något vatten. Junior-modellen är särskilt lämplig för mindre båtar. I större kan den effektivare M-modellen bli aktuell och även separata kaminer på olika håll. Kaminen är utförd av gjutjärn, emaljerad både ut- och invändigt och därigenom praktiskt taget outslitlig. Skorstenssystemet är av argonsvetsad, ren aluminium, vilket också är fördelaktigt ur korrosionssynpunkt.

Kaminen värmer under betryggande säkerhet och utan att luften i lokalen vare sig förbrukas eller försämras. Härigenom erfordras mindre gasolförbrukning för uppvärmning än man vanligen är inställd på, särskilt som verkningsgraden är så speciellt hög. Man kan ha lika behaglig luft som i en lägenhet även om man bor i båt, tält, husvagn etc. Inget problem heller med opressade kläder t. ex. Kojerna i båten hålls torra och sköna.

Genom hög kvalitet, lång livslängd, högsta möjliga verkningsgrad blir kaminen verkligen billig i drift samtidigt med olika avseenden förmånlig och riskfri funktion. Kaminen kan kombineras med rumstermostat.

Kaminen kan fällas in i garderob eller annat utrymme innanför vägg. Härvid användes en dubbelkåpa av aluminium, som är godkänd för ändamålet av myndigheterna. Den fungerar på följande sätt: Den första kåpan — eller rättare skärmen — reflekterar värmen genom sträckmetallgallret ut i lokalen, medan den relativt obetydliga strålningen från skärmens baksida fläktas bort av luftdraget mellan kåporna och också den ut i rummet. Innerkåpan blir på så sätt inte mycket värmd utan bara sval och därigenom ofarlig för kläder etc. Dubbelkåpan kan givetvis även användas fristående.

Annan apparatur med förbränning inne i lokalen har normalt varken friskluftsintag eller bortledning av avgaserna, t. ex. kokspisar, kylskåp, belysning, varför man i dylika fall måste räkna med viss vädring för utbyte av genom apparaterna förstörd luft.

När Båten skall bli Fin

Gå till



Skotvinschar

Mastbeslag

Bomrackar

Rullrevar

Röstjärn

Skotskenor

Bombeslag

Vantskruvar

Backstags-

sträckare

Färg o. Fernissa

Tätningemedel

Flytvästar

Båtdynor

Däcksmattor

Åror o. Paddlar

Båtshakar

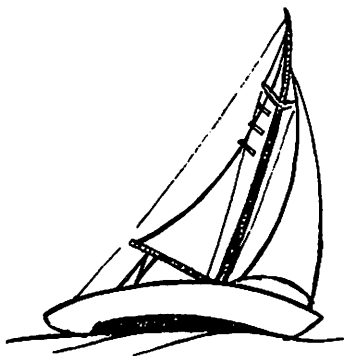
Tågvirke

Skotvirke

Ankare

Båtar o. Motorer

Sjökort



BERGSUNDS *marin*

BERGSUNDGATAN 9 • STOCKHOLM SV • TEL. 68 52 02

På djupt vatten

Alla vi sjöintresserade, som varit i Mariehamn, ha väl med beundran betraktat »Pommerns» stolta rigg. Den gamla »windjammern» ligger numera där som museum och påminner om den epok i Ålands sjöfartshistoria, då Åland hade världens största segelflotta. För dem som äro intresserade av att veta mera om dessa skepp, rekommenderar vi boken »Havet är mitt hem», skriven av den åländske sjökaptenen Elis Karlsson, ur vilken bok nedanstående utdrag är hämtat.

HAVET ÄR MITT HEM

Ingen vet var eller när människan för första gången hissade segel. Det var emellertid en mycket betydelsefull händelse: det första seglet, av vilken typ och vilket material det än kan ha varit, skulle komma att påverka människans öde lika mycket eller kanske ännu mer än de flesta andra bland de första och viktigaste uppfinningarna: tillverkningen av kläder till skydd mot elementen, yxan och hjulet. Utan seglet skulle vi aldrig ha fått några verkliga fartyg, och utan verkliga fartyg skulle de olika världsdelarna och deras folk ha förblivit separata enheter, kanske ända fram till uppfinningen av ångmaskinen och ångbåten. Det är svårt att tänka sig att någon skulle kunna företa långa havsfärder, eller frakta tyngre laster någon längre sträcka, i smala kanotliknande fartyg, drivna av åror eller paddlar. Man behöver ju faktiskt bara fråga sig själv: »Hur skulle de stora upptäckterna alls ha kunnat göras utan seglen?» för att inse hur viktigt seglet är i vår historia.

När det första seglet tillverkades hade människan redan nått fram till en hög grad av kunnande beträffande typer och tillverknings sätt för paddel- eller årdrivna kanoter — faktiskt skulle man nästan kunna säga att hon över huvud taget inte skulle ha kunnat nå så mycket längre på den vägen. Det är mycket möjligt att en direkt

stagnation skulle ha satt in på skeppsbyggnadsområdet om inte seglet hade öppnat nya vidder för människans skaparkraft. Skrovets form måste drastiskt förändras om man skulle kunna få den stadga som behövdes och konstruktionerna måste göras hållfasta på sätt som ingen ens tänkt på tidigare. Ett nytt och mer vittgående sätt att ta itu med problemet att färdas över hav öppnades för människan.

Egendomligt nog har seglet och dess utrustning förändrats mycket litet ända sedan den tid då människan långt före den skrivna historiens början tecknade eller skar ut bilder av det. Rättare sagt: det fyrkantiga seglet, råseglet, har inte förändrats mycket, och det är det som är det verkliga seglet för stora skepp. Snedseglen, placerade på master och stag, användes visserligen en hel del på stora fartyg, men gav dock inte den viktigaste drivkraften; denna kom från de väldiga ytorna av fyrkantiga segel, råseglen.

Även om råseglet mer eller mindre har behållit sin form seklerna igenom har skroven under dem haft många olika former. De verkliga föregångarna till de sista stora segelfartygen sjösattes emellertid först sedan Amerikas Förenta Stater vunnit sitt oberoende. Kanske inspirerade av besökande franska kapare och slavskepp tog New Englands invånare itu med att konstruera och bygga fartyg där de lade tonvikten på snabbheten. Deras kapare visade sig gång på gång överlägsna sina långsammare brittiska motståndare under kriget 1812—14. Dessa New Englandskepp kallades för *clippers* och var de sista segelfartygens direkta förfäder.

I Storbritannien markerade upphörandet av Ostindiska kompaniets monopol på handeln med Indien och Kina slutet på en era, den långsamma, klumpiga ostindiefararens tidsålder. Det skulle emellertid gå många år ännu innan brittiska konstruktörer och skeppsbyggare blev fullt medvetna om snabbhetens betydelse. Amerikanerna behöll sitt monopol på konsten att bygga snabba skepp ännu i många år efter John Companys ändalykt. Detta monopol kulminerade med den kaliforniska guldrushens *yankee clippers*. Dessa magnifika skepp, verkliga underverk på fartygsbyggandets område, seglade ut från Förenta Staternas östkusthamnar fullastade med passagerare och varor till den gyllene staten, kämpade sig fram genom Kap Horns stormpiskade regioner och stävade sedan norrut till Kalifornien, allt så snabbt att inga

andra segelfartyg som någonsin byggts av människohand skulle ha kunnat tävla med dem.

Olyckligtvis blev emellertid dessa underbara skepps saga mycket kort— ett enda decennium såg dem både födas och försvinna. De var byggda av mjuka träslag, och de enorma påfrestningar de utsattes för skar ned deras livslängd till bara fem år. De dryga underhållskostnaderna och deras låga lastkapacitet innebar att endast en så enormt lukrativ trad som den kaliforniska — där snabbhet var det viktigaste av allt — kunde bevara dessa fartyg på haven. Och år 1857 hade guld-rushen via Hornet upphört; då hade man dragit en järnväg över Panamanäset, och ångare kunde sköta frakterna till och från näset långt billigare än segelfartygen.

När man 1849 upptäckte guld i Australien blev följden en ny guld-rush, som också den skapade efterfrågan på snabba passagerarfartyg, och återigen var det i Förenta Staterna ritade och byggda skepp som avgick med segern, antingen chartrade eller köpta av brittiska redare. Det var på denna trad som clippern *James Baines* (ritad och byggd av Donald McKay, berömd för sina kalifornienclippers, för Black Ball Line i Liverpool) år 1856 uppnådde den största hastighet under segel som någonsin noterats, 21 knop.

I och med inbördeskriget började den amerikanska överlägsenheten på skeppsbyggeriets område blekna bort och brittiska konstruktörer skapade en rad värdiga efterträdare till *yankee clippers*, 60-talets berömda teseglare, *tea clippers*. Varenda britt och varenda västerlänning med minsta intresse för segelfartyg över huvud taget känner namnet *Cutty Sark*, och känner kanske till också *Thermopylae*, *Taeping*, *Ariel* och många andra berömda skepp från denna ärorika era. Dessa tea clippers var små, rena leksakerna i jämförelse med de stålfartyg som skulle komma, men de var kraftigt byggda, med bordläggning av teak på en stomme av järn, och hade linjer som kapplöpningsbåtar. Och kapplöpte var just vad de gjorde, till Kina och tillbaka till Storbritannien med last av doftande te, så snabbt att de kunde hålla ångfartygen stängen så länge dessa måste följa samma rutt, runt Godahoppsudden. Men i och med öppnandet av Suezkanalen 1869 fick ångan alla fördelar på sin sida, för segelfartygen måste följa de rutter där vindarna var gynnsamma för dem.

Under 70- och 80-talen gjorde sig konkurrensen från ångan kännbar på varenda handelsrutt, och det dök upp ett modifierat clipper-skrov, byggt av järn och med större lastkapacitet än de yachtliknande tea clippers haft. Dessa järnfartyg visade sig ur alla synpunkter vara synnerligen goda skepp: de var lätthanterliga, snabba och hållbara. De förde sina laster över de sju haven med iögonfallande framgång, ända tills det ständigt ökade trycket från ångfartygen började kräva än större kapacitet. Med stål som konstruktionsmaterial fanns det i varje fall teoretiskt ingen gräns för hur stort ett skrov kunde byggas, och på 90-talet tillkom därför de stora stålskeppen.

Dessa stålskepp, de sista som gjorde ångan rangen stridig, gavs större lastförmåga genom att man gjorde dem mycket längre än de tidigare skeppen och genom att deras bog- och valvlinjer gjordes fyligare. Profilen på för- och akterstäv påminde liksom långsidorna i de flesta fall om tidigare skrovprofiler. Resultatet blev utseendemässigt i fulaste fall ett kraftigt fartyg med sidor som väggar och trubbiga stävar, som förlorat det mesta av det gamla clipperskrovets smäckra linjer, men i bästa fall fick man ett skrov som förenade kraft och behag i en harmonisk blandning, något av ett estetiskt mästestycke.

De segelfartyg som fortfarande höll sig flytande under mellankrigsåren tillhörde denna sistnämnda typ, och de flesta av dem ingick i den eriksonska flottan. Omkring 1925—35 räknade denna flotta cirka sexton till sjutton fartyg (några gick förlorade under perioden). Ungefär hälften av dessa var byggda i Storbritannien och den andra hälften kom från Tyskland.

Såsom framgår av denna snabba översikt över deras ursprung hade de här fartygen, även om de var byggda i olika länder, dock ett gemensamt ursprung. Men precis som människor hade de sina särskilda karaktärsdrag, på samma sätt som barnen i en och samma familj skiljer sig från varandra.

Vad angår deras besättningar, vi som bemannade dessa skepp, så var vi delvis av samma blod som de äldre segelfartygens besättningar: skandinaver hade alltid utgjort en stor procent av de brittiska och amerikanska fartygens besättningar på segelskeppens tid. Dessutom seglade en hel del briter och yankees i våra skepp, vartill kom tyskar,

australiansare och nyzeeländare — jag minns till och med en neger från Västindien som jobbade som kock ombord på ett.

Det rasliga ursprunget bland våra besättningar var alltså i huvudsak detsamma som för de besättningar som seglade de äldre skeppen, men ur vissa synpunkter kunde man dock märka en del skillnader. Så till exempel var kaptenerna allesammans ålänningar, och samma sak gällde med få undantag också för styrmännen. Folket i skansen var av en annan typ än de matrosar som slet fram yankee clippers runt *Cape Stiff* och besättningarna på Kinatraden, och inte heller påminde de om de män som seglade sina skepp »ner i öst» under guld-rushen i Australien. Majoriteten av våra befarna matrosar, lättmatrosar och jungmän var ungdomar — de flesta i tonåren — som tagit hyra för att på så sätt fullgöra sin tid till sjöss innan de skrev in sig vid navigationsskolan. Andra seglade med oss därför att de tyckte om livet på ett seglande skepp. Segelmakare, timmermän och donkeymän var oftast yrkessjömän.

Bildningsnivån stod givetvis högre hos våra besättningar än hos de äldre segelfartygens folk och de brutaliteter och det »hundliv» som forna dagars besättningar tvingades uthärda under tyranniska skeppare och styrmän var, i varje fall så vitt jag vet, helt okända ombord på våra skepp — där behövdes inte längre någon *bucko mate* som delade ut »koffernagelsoppa». Om en styrmän på något av våra skepp faktiskt tillgripit de drastiska disciplinära åtgärder man läser om i sjöhistorier från förr i världen skulle han snart ha blivit stående med ett svårt underbemannat skepp. Våra besättningar var alltför små för att en styrmän skulle kunna tillåta sig en sådan lyx som att lägga en man till kojs eller kasta honom överbord, även om det nog kunde komma tillfällen då han hade en känsla av att sådana åtgärder kunde ha varit berättigade.

I ett avseende var dock våra skepp och gamlingarnas absolut lika: i båda fallen måste man räkna med massor av hårt arbete. Faktiskt arbetade våra besättningar förmodligen hårdare än besättningarna förr i världen. En fyrmastad bark av genomsnittstyp (2.500—3.000 registerton) i Eriksons flotta var bemannad med från tjugosex till trettio man, allt som allt, medan clipperbesättningarna var mycket stora — den berömda *Sovereign of the Seas*, på 2.421 registerton, torde haft

106 mans besättning. Och dock seglades våra skepp på grund av att de var kraftigare både till väders och i skrovet lika hårt som något av de gamla, och fick de bara rejält med vind kunde de bästa av våra skepp prestera hastigheter som är jämbördiga med vad de bästa clipper-skeppen kunde åstadkomma. *Herzugin Cecilies* högsta noterade fart var $20\frac{3}{4}$ knop, en kvarts knop under absoluta hastighetsrekordet för segelfartyg — det som sattes av yankeclippern *James Baines*.

På vissa trader var inte ens de samtidiga ångarna i genomsnitt särskilt mycket snabbare än våra skepp när de skötte sig som bäst. År 1933 gjorde fyrmastade barken *Parma*, på resa mellan Port Victoria i Sydaustralien och Falmouth, i genomsnitt $7\frac{1}{2}$ knop över en sträcka på 14.555 miles. En ångare av god klass, som också förde en spannmålslast från Spencer Gulf till Storbritannien, gjorde i genomsnitt 8 knop på en sträcka av 10.500 miles.

Samtliga åländska segelfartyg på de stora haven tillhörde kapten Gustaf Erikson, med undantag av fyrmastade barkantinen *Mozart*, Lundquists rederi, och *Parma* som ägdes av de Cloux, kapten Wennström (min morbror John) och Alan Villiers, berömd genom bland annat *Mayflower*.

Det fanns under denna period ytterligare en råseglare som förde finska flaggan, nämligen tremastade barken *Favell* av Helsingfors, kapten Lille.

På 1930-talet hade de åländska skeppen »spannmålskapplöpningen» för sig själva, även om två svenska fartyg, *Abraham Rydberg* och *C. B. Pedersen*, och två tyskar, *Priwall* och *Padua*, deltog i den ett par år. De båda tyska skeppen tillhörde den berömda P-linjen, som seglade nitrat från Chile till Europa, och båda var jämförelsevis nya: *Priwall* var byggd 1920 och *Padua* 1926.

Herzugin Cecilie (döpt efter hertiginnan Cecilie av Mecklenburg), sjösatt den 22 april 1902, byggdes av Rickmers i Bremerhaven åt Norddeutsche Lloyd i Bremen, för att användas som skolskepp för blivande sjöbefäl inom rederiet. Inga utgifter hade sparats för att göra henne starkare än de flesta fartyg på den tiden, men därtill fick hon också linjer ritade med en skicklighet som förvärvats genom en lång tid av fartygskonstruktion. Resultatet blev ett i många avseenden nästan enastående fartyg. Såväl under tysk som finsk flagg visa-



de hon sig som seglare jämbördig med, och oftast överlägsen, sina allra främsta konkurrenter.

Även om hon inte var ens tillnärmelsevis lika stor som tyskarnas jättelika femmastade fullriggare *Preussen* (5.081 registerton), var *Herzogin* dock en av den eriksonska flottans största seglare. Hennes tonnage och viktigaste dimensioner var följande: längd — 336,9 fot; bredd — 46,3 fot; djupgående — 24,2 fot; bruttotonnage — 3,111; nettotonnage — 2.584; dödvikttonnage (lastkapacitet) — 4.350; segelarea — 4.200 kvadratmeter.

Herzogin Cecilie hade ett ovanligt drag gemensamt med två andra före detta skolskepp i den eriksonska flottan (*l'Avenir* och *Viking*), nämligen sitt 194 fot långa poopdäck, varunder all personal inhystes. Som tyskt skolskepp hade hon en besättning på från åttio till hundra man befäl och manskap. Under hennes finska tid utnyttjades det utrymme som använts till bostad åt kadetterna som segeloft.

Besättningens kvarter på Hertiginnan låg i främre ändan av utrymmet under det långa poopdäcket. Styrbords skans rymde cirka tolv kojor och babords skans eller elevskansen åtta kojor. Utrymmet mellan skanserna innehöll en korridor, donkeyrummet och kabyssen. Akterom allt detta låg timmermannens, segelmakarens och donkeymans hytter. Rakt akterut, bortom segeloftet, låg kaptenens och styrmännens kajutor och några passagerarhytter.

På däck hade Hertiginnan de vanliga anordningarna för arbetet med fartyg och last, ankarspel och ångvinschar. Eftersom hon var avsedd för en stor besättning hade hon inga brass- eller fallvinschar och var därför också ett hårdarbetat skepp. Till väders var hon ungefär som de andra stora skeppen.

Trots att hon, som vittnesbörden utvisar, var ett mycket snabbt skepp, var hon ingalunda oslagbar i lätt väder; jag har sett gamla *Lawhill* fyllig om bogen och lätt förkrumpt i riggen (hon förde inga röjlar) mycket fast och bestämt komma promenerande förbi oss. Men när stormen ven var *Herzogin Cecilie* i sitt rätta element, och jag tvivlar starkt på att något enda seglande skepp genom tiderna, clipper eller vad som helst, kunde ha seglat henne under horisonten i vindstyrka nio.

Det var detta fartyg som jag nu skulle mönstra på.

Klockan gick mot midnatt och som en flock trötta får följde vi efter gubben genom järnvägsstationens entré och ut på Dunkerques gator. Vid det laget hade de flesta av oss fått mer än nog av resandets tjusning och själv längtade jag mest av allt efter en koj i en skans.

Efter en färd tvärs över Europa från Mariehamn, där vi skrivit på för *Herzogin Cecilie*, hade vi nu nått slutet på vår långa järnvägsresa och var på väg till hamnen och fartyget.

Vi trampade automatiskt på i skepparns kölvatten, genom stadens klart upplysta gator och vidare in i hamnområdet, där vi strävade fram genom en labyrinth av illa upplysta passager mellan magasin, järnvägsagnar och kranar. Ångares svarta skrov höjde sig delvis belysta över oss. Någon snubblade över en tross och svor till. Sedan ytterligare järnvägsspår samtidigt som vi ändrade kurs. Det verkade vara långt.

»Där ligger hon», sade någon slutligen utan all entusiasm. Ett gott stycke längre fram konturerade skenet från en kajlampa fram några höga master mot natthimlen. Synen fick oss att öka takten en aning.

Till slut stod vi äntligen ute på kajkanten, äntligen framme vid vår långa resas mål. Hennes vita sida reste sig som en vägg framför oss. Till en början stod vi alldeles tysta och orörliga. Och sedan svor någon till: »*Perrkele*», med djup vördnad i rösten.

Hennes master, rår och tågvirke sträckte sig uppåt ända tills de försvann i decembermörkret, de mäktiga rånockarna spändes över himlen högt ovanför oss. Menade man verkligen att vi stackars ynkliga människokryp skulle kunna sköta allt det där, tänkte jag. Just då verkade något sådant alldeles otänkbart.

Stillsamt vandrade vi i gåsmarsch uppför landgången, nattvakten dök upp och kapten sade åt honom att föra oss under däck. Här väckte han en befaren matros, Jansson, en av de få som var kvar av den gamla besättningen. Jansson visade eleverna till deras kvarter och förde sedan resten av oss till den stora styrbordsskansen och pekade ut de lediga kojerna.

Sedan de lagt beslag på var sin koj gav sig eleverna och ett par av matroserna ut till stadens röda lykt-distrikt, efter att ha lyckats övertala en medlem av den gamla besättningen att följa med som guide. Man kunde inte låta bli att beundra segheten och uthålligheten hos det där gänget. De hade varit berusade större delen av re-

san från Mariehamn, och överallt där vi hade gjort uppehåll på resan, i Hamburg, Köln, Liège, Bryssel, Lille, hade de försvunnit för att späda på vätskeförrådet inombords. Och var gång det verkat som om de oundvikligen måste bli akterseglade hade de kommit insnubblande på tåget som redan satt sig i rörelse, skrattande och svärande. Efterlåtna föräldrar hade försett dem med mycket rejäla reskassar, men innan vi lämnat Dunkerque hade de redan hunnit sälja både ringar och klockor och andra värdesaker. Men säkert fick de valuta för en del av pengarna. Ett par av dem fick till och med mer än de hade betalat för, nämligen gonorré.

Andra av oss höll sig nyktra under hela färden, antingen därför att vi inte drack eller därför att vi var pank.

Det tog oss inte lång tid att installera oss, för vårt bagage hade kommit på avvägar, enligt vad vi senare fick veta någonstans vid belgiska gränsen. Snart hade vi emellertid rullat in oss i gammal segelduk och somnat.

Några dagar framåt syssets vi i rummen med att trimma ballasten, som bestod av stenskärv — en blandning av sand, tegelskärvar och annat stenavfall.

Steg för steg lärde jag känna mina skeppskamrater till utseendet och lärde mig de namn några av dem kallades vid, men däremot höll jag mig på min kant visavi eleverna — de kom från städer i Finland och föreföll mig som ett helt främmande släkte. Andre och tredje styrman var bara auktoritetens röster hörda genom larmet från ångvinscharna. Då och då kunde vi se det härjade ansiktet hos förste styrman, Ruben Jansson, dyka upp ovanför luckan när han skådade ner på vår verksamhet i lastrummet. Jag trodde att han var en ovanligt tystlåten person ända tills en av de gamla matroserna talade om för mig att han alltid tappade rösten i hamn.

På kvällarna gick vi i land men var försiktiga med de få franc vi ägde — i varje fall gäller detta de av oss som hade ont om pengar. Och jag hörde till den gruppen. De flesta av oss nykomlingar hade aldrig varit utanför Nordens gränser förr och den främmande atmosfären kändes spännande. De allmänna bekvämlighetsinrättningarna på gatorna, folks sätt att rycka på axlarna, butikerna, alltsammans var källor till gratis underhållning för oss. En del av oss blev över-

raskade över att det fanns så många blonda människor i staden, eftersom de ditintills trott att alla fransmän var svartmuskiga.

Några gånger slog vi oss också ner vid ett bord i någon av de många bordellerna och studerade händelsernas gång över ett glas billigt öl, medan vi försökte verka sofistikerade och världsvana. De flesta av flickorna lämnade oss i fred så snart de upptäckte att det inte fanns några pengar att hämta, men en del av dem kom gärna över och satt vid vårt bord en stund när de inte var upptagna på annat håll; förmodligen tilltalade väl vår ungdom deras modersinstinkter. Och atmosfären kändes upphetsande: kvinnornas närhet, luften som var tung av cigarrettrök, lusta, billig parfym, spritångor och tonerna av de senaste slagdängorna.

Senare på kvällen bestods det ofta en omväxling i underhållningen i form av slagsmål mellan svenska sjömän och franska *poilus*. Medan luften genljöd av stridslarmet och braket när glas och möbler slogs sönder, för att inte tala om skriken från Madame och hennes flickor, svepte vi vårt öl och hoppade kvickt över halvdörren i entrén och fortsatte till nästa hus innan polisen hann anlända.

En dag var jobbet med att trimma ballasten och säkra den med bräder och tunga kättingar äntligen slut, och en kylig, vintergrå morgon plockades seglen ut från segelkojen. Ett par dagar framåt sysslade vi sedan med att slå under segel, allesammans 00 och 0 hårdväders duk. Medan ångvinscharna slamrade gick de där långa korvarna av segelduk till väders samtidigt som en grupp ur besättningen skyndade upp i riggen för att ta emot dem och hala ut dem längs rånockarna, medan andra nere på däck gjorde ytterligare segel klara under segelmakarens överinseende. Sedan vi som befann sig uppe till väders hade gjort fast bändslen och lik vid jäckstagen och skurit i bukårdingar och gigtåg beslog vi våra segel i en snygg hamnfastgöring.

Jag kände mig genast hemma däruppe, men häpnade över hur stort allting var. Från den 50 fot långa röjlerån, som verkat så liten och bräcklig nerifrån däck, verkade fartyget självt så smått och grabarna som arbetade nere på däck föreföll långt, långt borta. Så smal hon är, tänkte jag, hur kan hon hålla sig på rätt köl med dessa hundratals ton stålmaster och rigg som höjer sig sextio meter upp i luften? Den frågan skulle komma igen vid ett par tillfällen senare.

Att slå under seglen var hårt arbete, men ett äkta sjömansjobb, och jag kände mig högst belåten med att det själsmördande arbetet med ballasten nu var avklarat intill dess vi kom till Australien. Allt eftersom arbetet fortskred lärde jag mig känna igen de vajrar och tåg som utgjorde fartygets rigg och kunde inte låta bli att tycka synd om eleverna, som började från absoluta början och inte hade en aning om vad vi egentligen gjorde.

Julen och nyåret tillbringade vi i hamn. Juldagen gick de flesta av oss till svenska sjömansmissionen. Det var min första jul borta från hemmet.

Strax efter nyår halade vi skeppet i torrdocka och medan vattnet pumpades ut ur dockan skrubbade arbetare stålet på sidorna och i botten, varefter de målade undervattenskroppen med skyddsfärg. Arbetet fortgick dygnet runt och vid flodtid en eftermiddag var vi redo att avsegla. En bogserbåt drog oss ut ur hamnen och förbi kustens grund och sandbankar. Ett efter ett sattes undermärsseglen och undre stagseglen och bogsertrossen började bli slack. Sedan sattes focken och som om den tröttnat på kappseglingen blåste bogserbåten en massa korta stötar och bad oss släppa. Vi lät trossen gå överbord och svepte förbi, medan bogserbåten blåste några långa signaler till avsked. Då hade alla segel satts så snabbt vi alls kunde skota ut och hissa dem. Kvällen var inne och vi seglade för egen kraft, brassade dikt bidevind och med kurs västerut. Akter om oss var Dunkerques ljus bara en glödande fläck på himlen och framför oss visade ett par ångare sina lanternor i mörkret över Kanalen.

Sedan allt tågvirke lagts i rullar och allt gjorts sjömansmässigt samlades alle man framför poopdäck och delades upp på vakter. Själv hamnade jag i styrbordsvakten, andre styrmans vakt. När vaktuppdelningen var klar hörde jag förstens röst för första gången, en hes men ljudlig viskning:

»Styrbords vakt, frivakt!«

Vi som ingick i styrbordsvakten drog oss till våra kvarter, inte längre en samling främlingar, främlingar både för varandra och för skeppet, utan en vakt. Som om förstens ord hade varit ett slags trollformel tycktes en helt ny känsla breda ut sig genom hela fartyget, som om vi först nu blivit en del av skeppet och hennes liv. Allesam-

mans hade vi på något sätt kommit varandra närmare — på något sätt var vi inte längre de främlingar för varandra som vi varit bara några ögonblick tidigare. När en av eleverna passerade mig på sin väg till babordsskansen sade han:

»Då ses vi klockan tolv, Kalle«, och jag svarade som om jag talat till en gammal vän:

»Stämmer precis, Iffo.« Dessförinnan hade vi knappt växlat två ord ens. Men nu, inför havet, hade vi allesammans blivit medvetna om att vi alla »satt i samma båt«.

Vi hade plötsligt förvandlats till fartygets besättning, ömsesidigt beroende av de andras styrka och förmåga och varje besättningsmedlems vilja att göra sin del av arbetet. Jag skulle tro att de flesta av oss var medvetna om den förvandling som skedde i samma ögonblick vakterna togs ut. I fortsättningen axlade var och en sin del av arbetet, av slitet, och de plikter som tillhörde vår nya existens, var och en efter sin förmåga. Om någon av besättningsmedlemmarna inte gjorde detta ogillades och fördömdes han av besättningen i dess helhet. Detta innebar att nybörjaren tog sin törn med att hämta maten från kabyn, diska och hålla skansen ren; och att han lade all sin kraft i halandet när ett rep sattes i hans hand. Det innebar också att vi, de »erfarna«, självmant och frivilligt steg fram när det gällde att sticka ut fockskotets oljiga, fjäderelastiska vajer medan iskalla sjöar vräkte fram över oss och att vi måste ta ledningen och sköta det svåraste och farligaste jobbet när det gällde att bärga segel. Gick någonting på tok vid sådana tillfällen, var det vi som bar skulden. Det innebar också att en nybörjare som tydligt och klart gjorde sitt bästa bemöttes med större respekt än en befaren matros som inte gjorde sitt yttersta när detta krävdes av honom. På land kan en människa genom att bluffa eller låtsa sig fram gå genom livet utan att omgivningen någonsin lär känna hennes svagheter och brister; men i vår värld var en sådan sak omöjlig och ingen tolerans visades den halvhjärtade smygaren.

Innan jag törnade in dröjde jag mig kvar ett tag på däck för att titta på fartyget. Medan vi satte segel hade jag blivit medveten om den där välkända rörelsen hos ett skepp som seglas brassat dikt bidevind, speciellt det där svajet mot lä som blir till en rullning när hon

seglas hårt. Svajet mot lä förenas gärna med att bogen lyfter sig när fartyget tar en mötande våg i vinkel. När vågen sedan passerar akteröver höjer skeppet på aktern och svänger över i lovart, intill dess nästa sjö höjer upp hennes bog igen. Det är ett ögonblick av spänning, trots och mod och skeppet överför gärna de där känslorna till alle man ombord. Att segla med vinden när sjön går hög är spännande nog, med skeppet kasande nedför vågorna som om de varit skidbackar, men ändå inte lika uppskärrende som att lovera med ett fint skepp i styv blåst.

Nu stod jag här i januarinattens mörker och såg på fartyget. Hon hade vaknat till liv nu. Precis som en vacker kvinna som för en tid har negligerat sitt utseende och sin hållning, därför att det inte funnits någon i närheten som brytt sig om det, hade hon nu plötsligt förvandlats till det verkliga fullblodet igen. Borta var den tid då vi hade halat och hävt med henne i hamnens trånga miljö. Nu hade hon brett ut sina väldiga vingar och skar sig lätt vajande fram mot lovart, och varenda detalj och varenda rörelse talade om kraft och behag. I hennes rigg spelade nordvästan ett ackompanjemang till havets rastlösa sång. Hennes bog höjde sig mjukt och sjönk lika mjukt ner igen medan riggen svajade över i lä. Nog var hon en hertiginna alltid! Redan då insåg jag, trots att vi än så länge fortfarande var främlingar för varandra, vilket fint skepp hon var.

Första dagen efter avseglingen från Dunkerque, en grå och regnig dag med styv bris, blev den första av de många dagar vi tillbringade med att vaska henne ren från den smuts som samlats i hamn. Vi lade inte vår kurs ner genom Kanalen, så arbetet fick avbrytas med vändningar, först med en vändning mot vinden och senare, när både vinden och sjön stadigt ökade, blev vi också tvungna att vända undan vind. Då och då minskade vi segel. Många av nykomlingarna var sjösjuka, vilket lockade fram de vanliga skämten och förslagen från veteranerna, samtidigt som den drabbade försökte vara på två ställen samtidigt — dels vaska skotten och dels hänga över relingen och må illa. Själv kunde jag inte se något roligt i de stackars satarnas konst, för mina egna erfarenheter i ämnet var fortfarande i färskt minne.

Långsamt men säkert kämpade vi oss västerut mitt i käftan på vinden och de branta kanalsjöarna. Den där motvinden bromsade visserligen

upp vår färd, men samtidigt påskyndade den vårt sammansvetsande till en effektiv besättning. När vi hunnit så långt att vi tagit oss förbi Ushant hade besättningen redan hunnit bli ett fint arbetslag, tack vare det nästan en gång i vakten återkommande arbetet med manövreringen och med att bärga och sätta segel igen, eit arbete som pågick både dag och natt.

Den 11 januari befann vi oss i Biskayabukten, det blåste hårt västerifrån och vädret blev stadigt allt sämre och sämre. Under det närmast föregående dygnet hade allt fler och fler segel bärgats.

Följande är en direkt avskrift av några noteringar jag gjorde under denna färd:

Den 12 januari började det blåsa på skarpen. Seglen bärgades så att hon den trettonde bara förde undermärssegel och undre stagsegel. Det regnade hårt hela tiden och vinden tjöt i riggen så att man inte kunde höra något annat. Vi undrade allesammans hur länge skoten och seglen skulle hålla.

Vid tolvtiden på middagen kallades frivakten upp, eftersom vi skulle dreja runt.

Till en början verkade det som om hon inte skulle gå att få runt, så stagfocken sattes på nytt (den hade bärgats omedelbart innan). Då började hon långsamt gira runt. Sjöarna gick mycket höga; en synnerligen grov sjö. När hon började gå över på andra bogen och hade sjöarna tvärs såg vi som halade i lä storbrassar storråns nock försvinna i kammen på en brytande sjö (jag trodde faktiskt inte mina ögon förrän jag efteråt hörde andra säga att de sett samma sak). Det var inte lätt att hala brassarna under sådana förhållanden. Ibland hamnade vi i spygatten i lä och andren vrålade: »Håll i»!

Medan vi halade mesanbrassarna såg vi stagfocken blåsa i tusen bitar. Strax efteråt gick mesanseglet samma väg. Det var bara liken kvar som visade var två nästan nya segel hade suttit.

Sedan vi klarat upp på däck sändes hela vakten ner i förrådsrummet, där en del av surringarna hade slitits loss.

Här möttes vi av en häpnadsväckande syn. Durken var täckt av ett fotsdjupt lager av mjöl, uppblandat med konservburkar, russin, ris, etc. Jag arbetade därnere ända till åtta glas (fyra em), då Jansson och jag gick upp på däck för att avlösa männen vid ratten.

Det regnade inte längre men blåste ännu hårdare än tidigare, och sjöarna var stora som hus. Havet doldes nästan av farande skum. Himlen var gulgrå till färgen och såg alldeles onaturlig ut.

Sjöarna vräkte över skeppet på läsidan och kom svepande över lovartsidan och slets sönder av vinden. Gång på gång trodde jag att skeppet inte skulle kunna resa sig igen. Värst var det när fyra-fem stora sjöar kom svepande i serie och vinden ökade samtidigt, medan skeppet desperat försökte räta upp sig igen. Då tjöt det vilt i riggen och hela fartyget skakade.

Det var ett rent under att allting höll. Segelmakaren förklarade efteråt att om hon hade varit ett vanligt skepp, så skulle hon tveklöst ha gått under. Det tror jag också.

Skansen var i en enda röra. Bänkar, sjökistor, matverktyg och skodon hasade från ena väggen till den andra och flöt i vattnet som vräkte över till lovartsidan var gång skeppet rätade på sig.

När vi kom upp på däck igen, vid midnatt, hade stormen börjat blåsa ut. Andra vakten hade satt övermärsseglen. Vi fortsatte det goda verket och klockan fyra på morgonen hade vi allt i ordning igen. Dagen var lugn, med hävande dyningar.

Så förlöpte min första storm i en råseglare. Sedan dess har jag fått uppleva många fler, men jag tror faktiskt inte att jag någonsin sett så branta och samtidigt stora sjöar som under den där första stormen.

Medarbete i årsboken 1967

med fotografier från lyckade och intressanta båtutfärder

med artiklar om någon trevlig upplevelse under sommaren

med färdbeskrivningar på något favoritstråk i Mälaren eller skärgården.

Bidrag sändes till

Ville Sandberg, Bergsundsgatan 11, Stockholm



Följande medlem har sedan förra årsboken utgavs för alltid lämnat sällskapet.

Algot Johansson

*Nyss fåglarna sjöngo på nytt om vår
Nytt hopp gav den lyckliga låten
Men mig, som vid fönstret står,
I halsen sitter gråten.*

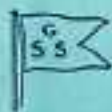
*Nu blommar all världen och sommarn drar in
Bland ljusgröna dungar och gården.
All världen är skön, all världen är min
Och jag är en son av all världen.*

*Och törnrosenröd lyser morgonsky
Och morgonens dimmor sig lyfta,
All världen är ung, all världen är ny,
Och ändå så ville jag snyfta.*

*Ty morgonen kommer för klar, för snar,
För friska dess daggdroppar dugga
Den lyser för ljust på den som var
för nyss i dödens skugga.*

Gustaf Fröding

SALLEKAPST



FRAMTIDEN

SATEN