

Årsbok

GÖTA



SEGEL SÄLLSKAP

1967

RUST-OLEUM®

(född på sjön)

EN FÄRG FÖR BÅTAR

RUST-OLEUMs båtfärger med fiskolja öppnar oanade möjligheter för båtägare.

RUST-OLEUM löser på ett effektivt sätt problemet med

- Fuktigt trä
- Roatiga järnkölar
- Gräs och snäckor
- Blåsig fernissa och färg
- Glasfiberplast

Komplett målningsprogram från köl till masttopp för såväl trä-plast- som metallbåtar.

® Inregistrerat varumärke.

Tillverkas av Rust-Oleum Corporation, USA.

Försäljes av

LÖWENER

Vretarvägen 2, Solna
Telefon 96 01 60

Sänd in detta kort vid adressändring eller vid byte av båt.

Navn: _____

Address: _____

Tel: _____

Ny address: _____

Ny tel: _____

Båt: _____

ny

såld

næmændring

Datum

/ /

19

Parto

GÖTA SEGEL SÄLLSKAP

BOX 9022

STOCKHOLM 9

Årsbok

Göta Segel Sällskap

1967



Förord

Detta är 10:e årsboken undertecknad har nöjet att vara med att redigera. Det var med stor tvekan jag 1958 åtog mig detta hedersuppdrag men jag har aldrig behövt ångra det, med hjälp av sådana experter som Per Ollén och Gunnar Pilbring har det ju inte varit något problem med ombrytning, lay-out och sådana saker, som man förut ej haft en aning om, men som det varit intressant att få en inblick i. Största arbetet har bestått i att övertala medlemmarna att i skrift berätta något om vad de upplevat under sina färder på hav och i skärgårdar. Sedan de väl fattat pennan har resultatet oftast blivit över förväntan.

I och med utgivandet av denna årsbok, den sista som jag som årsboksredaktör medverkar i, ber jag få tacka läsarna och medarbetarna under de gångna åren för den hjälp och uppskattning jag fått mottaga. Samtidigt hoppas jag att Gunnar Pilbring kvarstår som redaktör ytterligare några år, att han är rätte mannen för detta jobb tror jag att jag kan garantera.

Snart är sommaren här, efterlängtd särskilt av oss seglare, den tid då vi lever upp på nytt och samlar krafter för att klara oss över den gråa och mörka årstiden. Sommaren 1966 var ljuvlig, hoppas sommaren 1967 blir minst lika bra. Och så skriver jag som jag skrev i årsboken 1958: »Glöm ej din loggbok, så att även dina kamrater kunna få del av dina upplevelser! Och ha kameran laddad! Om du vill ha någon mer årsbok.

Hej så länge!

Ville Sandberg

Verksamhetsberättelse för år 1966

Styrelsen för Göta Segel Sällskap får härmed lämna följande verksamhetsberättelse för år 1966.

Sällskapet hade vid årets början 447 medlemmar, och vid dess slut 456 därav 54 damer. 239 båtar var vid årets slut inregistrerade, därav 140 segelbåtar, 19 kanoter, 17 jollar och 63 motorbåtar.

Styrelsen har bestått av följande personer:

Ordförande Sven Ejdestam, vice ordförande Hans Lindqvist, sekreterare Stig Österberg, kassör Hans Gåling, intendent på Jungfruholmarna Nils Gustafsson, hammchef Roland Appelgren, varvschef på Långholmen Lennart Almquist, varvschef på Gröndal Will Bäckström och Rolf Bäckström, klubbmästare Gunnar Pilbring, kanotchef Kjell Emilsson och ledamot utan särskild funktion Lennart Runström.

Under året har 3 allmänna möten och 10 styrelsemöten hållits.

Varv och hamnar har under året varit fullbelagda. På Gröndalsvarvet har omfattande arbeten med taket planerats och delvis utförts. Nya elkablar har också dragits, eldsläckare har utplacerats. Beträffande den planerade bryggan i Gröndal så har vi varit i kontakt med Beckers, Polisen och Brandkåren och alla har tillstyrkt. Trots påstötningar har Gatukontoret ännu ej avgett sitt utlåtande.

På Jungfruholmarna har klubbhuset målats utvändigt. Elkabeln har beställts och vi hoppas att arbetena kommer igång efter islossningen i vår. Sopbränning har helt upphört på holmarna. Soporna samlas nu i papperssäckar och körs över till Jungfrusund där de hämtas av renhållningen.

Piggjöllelägret hölls som vanligt i juni. Det hade utökats från 12 till 18 deltagare. Lägerledare var Per-Johan Ytterman med assistans av Clas Silberg och Kjell Wilhelmsson. Husmor var Anna Gustafsson.

Sällskapet har som vanligt medverkat vid Mälar-regattan på Björkfjärden.

Högtidsseglingen startades den 14 augusti men mössgynnades tyvärr av dåligt väder. 118 deltagande båtar sändes över startlinjen.

Körvåren hade framflyttats en dag, i det att seglingen hölls lördagen den 1 oktober. Supén aväts under stort glam på kvällen. På söndagen sköts startskott för Eskadersegling mot hemmahamnen. En uppsamling av den utdragna eskadern skedde utanför Gröndal därefter fortsatt segling med rundning av kvastprick utanför Stadshuset på Riddarfjärden.

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

Stockholm den 16 februari 1967.

Sven Ejdestam

Stig Österberg

K. Å. Emilsson

Hans Lindqvist

Will Bäckström

Roland Appelgren

Lennart Runström

Hans Gåling

Lennart Almqvist

Gunnar Pilbring

OMEGA

TISSOT

Köp hos Haxse 'Tick-Tack', han vet vilken som är bäst

Y. Lindvalls Urhandel

S:t Eriksplan 17 - Telefon 3022 75

GÖTA SEGEL SÄLLSKAP

Adress: Box 9022, Stockholm Sv. Postgirokonton 28 48 46.

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

STYRELSE:

Ordförande: Sven Ejdestam, Nybohovsbacken 89, Stockholm. Tel. 19 70 90.

V. ordförande: Hans Lindqvist, Tussilagostigen 7, Älvsjö. Tel. arb. 19 86 30, bost. 88 36 58.

Sekreterare: Stig Österberg, Hövdingagatan 25, Hägersten. Tel. arb. 23 59 30, bost. 18 17 92.

Kassör: Hans Gälling, Vihyholmsvägen 18, Älvsjö. Tel. arb. 45 26 20, bost. 86 98 90.

Intendent på Jungfruholmarna: Anna Gustafsson, Helenebergsgatan 8 B, Stockholm Sv. Tel. 69 11 29.

Varvschef Långholmen: Lennart Almqvist, Vapengatan 15, Hägersten. Tel. 45 78 06.

Varvschef Gröndal: Will Bläckström, Gröndalsvägen 5, Stockholm Sv. Tel. 18 48 67.

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

Klubbmästare: Arne Sandberg, Strahlenbergsgatan 22, Johanneshov. Tel. 48 10 23.

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

Ledamot: Lennart Runström, Wollmar Yxkullsgatan 31, Stockholm Sö.

REVISORER:

Bo Fagerström, Hornsgatan 188, Stockholm Sv. Tel. 69 36 69.

Bertil Friisk, Vindrugarvägen 4, Stockholm Sv. Tel. 68 39 01, arb. 82 03 00/108.

REVISORSUPPLEANT:

Bo Svantesson, Dalagatan 76, Stockholm Va.

ÅRSBOKSREDAKTÖR:

Gunnar Pilbring, Bastugatan 57, Stockholm Sv. Tel. 84 86 10.

MÄTNINGSMAN:

Svanste Hellhuger, Kompenentsbacken 34, Stockholm No. Tel. 63 24 40.

GSS KOMMITTÉER 1967

Jungfrukolanskommitté

Gunnar Keijser, sammankallande: Storsvingen 42, Hågersten. Tel. 46 28 44.

Per Pettersson, Kjell Emilsson, Per-Johan Ytterman, Per-Arne Ytterman, Karl Pettersson, Gösta Berndtson, Anna Gustafsson.

Koppseglingskommitté

Hans Lindqvist, sammankallande: Tusclagostigen 7, Älvsjö. Tel. 88 36 58.

Scante Hellhager, Bo Fugerström, Ternus Kempe, Erik Jansson.

Klubbkommitté

Arne Sandberg, klubbmästare: Strahlenbergsgatan 22, Johannesbov. Tel. 48 10 23.

Roland Appelgren, Gösta Andersson, Walter Sjöstedt.

Valberedningskommitté

Curt Wikström, sammankallande: Coldinuttrappan 5, Stockholm K. Tel. 50 98 42.

Ove Alderbäck, Hans Lindvall, Bertil Wiberg, Keijo Aaltonen.

Organisationkommitté (tillfällig)

Rolf Renneberg, sammankallande: Postiljonsvägen 14, Ensked. Tel. 48 96 97.

Sture Süderberg, Torsten Johnson.

S. Jacobsson

Segelmakeri

Specialité: **YACHTSEGEL** av dacron

LILLA BJÖRKNÄS - KLINTEN
Tel. 715 22 30

EKONOMISK ÖVERSIKT 1966
INGÅENDE BALANS 1/1 1966

<i>Tillgångar:</i>		<i>Skulder:</i>	
Checkräkning	2: 08	Kassa	632: 96
Andelar	3.850: —	Bank, sparkasseräkn.	514: 64
Div. personer	2.233: 77	Bank, kapit.saml.räkn.	22.449: 91
Andelsröntor	1.540: —	Postgiro	17: 08
Investeringsfond	8.431: 14	Div. personer	1.285: 73
Dansbanefond	1.825: —	Jungfruholmarna	1: —
Lån Gbg's bank	4.000: —	Långholmsvarvet	1: —
Kapital	3.022: 33	Gröndalsvarvet	1: —
		Inventarier	1: —
	Kronor 24.904: 32		Kronor 24.904: 32

VINST- OCH FÖRLUST KONTO

<i>Utgifter:</i>		<i>Avsatt till</i>	
Jungfruholm. omk. ..	3.955: 11	investeringsfond ..	3.500: —
Hannomkostnader			35.279: 17
Långholmen	2.855: 40	Överskott	3.390: 44
Gröndal	531: 25		Kronor 38.669: 61
Varvsomkostnader			
Långholmen	730: 24		
Gröndal	8.061: 03		
Arkivomkostnader ..	350: —		
Kappsoglingar	177: 50		
Mållarregattan	904: 73		
GSS-Nytt & Årsboken	3.997: 50		
Utgiftsröntor	390: 29		
Skatter	704: —		
Arvodet	3.095: —		
Sammanträden	458: 79		
Porto	1.132: —		
Elavg. Långholmen ..	1.135: 16		
Elavg. Gröndal	44: 84		
Tel.avg. Långholmen ..	458: 15		
Tel.avg. Gröndal	478: 50		
Försäkringar	491: —		
Uppvaktningar	238: —		
Arg. till förlusd	870: —		
Piggjollarna	288: 80		
Övr. kostnader	831: 88		
		<i>Inkomster:</i>	
		Årsavgifter	6.535: —
		Straffavgifter	71: —
		Arbetsplikt	450: —
		Jungfruh. förv.	140: —
		Skäpavgifter	197: 50
		Varvsavgifter	27.323: —
		Inreg. avg.	1.420: —
		Gåvor	170: 86
		Donerade andelar och	
		andelsröntor	210: 50
		Räntor	1.681: 36
		Fester	222: 18
		Standarter etc.	231: 50
		Piggjollelägret	16: 71
			Kronor 38.669: 61

UTGÅENDE BALANS KONTO 31/12 1966

<i>Tillgångar:</i>		<i>Skulder:</i>	
Kassa	23: 01	Checkräkning	0: 45
Bank, sparkasseräkn.	8.769: 68	Andelar	2.350: —
Bank, kapit.saml.räkn.	17.376: 23	Div. personer	2.565: 58
Postgiro	2.302: 02	Fj utnyttjade anslag	450: —
Jungfruholmarna	1: —	Andelslänor	940: —
Långholmsvarvet	1: —	Investeringsfond	11.931: 14
Gründalsvarvet	1: —	Dunsholmsfond	1.825: —
Inventarier	1: —	Lån Gbgs bank	2.000: —
		Kapital	6.412: 77
	<hr/>		<hr/>
	Kronor 28.474: 94		Kronor 28.474: 94

GROLLS

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

Även för båten har vi utrustning såsom:

Savsäckar - Båtdynor - Kapellduk
Däcksduk - Flaggor mm. mm.

Välkommen till

AB L. GROLL

Järntorget, Stockholm tel. 23 31 45

Avgiftsbestämmelser 1967

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	15: —
Båtavgift senior (som ej utnyttjar hamn eller varv) . .	10: —
Båtavgift junior (som ej utnyttjar hamn eller varv) . .	5: —
Hamnavgift (för båt som ej ligger på sällskapets varv)	75: —
Hamnavgift kanotsektion (för båt som ej ligger på sällskapets varv)	35: —
Varvshyra, grundavgift	25: —
Varvshyra Långholmen per m ² (pensionär betalar halv avgift)	11: 50
Varvshyra Gröndal per m ² (pensionär bet. halv avg) (I varvshyran ingår obligatorisk hamn- och båtavg.)	14: 50
Skåphyra i mån av tillgång	15: —
Arbetsplikt*	50: —
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 sommartid över en vecka betalar 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 på sällskapets anläggningar eller lokaler.

Kallelse sker med postens inbetalningskort. Påtecknat belopp inbetalas endast vid frånvaro. 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	5:—
Standert, segelbåt	5: 50
Standert, segelbåt större	6:—
Standert, motorbåt	7:—
Standert, bords-, siden	9:—
Stävmärke	5:—
Jackmärke, tyg	3: 50
Kavajmärke, metall	6:—
Nycklar	6:—

Ovanstående försäljes av kassören.

Firma

Fager & Nordqvist

modellsnickeriverkstad

Renstjärnasgatan 12

Telefoner

43 24 83 — 44 45 60

Vad skall vi satsa på?

Ja, svaret är givet: »Ungdomen och framtiden». Nå, men hur skall vi då planera för GSS de kommande åren.

Tyvärr har vi ju bara 1-årskontrakt på hamn och varvsplatserna, Långholmen och Gröndal. Det är emellertid troligt att vi även i framtiden får behålla bryggorna, men uppläggningsplatserna är dömda att försvinna snarast.

Vi får med all säkerhet finna oss i att bli hänvisade till ett samlingsvarv i stadens periferi. Det betyder dock inte att uppläggningsplaneringen behöver bli sämre, men vi förlorar en del av vår självständighet.

Tröstande är att vi i gengäld slipper många bekymmer. Hoppas i alla fall att det dröjer många år och att Gröndalsvarvet håller sig upprätt tills vi blir vräkt. På tal om Gröndalsvarvet, så vet vi väl inte vilket som är bäst, att riva det eller att reparera för ett par tre tusen varje år. Byggnaden blir inte märkbart bättre hur mycket vi än investerar.

Nej, att investera några större belopp i våra varv är knappast tillrådligt f. n. Däremot måste vi nog se till så att vi får behålla våra centralt belägna bryggor. Ävenså är det viktigt att avkräva myndigheterna ett så snabbt beslut som möjligt i markfrågorna.

Nå, vad skall vi då investera i den närmaste tiden. Ja, vi har ju Jungfruholmarna och de stiger bara i värde för varje dag som går. Varje krona som investeras där förräntar sig kraftigt. Men även Jungfruholmarna kan så småningom förlora sin attraktivitet genom att de blir kringbyggda, inte så att vi måste sälja dem, men vi bör redan nu planera en eventuell annan uthamn, kanske i saltsjön. Den uthamnen bör kunna nås per bil och ha minst 150 båtplatser. Vidare bör väl ett mindre hus finnas tillgängligt. Man kan nog med fördel acceptera ett arrende på längre tid i stället för köp.

Vad skall vi då göra för att få någon närmare klarhet i vad vi vill?

Ja, det enda möjliga är att upprätta tilsbundna planer, t. ex. ett-, tre- och sjuårsplan. Planerna måste vara väl genomtänkta och godkända av ett möte, emellertid skall de givetvis kunna ändras om så är nödvändigt. Styrelsen får lov att tänka igenom frågekomplexet och ta upp det på ett möte.

Nu är väl i alla fall den allra närmaste planen att segla under sommaren 1967.

Med önskan om God Vind i GSS Segel

Sven Ejdestam

GSS:are!

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

Båtsnide 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

Nils Gustafsson



lämnade för alltid sina seglarkamrater i Göta Segel Sällskap den 27/9 1966. Han var född den 22/9 1910.

Genom sitt glada och trevliga sätt var han född till föreningsmänniska och när han 1931 blev medlem hos oss dröjde det ej länge innan han blev anlitad som funktionär. Efter diverse uppdrag i kappsegelingskommittén och nöjessammanhang invaldes han 1937

i styrelsen och blev sedan sekreterare åren 1938—1956. 1961 blev han intendent på Jungfruholmarna och detta var han till sin död, med avbrott år 1964.

Dessa uppgifter säger så litet om Nisses verksamhet hos oss även om 25 års styrelseuppdrag hör till tätgruppen. Han har alltid haft en utomordentlig kontakt med våra medlemmar och bland seglarkamrater i andra sällskap, varför han ofta anlitas för ordnande av diverse uppdrag för styrelsen, ty klarade han ej själv saken så hade han alltid villiga och kunniga kamrater som hjälpte honom. Han behövde inga instruktioner eller ordningsregler utan fick både äldre och yngre medlemmar att uppträda på rätt sätt och bli hjälpsamma Götamedlemmar.

På Jungfruholmarna trivdes han och medlemmarna trivdes med honom. Som morgonmänniska hann han ofta utplåna spåren efter nattliga fester innan de flesta hunnit vakna. Till sammans med sin fru skötte han holmarna utmärkt och deras arbete med Piggjöllelägren var förnämligt och ungdomarna var mycket förtjusta i dem.

Götamedlemmarna deltagar varmt i Annas djupa sorg.

E. J.

OLIVIA II



Efter att ha sålt min vackra båt SIRENA och i stället skaffat mej en sjötomt på Kungshatt kan man ju tycka att man på gamla dar kunde vara nöjd med detta. En varm och ombonad stuga. Ett utsiktsberg där det vimlar av båtar nedanför.

Ack nej. Att se goda kamrater i präktiga båtar elegant glida förbi och själv stå rotfast på berget blev efter några år för svårt. Tanken på ett nyförvärv började mala.

Hon skulle vara överkomlig i pris.

Hon skulle vara tillräckligt liten för att vara lätthanterlig.

Hon skulle vara stor nog att rymma fyra kojor.

Vidare skulle hon, på grund av tidsbrist, vara så gott som underhållsfri.

Till slut fastnade vi för Fidrans skrov men då vi inte ville ha henne allt för steril ville vi ha däck, ruff och inredning av trä. Dels av utrymmesskäl men mest av sunt förnuft ville vi *ej* ha självlänsande brunn.

Många båtar har jag seglat men aldrig har sjöarna vräkt in i brunn. Varför skulle de då göra det på Fidran som i alla fall är en god sjöbåt? Dessutom tror jag att dessa grunda brunnar är farligare än de icke självlänsande emedan besättningen sitter allt för oskyddad och vid en plötslig krängning lätt kastas ur båten. Detta är alltså *min* åsikt och handen på hjärtat, är det inte så att dessa sittlädor till brunnar samt mantåg och hela havskryssaratiraljen är en fluga eller en fix idé som mer är till hinder och förfång än till verklig nytta. Jag ställer gärna upp och diskuterar fallet med havskappsegelarfantasterna.

Då jag, fortfarande av tidsbrist och tyvärr också av ett grundligt opraktiskt handlag, inte var i stånd att själv göra träarbetet på båten vidtalades Karl Johan Jakobsson på Ingarö att bygga. Karl Johan är möbelsnickare och inte båtbyggare. Han har dock seglat som eldare på bogserbåtar i sin ungdom. Av detta lärde han sig att ventiler på båtar skall vara runda. Annars är det inte en båt eller också är det inte en ventil. Ritningen till jobbet fick Karl Johan i form av diverse skisser som ändrades varje dag dels av beställaren dels av byggmästaren. Resultatet kan man kanske tvista om.

Om linjerna på överbyggnaden inte smeker det konstälskande ögat så är inredningen i alla fall både vacker och praktisk. En besökare som tittar in i båten häpnar över den prunkande orientaliska prakten och över de stora utrymmen som finns där.

Först då skansen.

Här är två kojor som man ligger rak i även om man är två meter lång. Under dessa tre stora draglådor varav den mittersta, mellan kojerna, lätt kan bytas ut till en toalettstol. Då

överbyggnaden skjuter för om masten har man i skansen god sitthöjd. Dagsljus får man från fyra runda ventiler varav två är riktade framåt. Durken är av mörk honduras med inläggningar av mycket ljus, kvistfri gran. Ek finns i balkar i taket och vertikalt inramande öppningen mellan skans och salong, eller skall vi säga ruff så låter det inte så märkvärdigt som det egentligen är.

Själva ruffen, alltså, har två kojor som tyvärr endast mäter 189 cm per styck. Det räcker för oss ty ingen av oss är längre än 182. Under dessa kojor har vi våra liggande garderober. Över kojerna löper hyllor vars framkanter är 10 cm breda, stoppade med skumgummi och klädda i samma tyg som garneringsdynorna. Skottet mot skansen domineras på babord av en venetiansk spegel och på styrbordssidan av en lykta i koppar med slipat spegelglas i ryggen som ger ett dubbelt glitter åt ljuslägan.

Nej, jag skall inte falla för frestelsen att räkna upp alla härligheter vi har ombord att se och känna på. Vi skall istället hålla oss till de kärva linjer som kan tilltala en praktisk seglare.

Ingen jättehög tröskel hindrar utfarten till den redan nämnda sittbrunnen. Då vi inte ville ha stickkojor har vi på babords sida i brunn pentryt som Elsy med all rätt inte vill ha inne i ruffen.

— Tänk bara hur det skulle bli när man steker fläsk.

Nej, utomhus. Eventuellt med kapell över om det regnar. Gasolköket är dock kardanskt upphängt för det händer att man vill ha något i sig under dygnslånga sträckbogar. På motsatta sidan har vi glas, porslän och sådana verktyg i en hurts som ser likadan ut som pentryt.

Vidare akterut har vi en präktig rejäl skotbänk av teak och bakom den rorsmannens plats som är lock till ett jätteutrymme där vi förvara bl. a. utombordsmotorn med bensin, ankare, tågvirke, regntöj, diskbalja m. m.

På akterbogen, halvvägs mellan däck och vattenlinjen, sitter en mystisk ekkloss som tjänar som fäste till den lilla utombordsmotorn när vindgudarna sover ut. En snurra har

så många fördelar framför en inombordsmotor att vi valde den något oklädsamma ekklossen. Experter ansåg att detta beslag vid krängning skulle bromsa båten och att stort sprut skulle uppstå där. Konstigt nog bildas emellertid en sorts vågdal just där beslaget sitter så något obehag av det har vi inte haft.

Hur är nu detta konstverk att segla?

Jag skall vara ärlig. Det är klart att en båt som är sex meter lång och 2,20 bred samt med onaturligt höga fribord inte kan vara någon snabblopare. Men man blir ändå förvånad över hur bra hon går. Konstigt nog minst långsamt i lätt väder.

Man blir också angenämnt överraskad när man märker hur styv hon är. Vi kryssade ner och rundade Landsort i hård vind och grov sjö. Vi hörde att det var 15 meter/sek. vid fyren då. Det märkte man inte. Båten gick mycket lugnt och fint.

Hon är också mycket trevlig att bo i. Den beboeliga volymen måste vara större än Folkbåtens. Och till sist hur trivs man med plast. Jo, tack. Det är lugnt och skönt. Inget som rostar eller ruttnar här inte. Och starkt så in i baljan.

Nå, vad kostar denna pärla bland båtar. Jag förde noggranna räkenskaper under byggtiden och ställer dessa gärna till förfogande om någon medlem tänker starta ett liknande bygge.

I grova drag ser kostnaderna ut så här:

Från Fisksätra skrov Fädra med roder	5.550:—
Byggkostnader hos Karl Johan	1.500:—
Mast och bom från England	1.425:—
Segel från Jakob, de bästa som finns	880:—
Skrotbly	710:—
Rigg från Benns	412:55
Trävirke	818:90
Groggvirke	205:—
Skruv, lim och beslag	195:20
Färg och fernissa	181:93
Diverse	298:60

Summa för hela härligheten Kronor 12.177:18

LP

»Kämpen»

Då man som jag är båtintresserad, men av olika skäl varit utan båt några år, kan man ju ändå inte låta bli att gå i båt-funderingar.

Den första och största frågan är: är det motiverat att ha båt med hänsyn till den tid man måste lägga ned på detta? Den andra frågan är om kostnaderna kan anses rimliga.

Svaren på dessa frågor blir beroende på vilken storlek båten måste ha och därmed även dess användning. För min och min familjs del få vi efter att ha använt vår båt, en »Fingal», en säsong svara ett obetingat ja på båda frågorna.

Vi upplever sommaren på ett helt annat sätt i båt. Det känns verkligen att det är sommar när man är ute på sjön. Mina två grabbar kan även de få ut mera av den ljusa årstiden.

Med hänsyn till familjen har man ju att välja mellan två olika sorter av segelbåtar, nämligen mellan i ena fallet en båt för kappsegling, t. ex. kanot, Ok-jolle, finn-jolle, folkbåt o. dyl. i andra fallet kust- eller havskryssare. Med ex. en jolle blir det ju mest kappsegling och mycket bilåkande så familjen får oftast sitta kvar hemma. Det andra alternativet innebär betydande ekonomiska uppoffringar men ger i gengäld oss mycket mera. Vi valde alltså det senare och nedan skall jag försöka göra en kortfattad redogörelse för vår båts tillkomst.

Jag hade tidigare en folkbåt FS 706. Den byggdes på ett Skåne-varv och levererades skrovfärdig och däckad. Resten, inredning, ytbehandling, beslag, rigg och segel, blev mycket eget arbete och lite beställningar. Båten blev på så sätt betydligt billigare och vi fick den som vi ville ha den. Dessutom var det trevligt och gav en viss tillfredsställelse att ha åstadkommit något själv. Nackdelen var jaktet för oss få båten klar. Tyvärr var jag tvungen att sälja den efter ett par år, och med stor saknad såg jag den nye ägaren segla bort från Götas hamn.

Så gick några år och det blev åter aktuellt med båt-köp. Det blev mycket funderande och många diskussioner med min fru. Folkbåtens seglingsförmåga var vi mer än nöjda med. Den



krävde dock en hel del utrustningsarbete. Den kanske var litet för trång för en växande familj, samt ingalunda minst, priserna på färdiga båtar i bra skick alltför höga för oss. Återstod frågan: skall vi skaffa oss en ny folkbåt på samma sätt som tidigare, eller göra som min fru tyckte, få tag på en bra begagnad havskryssare? Priserna på dem visade sig tyvärr ännu mycket högre, så det alternativet måste vi förkasta.

För oss är det mycket lättare att spara ihop till olika detaljer under byggets gång än att under samma tid spara ihop till en ny färdig båt. Vi var överens om att inte förorsaka oss några större skulder. Om man bygger färdig en folkbåt eller går upp något i storlek till ex. RORC klass IV är arbetet ungefär detsamma. Kostnaderna bli ju något högre, men andrahandsvärdet betydligt större.

Vilken storlek? Vilken ritning? Vilket material? En sak hade vi klart för oss, om vi väntade något eller några år skulle det ha skett en enorm utveckling just på detta område. Fler båttyper, pressade priser, ev. färdiga-byggsatser, beslag m. m. I och med båtutställningen 1964 fick vi blodad tand.

Vi gjorde en inventering av vad marknaden hade att bjuda på och i samband därmed kostnads- och arbetsplanläggning. De båttypen vi valde mellan var »Fidra», som dock tycktes alltför liten och som jag ej trodde mig trivas med rent seglingsmässigt, dels MFI:s stora laurinare som var dels för dyr, dels för stor. Kvarstod »Fingal» och »Indra». Jag tyckte det inte spelade så stor roll om båten var några cm längre, bredare eller djupare. Det innebär för oss att den ena båten är så god som någon annan, huvudsaken är att den som har den är nöjd med den. Vilken av de båda sistnämnda motsvarade våra behov bäst?

Vi beställde till slut ett »Fingal»-skrov med rätt att senare ev. komplettera med plastdäck. Jag gjorde flera ritningsförslag i stil med LA-kryssaren för överbyggnad o. dyl. Det blev ej så bra, ty det extra utrymmet kunde endast användas till bokhyllor och det var svårt att få harmoniska linjer. Aktern var också besvärlig att lura ut. Med hänsyn till andrahandsvärdet beslöt vi bygga båten så att den uppfyllde alla bestämmelser för havskappsegling och att undvika allt för stora individuella egenheter. Vi var dock överens om, att båten skulle användas på samma sätt som vår tidigare folkbåt, d. v. s. för inomskärssegling, då varken min fru eller jag gillar havssegling i någon högre grad.

Då vi kommit så långt var det närmast på min frus inrådan som vi kompletterade skrovet med plastdäck och plastöverbyggnad. Vi togo dock ej standardfärgen (blå) utan valde vitt även till detta. Vi tyckte båten blev snyggare så och mera oöm för småskavanker. Att solljuset skulle irritera för mycket var vi ej rädda för, jag anser seglen spela större roll och vi ha ej ångrat oss.

Så var de stora detaljerna klara. Skrov och däck i plast, köl inbakad och roder på plats. Vi var rädda för att det skulle bli obekvämt att gå in och ut i ruffen, då sittbrunnen är självlänsande och det är en hög kant mellan ruff och sittbrunn. Detta uppvägs av den trygghetskänsla man erfar, då båten kan kränga hårt vid friska vindar även inomskärs.

Återstod de olika detaljerna. Mast och bom gjordes av gran sommaren 1964, blev snygga och bra. Beslagen gjordes av rostfritt stål i likhet med riggen. Totalt hade det kanske blivit nästan lika billigt med plastmast och rigg i standardutförande. Frågan är om utseendet kan väga upp allt arbete. Detta var väl den enda större detalj där resultatet kan diskuteras.

Då det är praktiskt taget lika mycket arbete att göra resp. detaljer av bästa material som av ett billigare, och materialpriserna ej skiljer sig så mycket, gjordes allt i bästa möjliga utförande i vårt tycke. Så t. ex. gjordes inredningen av plywood av hondurasmahogny och Bangkok-teak. Slutresultatet blev något dyrare, men vi är helt nöjda med det nedlagda arbetet och resultatet.

För att få inredningen så bra som möjligt gjordes många studiebesök på liknande båtar, ägarnas åsikter efterhördes och beaktades. Dessutom studerade jag ritningar och litteratur på både svenska, engelska och amerikanska båtar i samma storlek. Jag fotograferade så många detaljer som möjligt, mätte upp och skissade. Det blev ett ganska omfattande material, som intresserade kunna få låna.

Det hade varit idé att bygga två lika båtar när man ändå passade till alla bitar, sedan skulle man sålt den ena. Ekonomin räckte dock ej till detta.

I förpiken ha vi två kojor med stuvutrymme under. Akter om dessa 2 st garderober. I ruffen är pentryt vid masts-kottet om styrbord, samt 2 långa kojor med fällbart, svängbart bord emellan. Vid nedgången till ruffen en platta för disk m. m. Där finns även pentryppump samt 2 st utdraghara plastdiskhoar. Under trappan finns plats för inombordsmotor, men vi använder det som stuvningsutrymme. Luckan framför detta används som bord i sittbrunnen. Vi äter i sittbrunnen så ofta som möjligt, i ruffen sitter man så lågt att man har dålig sikt ut. Akteröver finns 2 st instickskojor. De är utmärkta att förvara segel och sängkläder i under segling. Då vi sover ligger frugan och jag i förkojorna och grabbarna, 3 och 8 år, i varsin instickskoj. Detta ger bästa platsen, ty ruffen är då tom och

mera användbar. Längst akterut finns stuvutrymme för bensin, fotogen, kamin, ankare, tampar, friholtar m. m. Aktersnurran, en »Sea-Gull», sitter alltid på sin plats, lätt nedfällbar.

På vår båt finns en plexiglasruta vid ruffens akterkant och tillsammans med den fällbara spray-hooden ger den ett utmärkt skydd mot vatten och vind. Utseendemässigt kanske inte så elegant, men där ha praktiska synpunkter fått överväga.

Seglingsmässigt har båten helt motsvarat våra önskemål. Den är lätt att segla ensam och tillräckligt snabb. Har ännu ej deltagit i några havskappeglingar, men det var ju ej heller meningen från början.

Avslutningsvis få vi hoppas, att alla båtägare i GSS äro lika nöjda som vi med vår och hoppas att sommaren 1967 blir lika givande som den gångna.

Med seglarhälsning!

Kennert

Firma Båttillbehör

Flemminggatan 17 - Stockholm K.

Telefon 53 53 45



Vi erbjuda *ALLT* för båten från kölen till masttoppen



MED KVALITET - PRISBILLIGHET - SERVICE

L 32 »Maritimo»

Jag hade länge gått och tänkt på om jag skulle våga mig på att köpa ett båtkrov och själv göra inredningen. Efter många kvällars diskussioner med min fru, Birgitta, som så småningom gav klartecken, bestämde vi oss för Malmö Flygindustri L 32. Tidigare under vintern hade jag gått igenom broschyrer av alla de slag och varit på båtutställningar både i Göteborg och i Stockholm. Jag kunde inte släppa tanken på L 32:an, trots att jag innerst inne tyckte att den var både för stor och dyrbar, men jag förstod också att det skulle vara nästan lika mycket arbete med en liten båt som med en stor.

Leveransdagen den 1 maj 1965 kom — men ingen båt. Det visade sig att det skulle dra ut på tiden och inte förrän efter en månad kom så skrovet på en trailer till Ulvsundasjön, där en lyftkran sjösatte det och min far bogserade det till Gröndalsvarvet. Det första man fick göra för att överhuvudtaget kunna vara ombord var att skura det rent från dieselolja från lasthilsavgaserna. Har Ni någonsin försökt skura ren en plasthink ifrån olja? Samma fenomen visade sig nämligen på plastbåten. Oljan bara liksom förflyttade sig.

Man kände sig ganska hjälplös den dag man skulle börja jobba med båten. Hon låg nu inne i skjulet. I vilken ände skulle man börja? Det var ju som att titta in i en kyrksal och akustiken var ungefär densamma. Det blev inte mycket sova av de första nätterna. Man funderade och funderade.

Under tiden jag väntade på skrovet så hade jag beställt diverse materiel för inredningen ifrån Karlstad Båtmateriel i form av kryssfänerad abaschimahogny med ytterfanér av honduras. Varför jag valde just abaschimahogny var att den är så mycket lättare än annan mahogny. Dörrar och luckor är av teakfänerad abachi.

Jag började med avvägning och uppriktning av båten. På så vis kunde jag sedermera använda mig av vattenpass och lod vid monteringen av inredningen.

En finess med skrovet är ju de dubbla väggarna av glasfi-

berarmerad plast med PVC-skum emellan. Därför kunde jag undvika mig av rostfri plåtskruv för att få fast skott och annan inredning, och dessa skruvar fästes ju då endast i det inre skalet.

Förstärkningar finns inlagda i skrovet i massiv glasfiber på de ställen där mantägsstöttor och bordsförskruvningar m. m. är placerade.

Jag upptäckte snart att vanliga borrar inte förslog utan jag måste skaffa hårdmetallborrar. Efter ca 3 hål var nämligen den vanliga borren slut.

Man hade ju gått och varit litet rädd för att jobba i ett så nytt material som ändå plasten är, men det visade sig lättare än man hade väntat. Allt mjölliknande spån, som uppstod när man borrade och bearbetade plasten, var ganska påfrestande förstås. Det satte sig i alla kläder in på bara kroppen och man fick lätt klåda av det. Plastlukten var ju också till att börja med mindre angenäm, men så småningom försvann den mer och mer för att nu så gott som helt vara borta. Jag hade ju fördelen av att det fanns flera som tidigare hållit på med plastbygge i klubbens och bl. a. Keijo Aaltonen (Pelle) var mig till mycken stor hjälp.

Jag har gjort allt för att båten invändigt så mycket som möjligt skall påminna om en träbåt. Således har jag klätt in sittbrunnsskott och ruffsidor invändigt med mahogny och teaklister. Jag har även klätt in bordläggningen jämte tak med naturfärgad, plastad linneväv, vilket gör ett mycket ombonat intryck. Stieckojen lät jag klä i naturfärgad skinnimitation för att man skulle kunna slänga in blöta kläder m. m.

Pentryt gjorde jag tillräckligt stort så att jag kunde få plats med en 2-lagig gasolspis med ugn, vilket särskilt under semestern uppskattades mycket av Birgitta. Hon tycker över huvud taget att hon har det bekvämare i båten än hemma.

Jag hade fått plats för båten längst nere vid sjön och det hjälpte mig en hel del i mina dystraste stunder — för sådana kom. Man blev nämligen ibland rätt deppig när det inte gick som man ville. Det var bara tiden som gick. Så fick man syn

på en segelbåt då och då som seglade förbi och inspirationen återkom. Konstigt nog fick man många bra idéer nattetid, då det ibland blev litet si och så med sömnen. Det var ju dessutom en ganska dålig sommar 1965 så att man behövde inte gräna sig alltför mycket över att leva inne i skjulet. Man hade förresten oförglömliga fika- och matstunder med de andra grabbarna som t. ex. Pelle, Perre, Robban och Kalle, vilka också kämpade med sina båtar.

Det tråkigaste arbetet för min del var själva motorinstallationen som jag tyckte tog på tok för mycket tid i anspråk. Den skulle man nog ha lejt bort, men å andra sidan så sparade man in en ganska stor summa på att göra den själv. En fackman skulle nämligen ha närmare 2.000 kr i arvode. I detta belopp ingick då mantlat avgasrör. Detta rör gjorde jag nu själv. Jag kanske skulle säga att det är en dieselmotor MD 2.

Masten är från Oscar Plym och är av glasfiberarmerad plast med mastskena. Bindrevsbommen av spruce gjorde jag under vintern. De flesta beslagen tillverkade jag också själv under de kallaste dagarna och där sparade man ju in en ganska stor slant. Stående riggen är av 19-trådig, 7 mm, rostfri wire med pressade rostfria ändstycken, som jag tillsammans med fall beställde från Benn's. Segelutrustningen är från Vreeken Segelmakeri.

För övrigt är det väl en hel del arbete som ännu återstår i förpik, toalettutrymme och inredningar i lädor och skåp. Jag har heller inte hunnit med att göra någon inredning i tofterna i sittbrunnen.

Jag var ganska orolig för att båten skulle vara svår att manövrera, då hon ju ändå var ganska stor och vi för det mesta bara skulle vara två personer ombord. Men jag blev glatt överraskad av att hon var oerhört lättmanövrerad — t. o. m. lättare än min förra lilla kostar »Bebina». Segelegenskaperna är nu mycket goda efter en del justeringar, då hon från början var påtagligt lovgirig. Detta avhjälpes i viss mån med att masten lutades något framåt.

Vad är det egentligen man skall tänka på innan man be-

stämmer sig för att lägga ner så mycket arbete som det ändå är med att bygga en båt eller som i mitt fall göra inredningen m. m. Det tog mig i alla fall 1 år av träget arbete under all min fritid. Man kommer nämligen inte ifrån att det är betydligt jobbigare än man kunnat föreställa sig, t. o. m. i sina vildaste fantasier. Man måste vara beredd på att försaka det mesta under lång tid. Detta gäller inte bara på det ekonomiska planet. Man får tacka nej till trevliga träffar med sina vänner. Man hinna helt enkelt inte och inte orkar man heller. Man har ingen ro att sitta sysslolös. Det är klart att ibland måste man ju slita sig och jag vet gånger då man suttit som en levande död. Man bara tänker på den och den detaljen i båten, hur man skall hinna och vad man skall göra nästa kväll när man kommer ner till skjulet. Ständigt måste man ju också beställa nya grejor och se till att man gör det i tid så att inte arbetet stoppas upp. Planeringen är kanske A och O i alla fall. Så måste man ha en fru eller fästnö som i alla fall innerst inne förstår att båten just under byggnadstiden måste gå i första hand, att man är trött m. m.

Trots alla bekymmer under mitt byggnadsår så ångrar jag det inte på något sätt. Känslan när vi seglade ut för första gången oppväger allting och man har ändock fått lära sig en hel del. — Och vår semester 1966 med »MARITIMO» kommer vi aldrig att glömma.

För den kvinnliga läsekretsen låter jag nu Birgitta ta till orda om hur det var att vara båtbyggaränka.

Ja, jag kan med en gång säga att det var inte så lätt, vilket väl varenda båtägarhusfru säkert redan vet. De vet hur mycket tid det går åt för deras män bara för att »rusta» båten. Tänk Er då hur det är att ha en man som skall »inreda» båten. Skillnaden är enorm! Men låt mig börja från början. Vi köpte alltså ett stort, skräckinjagande skrov — det fulaste man kan tänka sig enligt min och många andras åsikt. Det var väl bara Ove som fick hålla skenet uppe genom att tycka att »visst är det väl snygga linjer». Men var dessa linjer satt kunde han inte precisera närmare. Var och en håller naturligtvis på sitt. Han

kunde ju inte gå med på att han bland dessa mängder av båt-skrov, som ändå finns, hade valt det fulaste.

Skrovet kom i juni och Ove ägnade så gott som hela semestern åt bygget från arla morgonstund till sena kväll. Som tur var för honom och för mig med så har jag förvärvsarbete så att han kunde med inte alltför dåligt samvete ägna sig åt sin skyddsling. Det blir kanske bättre efter semestern, tänkte jag, men då gick han direkt från arbetet till klubben och fortsatte att jobba till så där $\frac{1}{2}$ —11 på kvällen, då vi åt middag.

Jag tyckte det skulle vara intressant att se hur många timmar han skulle ägna åt bygget så jag började skriva upp antal timmar per dag. Efter en ganska kort tid var jag uppe i 150 timmar och jag insåg det lönlösa i att räkna. Ännu hade det inte hänt så mycket ombord. Jag tänkte: »Vad gör karl'n egentligen?» Ändå kom man inte på honom så förskräckligt ofta med att prata smörja med klubbkamraterna. Han är förmodligen nog, tröstade jag mig med, och det har ju också visat sig att så var fallet.

Sommaren gick, hösten likaså och så tänkte man att nu får man väl se honom litet mer hemma i alla fall när vintern kommer. Jo pytt, han skaffade sig ett värmeelement och med strålände ögon kom han hem och sa' att han hade 20 grader varmt i båten, fastän det var 12 grader kallt ute. Detta fenomen tack vare att skrovet är värmeisolerat. Där gick våra gemensamma kvällar åt skogen igen. Med morfarsmodell på filttofflorna och med värmeelement står man ut med det mesta tydligen.

Plötsligt på senvintern upptäckte man att det hade hänt något i båten. Hon började se färdig ut på något sätt. Jag tyckte det var roligare att titta ner och vara i båten och jag satt ofta påpälsad framför elementet och försökte lista ut vilka färger och kvaliteter det skulle vara på textilierna till dynor och gardiner. Jag såg mig belåtet omkring och tyckte att jag hade en rysligt duktig karl. Kanske hade jag ändå gnäilt för mycket på honom att han inte skulle stanna så länge i kväll o. s. v.

Nu började även jag att tänka på hur skönt vi skulle få till sommaren och den var ju inte längre så avlägsen. De senaste



månaderna fick Ove emellertid arbeta frenetiskt med alla detaljer som aldrig syntes, men som måste göras, och med ett nödrop kom vi äntligen iväg på vår 1-månadssemestertripp neråt Ostkusten. Vår fula ankunge hade förvandlats till en vacker svan och vi fick uppleva den mest underbara semester som tänkas kan. »MARITIMO» visade sig vara en ren drömbåt i alla avseenden och nu hade man glädje av det fina arbete som Ove lagt ner, och jag förlät alla ensamma stunder och över huvud taget allt.

Hoppas att jag inte har svartmålat mitt liv som båtbyggare-änka alltför mycket. Kanske blev det lättare för mig att uthärda genom att jag träffar så mycket folk på dagarna och därför kunde njuta av att vara ensam på kvällarna. Hela den varma tiden på året var jag väldigt ofta nere vid båten även om jag måste tillstå att jag aldrig gjorde någon nytta till skillnad från många andra duktiga fruar i klubben. Det är ju en gång så, att kan man inte så kan man inte, och nu efteråt förstår jag Ove att han inte ville låta någon klåpare blanda sig i hans fina arbete.

OA och BA

Grytgubbsfunderingar

Kan inte du som grytgubbe skriva några rader i vår årsbok, för mig veterligen har jag aldrig sett att någon av er har skrivit något i den, sa »brorsan».

Och det får man nog hålla med om. Men vi är ju en så liten klick i det stora sällskapet, så det är väl därför som vi inte har så lätt för att öppna våra näbbar.

Det har väl i gamla tider varit ett visst avstånd mellan »gryt» och sneseglare, och det kanhända kommer väl att bestå, efter det fantastiska uppsving som motorbåtsförsäljningen noterat på senare år, men i vårt vördade sällskap är väl de flesta nuvarande grytgubbarna f. d. seglare och har skaffat sig sin »gryta» av särskilda orsakers skull. Därför kan vi snacka med seglare på seglares vis och hoppas att det alltid skall vara så.

Det är klart att vi ej gör så långa semesterturer som vissa seglare. Inte för att jag tror att det är kostnaderna för bränslet som avskräcker, »visserligen är vinden billigare», men många motorer går ju numera på dieselolja eller fotogen, och det är ju inte så dyrt.

Men vi tycker också att det är skönt att lägga sig i en lugn och skön vik, som ju vår skärgård är så full utav, och där vistelsen kan bli ett dygn eller två. Det är ju många gånger lättare för en gryta att leta rätt på en vacker »gryta» då vi inte är så beroende av vind eller djup utan kan smyga närmare stränderna.

Men en sak skulle jag nog vilja råda alla nya motorbåtsägare till, och det är att aldrig gå ut på stora vatten utan att du vet vad din motor går för, ett motorfel ute på en öde fjärd när det Iriskar i och du inte har det seglaren driver fram sin båt med, utan bara har äran att ta till, är inte att-leka med. Ett bra sätt är också att vara två båtar i sällskap, då känner man sig genast lugnare.

Arne

Skaw Race 1966

Sent en kväll i våras ringde Hasse och lät upphetsad. »Rulle har lovat segla ned Larella till Köpenhamn på sin semester, ställer du upp?» Redan för 2 år sedan hade vi talat om att ställa upp i Skaw Race 1966 men det stora problemet var att få ned båten, då Hasses semester inte räckte till att segla dit, kappsegla och sedan segla hem igen. Planer gjordes nu upp att Rulle, Ulrike, Rolf Eriksson, en finnjojleseglare och Rulles moder, fru Hansson skulle skärgårdssegla till Västervik, där fru Hansson skulle avmönstra. De andra skulle fortsätta genom Kalmarsund till Köpenhamn. Hasse, Bengt och Gunnar skulle ta tåget dit, Sjökort köptes nu in, länades ihop, strömkartor över Skagerack och Kattegatt länades och en del extra utrustning anskaffades, bl. a. 3 fotogenlanternor för att spara på batteriet. Efter kappseglingen skulle Hasse och Gunnar från målet på Skagen segla båten till Malmö, där Hasses familj skulle mönstra på för hemsegling via Bornholm.

Under juli månad jobbade Hasse i affären medan hans båt var ute på äventyr. Rulle ringde ibland och rapporterade: Larella på slip i Västervik, kuling på Hanöbukten m. m. Allt gick bra och Rulle sade sig mycket nöjd med båten, både i skärgårn' och på havet, och skulle inte ha velat byta mot en M-22:a.

Den 22 juli tog Hasse och Gunnar natttåget till Köpenhamn. Efter att ha gynnat taxikåren i Kongens ly med att åka i 3 olika droskor, som ingen visste vart 200 havskryssare hade tagit vägen, hittade vi äntligen Larella i örlogshamnen »Lynetten».



Där låg deltagarna i kappseglingarna Stockholm—Karlshamn, Karlshamn—Travemünde, Travemünde—Köpenhamn, Transatlantic Race från Bermuda till Köpenhamn samt the Tall ships race, d. v. s. fullriggare, barkskepp och andra stora skolfartyg. Flera båtar bar spår av det hårda väder som de haft. Bräckta master och bommar och nedrivna mantåg och pulpits. Här finns det mycket att titta på. Båtar i stål, aluminium, plast och mahogny. De amerikanska båtarna var mycket påkostade med fina beslag och doringar. Skepparn på Ondine, som vann Atlantkappseglingen hade en vespa ombord, som han åkte runt på däck med i rena glädjen, påstod Rulle!?

Vi tillbringade dagen med att se på båtar, njuta av det vackra vädret och dricka öl på marketenteriet och avslutade den med ett besök på Nyhamn och Tivoli. Bengt hade nu kommit med tåget och besättningen var fulltalig. Dagen efter seglade vi ett stycke norrut till Skovshoved där KDY., Kongelig Dansk Yachtklubb, har sin hamn och klubbhus. Där började bankappseglare samlas till ett jättejippo. KDY fyller 100 år och deltagarantalet skall slå alla rekord för Skandinavien. Hasse och Gunnar tar tåget tillbaka till Skepparmötet och de andra seglar till Helsingör, där starten skall gå följande dag.

Startdagen är vi uppe tidigt, badar och stuvar sjökort. Sista semestergästen lämnar båten och kappseglarna tar över. Vår start, 18 båtar i klass III B, går kl. 15, de andra klasserna med en halv timmes mellanrum efter oss. När vi kommer ut i sundet intill Kronborgs slott, ser vi att det är stark ström nordvärt och startfartyget ligger med sträckt ankarkätting. Vinden är sydlig så vi lägger oss på kryss ovanför startlinjen. Det är lagom vi kan hålla oss kvar där, trots god vind. När skottet går gör vi en snabb gipp och river upp spinnakern. Några båtar har inte räknat med strömmen och hinner inte upp i tid utan får kryssa en god stund motströms för att komma över linjen. De större båtarna i klassen går så sakta ifrån oss. Vi går nära land vid Kullen för att utnyttja strömmen bättre tror vi. Mats Gustavsson från Rosötra med sin lätta

laurinare har tagit in de 10 minuter han förlorade i starten och seglar förbi oss.

Väderleksrapporten kl. 17 lovar vindkantring till västlig frisk vind till natten. När vi gippar under Kullen gör vi ett misstag och råkar bryta sönder spinnakerbeslaget på masten. En provisorisk anordning tillverkas av trä och en tamp. Klockan 18.30 har vädergubbarna ökat på till kuling mellan väst och nordväst och stormvarning för Skagerack och Kattegatt.

Vid 19-tiden kommer en svart molnbank in västerifrån. När vi ser lovartsbåtarnas spinnakrar börja konstra gör vi klart att snabbt ta in vår. Genuan sätts så länge. 19.10 vrider vinden till västsydväst och ökar. Vi har nu halv vind till Anholt Nords fyrskepp, som vi skall ha på babordssidan. Dags att tända lanternorna. Det är ganska jobbigt att fylla på fotogen och hänga upp dem när båten kränger och kastar. Jobbet tar faktiskt en halvtimme. En sån här sak borde vi ju förstås ha gjort iland. Runt omkring oss guppar lanternor från de andra seglarna, vi verkar hänga med bättre nu. Kl. 22.50 är vi tvärs fyrskeppet i mörkret, vi ser ljusblixtarna på långt håll. Kursen bibehålls för vi måste runt Laesö Nords fyrskepp innan vi kan sträcka upp mot Skagen. Vinden är västlig nu och ökar. Vi har för mycket segel uppe och strax före 1 på natten kryper Rulle fram och tar in båda reven i storseglet. Hasse seglar. En stund senare ökar vinden till ca 13 meter och sjön blir grövre. En stänkare kommer ombord och träffar Hasse i i nosen. Hasses kommentar: »Det var salt».

Frivakten Bengt och Gunnar kan inte sova, det är för oroligt ombord. Kl. 3 i gryningen när vi går på vakten passar vi på att krypa fram och skifta genuan till mellanfocken på 11 m². Larella doppar och det blir blött att sitta framme i pulpiten. En seglare närmar sig i vårt kölvatten, det är Casella i klass II som går ifatt och passerar i lä. Det är en tjuvig syn att se en seglare i krabb sjö när solen skiner och havet är blått och grönt och vitt. Synd bara att de andra sinnen också skall göra sig påminda, som balanssinnet t. ex. Konstigt egentligen att sjö-

sjukan kommer från innerörat. På Hasse och Bengt verkar den då komma från »maggen». Rulle och Gunnar har aldrig känt av sjösjuka förut och flinar och byter påse på dom. Snart upptäcker vi Laesö N. fyrskepp något i lä och får slöra 2 distanser, för att runda.

Vi passerar kl. 8.20 och nollställer loggen. När vi tajtar hem skoten till bidevind blir vi varse hur krabb sjön egentligen är. Den kommer ända uppifrån Aalbaeck bugt, en sträcka på ca 25 n/m. Intill fyrskeppet ligger en stor klass I-båt som mastat av, besättningen klänger på däck och baxar med båts-hakar och spiror för att få riggen från skrovet. Båten är tyska »Hobby» och riggen hittas senare vid svenska kusten och utlöser storlarm. Det här kommer att bli hårt. Vi har först sträck 24 n/m upp till Skagen, där vi kommer att få hela Nord-sjön på oss med den här vinden. Runt Skagens fyrskepp skall vi. Sedan får vi stiek i stäv 84 n/m upp till Norges sydspets.

Vi tar in på en båt som visar sig vara Ancilla. Hon för en halvgenua och det är för mycket. När vi gått ikapp henne, skiftar dom till stormfock och rullar ett par varv till på bommen. Nu är det vi som har för stora segel, för hon håller oss nu med mindre segel. Vi kan inte reva storseglet mer och ingen kan ta sig samman och gå fram och skifta till stormfocken.

Larella går fort, 5 knop, vågorna går väl 15, fast åt andra hållet. Båten går rakt ut i tomma luften efter varje våg och faller med ett brak. Magen åker upp i halsgropen, och när vi slår i drus magen nedåt igen, upp och ner oupphörligt. »Grabbar var det inte nåt fel på den där köttfärsbiffen vi åt innan vi startade.» »Prat, du är ju sjösjuk Gunnar», säger Rulle. Hasses bleka nuna lyser upp i ett leende innan han får nästa attack. Nu sitter vi 3 man och hulkar och snitslar bana åt konkur-renterna med plastpåsar.

Det är vått och otrevligt ombord, i skansen är en enda röra av upp- och nedvända väskor och våta segel. Rulle kryper fram och städar. Åter gör han också, bryter bröd, tar smör med tum-

men och stoppar i sig. Att laga mat är inte att tänka på, ingen kardanupphängning skulle fungera. Det borde finnas någon sorts astronautmat för seglare att suga i sig ur en tub, så man får näring utan att anstränga magen. En spruta knarkmat direkt i blodet kanske.

Vid 14-tiden bör vi vara tvärs Skagen, sjön har ökat i storlek den sista timmen, så vi har väl kommit fritt udden. Det skall vara ström här också, enligt strömkartan sätter strömmen vid västlig kuling 2 knop ostvärt. Vi får alltså ännu svårare att kryssa oss mot väster. Avdriften för ström blir 20° plus den normala avdriften, vi kommer att hamna uppe i Oslofjorden istället för Kristiansand. Ibland kommer några stora vågor i följd, som rorsman ser på långt håll och försöker hålla undan för. Brotten kan vara farliga. Vi fick ett sådant på stäven så att båten kastades runt till undanvind på ett ögonblick. Det är säkert inte många båtar kvar i seglingen, för vi har sett flera stycken bärga storen och falla av mot svenska västkusten. Andra kommer kryssande för ett segel och motor upp mot Skagen. Lä mantåg under vatten. Irälsarkransen som sitter på pulpiten akter spolas i sjön men fastnar i snöret till nödlampan så vi kan bärga den.

Ancilla ligger fortfarande 100 meter akterut i lä. Det säger en del om våghöjden när vi inte ser hennes spridare, när vi är uppe och hon är nere i vågen. Enligt vad vi fått veta senare om uppmätningar av havsvågor bör vågorna vid den vinden ha varit 4—7 meter höga, 50—75 meter långa och har en fart av 15—20 knop. Rulle och Gunnar turas om vid rodet i 3 timmarsvakter. Konstigt att det blåser så hårt och samtidigt är så klart och soligt. Vackert är det mot eftermiddagen när solen står lågt och lyser igenom vågtopparna. Efter 3 timmar är man ganska mör och frusen och ingen vila blir det i kojen heller. Ett helt företag är det att klä av sig sele, flytväst, oljeställ och sura kläder. Bäst går det att klä sig liggande på durken.

Då och då går vi upp mot vind så båten rätar upp sig för att slagvattnet skall rinna ner i kölsvinet, så vi kan pumpa ut det.

En klass IV-båt som vi träffade på efter seglingen var byggd på plankor. Grabbarna berättade att vattnet inombords slog upp i hyllan och kastades ut i koj. När de gjorde slag var frivakten beredd och skiftade om dynorna för att hålla en koj torr. Så illa har vi inte än men vårt nog ändå. Över navigationsbordet rinner en rännil, så sjökorten får tjäna som täcke över den som ligger i läkojen. Där ligger också alla böckerna från bokhyllan som tömdes helt plötsligt. Kaffesump flyger upp i rufftaket när pannan far ur diskhon. Skjutluckorna till pentreskåpet skakar och glider åt sidan så frivakten får ideligen upp ur koj och skjuta till dem, annars far allt porslinet ut på durken. De tunga proviantlådorna och klädlådorna på lovertssidan flyger ut och slår i på andra sidan så flisorna ryker. Inombords fungerar inte havskryssaren Larella längre, men hon seglar ännu. Rulle ropar in: »Skulle inte Hasse och Gunnar segla ner båten från Skagen till Malmö och sedan kusten runt». »Oj-øj, 140 sjömil bara till Malmö.» Hasse är inte svår att övertala att ta Göta-kanal hem, det skall ju vara en sådan trevlig färd.

Mot kvällen kollar vi lanternorna. De elektriska lyser inte, batteriet har tumlats runt i stäven och syran runnit ut. Fotogenlaternorna med certifikat är vattenfyllda och förresten så är glaset krossade på båda. Rulle vinkar att jag skall komma ut. Han pekar mot masttoppen. De översta 3 travarna i storseglet har brustit. Vansinne det här att riskera Hasses hāt och grejor på det här viset. Vilket är bästa sjömanskap, att bryta seglingen eller segla runt banan? Hur är det, upphör inte sjöförsäkringen att gälla vid Skagen. »Hasse har du tagit tillägg för Nordsjön.» Han svarar inte. »Rulle vill inte att vi går ur.» Här har man förstört hela semestern med att segla ner båten åt dig Hasse, när man hade kunnat segla i skürgärn' istället.» Man förstår honom, men nu är vi 3 mot 1. Segla mot Göteborg stönar Hasse, jag skall aldrig havskappsegla mer.

Men Rulle vill till Danmark, för hans Ulrike är där och så får det bli. Vi står kl. 6 på kvällen och håller ner mot Ancilla för att vinka åt dem. Vad vi inte visste var att de hade funderat

på att bryta, de hade bara 1½ man seglingsdugliga av 5, men när de såg att vi »gjorde slag», beslöt de sig för att fortsätta. De fick en hemsk natt. I mörkret kunde de inte parera brotten utan fick ett som fyllde sittbrunnen. Nästa brott gick upp i seglen och kantrade båten. De låg helt på sidan och först när vattnet hade runnit ur seglen reste hon sig. Då hade mycket vatten runnit in genom ruffluckan. Trots detta fortsatte de, kryssade upp till Norge. Starkt gjort. Nu höjtar Rulle på en ficklampa, för vi möter en färja. Enda strålkastaren ligger i byrålådan. Jag rycker i lådan men den har fastnat, tar i allt vad jag orkar. Meddelar Rulle detta och kryper i sov-säcken igen, trött och frusen. Nu skriker han som en vansinnig efter sin lampa. »Jag kan väl för f—n inte bryta upp lådan heller, det måste vi ha skepparns tillåtelse för att göra och han sover.» Väcker Hasse. »Bryt upp lådan», säger Hasse trött. »jag kan göra en ny i köket i vinter». »Kom upp och skota focken, jag måste slå för färjan», säger Rulle. När vi slagit åker lådan ut av sig själv!

Kl. 12 på natten är vi framme i Skagern och forsar in mellan pirarmarna. Och har man sett, så fort vi är inne i hamnen hoppar Hasse och Bengt som gubben i lådan upp på däck och hjälper till med tilläggningen. Här ligger det seglare. Hamnen är full av båtar som brutit seglingen. Vi kom in som nr 76 och det blir 103 allt som allt. Några har brutit masterna, andra spräckt inredningen och skörat segel men inga personskador. Vi tömmer båten på sura kläder, hänger upp dem med tampar igenom ärmor och byxben för det blåser friskt även här inne i hamnen. Nu blir det skönt att få sova.

Nästa dag börjar klass IV komma i mål, långsides oss förtöjer segraren, en Magnifik utan valfiskdäck. Det blir ett spring hela dagen av fotografer och reportrar. Det blir förstasidesstoff, för båten är byggd här på Skagen.

Vårt gästspel här skall inte bli så långt. Hasse ringer Gun att hon skall byta Malmö-biljetten mot en till Göteborg istället. Hon tycker det låter bättre med Göta kanal, men hon hade

gärna velat se Bornholms förstäs och Christiansö, och vem vill inte det. I tidningarna får vi läsa om haverier och om inblästa båtar runt hela Kattegatt.

En norsk Vigg fick ett sådant brott över sig att båten kantrades upp och ned och gick ett varv runt medan besättningen satt fastspänd i sittbrunnen. När de kom på rätt köl igen var riggen bortsliten och båten delvis vattenfylld. Efter försök till bogsering sjönk båten. Besättningen räddade sig över till den bogserande båten, en »Indra». Manfallet blev stort i alla klasser. Av 35 startande i klass III A och B, kom 3 båtar i mål. De större båtarna i klass I och II klarade sig något bättre liksom klass IV och V, vilka seglade en kortare bana.

Skagens hamn är intressant och staden är välputsad och fin. Vattnet i hamnen är väl inte vad en nöjesseglare skulle trivas med i längden. Spillolja från trälarna driver omkring och



fläckar tampar och fendor. Vi är därför glada att kunna vända stäven hemåt över Kattegatt. Humöret har kommit tillbaka, spinnakern lyfter fint och vi får en snabb segling över till Vinga där vi tar stora farleden in mot Långedrag. I kikaren ser vi öar med namn som Brännö, Styrö, Hönö, Öckerö och vi hade gärna seglat några dagar här nere. Hasse som har varit ganska tyst sista tiden säger. »Grabbar vad tror ni om man skulle minska storseglet och kapa bommen ett par decimeter så skulle vi få ett lägre mätningstal till nästa år!»

Besättningen förstår att Larellas skeppare har repat sig och inte kommer att få några framtida men av den här vändan.

G. K.

Benn's Industri & Skeppsmaterial

Brännkyrkagatan 117 - Stockholm Sv
Tel. : 68 68 43 - 68 68 53

FÖRSÄLJER OCH TILLVERKAR

Mantågsstöttor, profilpressade

Rostfria skotwinschar,

Pulpits m. m.

ANLITA VÅR RIGGARVERKSTAD

Sjöförklaring

ÖVER HEPPES FÖRLISNING UNDER SHAW RACE 1966

Vi lämnar ordet åt Per Sköjnberg:

— Dagen för Skaw Race var vi uppe med solen, det gällde att få allt klart i god tid före starten. Vid halv sjutiden hade vi haft besök av två optimistiska danska ynglingar som ville mönstra för racet. Vår navigatör Frank hade blivit försenad, vi var rädda att han ej fått permission från Kungl. Svenska Flottan, och vi höll därför ynglingarna på sparlåga. Men vår löjtnant anlände och med fulltalig besättning kunde vi lämna Espegerdes gästfria hamn.

Vi seglade i klass V, den sista startande klassen, och till yttermera visso kom vi sist över linjen. Vi var sex båtar i klass V och framför oss lyste de 34 spinnakrarna på klass IV-båtarna. Vi höll något västvärt och i höjd med Kullen såg vi många båtar in under land. Vinden, som hela dagen varit svagt sydlig, hade västrat och var i ökande. Under natten hade vi fin gång i ökande vind och sjö. Vi hade ej synkontakt med Læsö fyrskipp men kunde ej heller se svenska landet.

Mot morgonen tog vi tre rull i storen och bytte till kryssflock. Vinga fyr passerades 08.30 och vi hade då flera båtar från klass IV och V i sikte. Vi seglade om den norska Joy som tog flera fina fotografier.

Sjön hade vid detta laget rest sig kraftigt och var krabb och otrevlig. Vad som frapperade oss var att det mellan sjöarna fanns ett så gott som slätt vattenstråk på cirka 50 meters längd där sjön bara stod och skummade. Det var tydligen strömmen som orsakade detta fenomen.

Vi seglade på den raka kursen mot Persgrundet och fördes längre in mot land, ju längre norröver vi kom.

Kl. 13.00 såg vi ett segel föröver och en timme därefter passerades den danska klass IV-båten Havörnen. När Havörnen passerats, sattes stormflock och togs ytterligare tre rull i storen.

Omkring kl. 19 skär en vit båt vår kurs, för bara stormflock



länsar hon in mot svenska landet och försvinner bland bränningarna. Det var den finska Indran Angeya som sökte nödhamn. Hon klarade ytterskärgården men gick på grund i Ellöse fjord, efter vad vi senare fick veta.

Jag hade suttit till rors i flera timmar och då jag ej fått sova under natten kände jag mig rätt urlakad. Båten gick strålande, det hade hon gjort hela tiden, så jag tyckte det var lämpligt att även skepparen fick litet sömn. Frank Servell och Steph Petersen väcktes och jag och min son törnade in.

Vi hade den undre nedgångsluckan på, ruffluckan tillskjuten. Den övre nedgångsluckan var av för att ge oss i ruffen maximum av frisk luft. Jag hade knappt satt mig på läbritsen förrän Frank skrek: »Pass på!» Jag såg en vägg av vatten, sedan vräktes båten åt sidan och allt blev svart. I kanske 30 sekunder låg hon platt, sedan rullade hon snabbt runt. I två sekunder satt jag på britsen med huvudet nedåt, sedan föll jag ner. Under dessa korta ögonblick passerade livet revy, jag tänkte på min hustru som nu blev lämnad ensam, på min 16-

åriga son som jag tagit med mig, på kamraterna därute. Jag var övertygad om att vi nu ej hade länge igen att leva.

Efter ytterligare 3—5 sekunder var båten runt. Vi hade vatten upp till durkarna och allt var i en röra under däck.

Rufflucka och nedgångslucka var borta, styrbords ventil inslagen.

Vi störtade upp för att se hur det gått för våra kamrater. Båda hade gått överbord, Frank låg och sam utmed sidan, av Steph syntes inte ett spår. Vi högg i Frank för att dra honom ombord igen och just då fick min son se Stephs hand ovan vattnet. Han kastade sig mellan räcke och sarg och tog ett fast tag i handen. Jag lämnade Frank att klara sig själv och hjälpte till med att få upp Steph.

Båda var fästa till båten med säkerhetsbälte. När båten gick runt hade Stephs lina fastnat i något, troligen rodret, och han kunde ej arbeta sig upp till vattenytan. Båda repade sig snabbt efter badet och vi fick nu tid till att beskåda förödelsens styggelse.

Masten låg mot vinden på BB-sidan, bruten på två ställen. Det måste vara pressen mot vattenytan som knäckt masten ty bultarna i vantskruvarna voro helt avskjuvade på SB-sidan.

Vi hade omkring 5 nm till land — dit måste vi driva, förr eller senare, frågan var bara var vi skulle hamna? Vi började därför röja upp över och under däck, få riggen från sidan, förbereda resning av nödmast. Vi hade gott om raketer ombord så en av våra första åtgärder var att sända upp en nödraket. Därefter försökte vi resa spinnakerbommen som nödmast, men då det ej gick att få fäste för beslaget i plastdäcket måste vi snart ge upp. Sådant måste vara förberett för att man skall ha en möjlighet klara ett dylikt jobb i grov sjö.

Plötsligt fick vi se ett segel i lä — teck och lov. Ögonblicket därefter såg vi ett stort vitt skrov i lovart. Vi sände upp en ny raket och hon styrde ner mot oss. Fartyget rullade hårt i den grova sjön och när hon kom närmare sig vi att det var danmarksfärjan Stella Marina.

Nu, tänkte vi, sätter hon igång en sådan räddningsaktion

som man då och då läser om i tidningarna; vi kände oss med oss lugna och trygga. Stella Marina gjorde en lov och kom tillbaka, gick förbi oss så nära att vi kunde höra kaptenen på bryggvingen ropa: »Behöver ni hjälp, skall vi sända ett meddelande?»

»Ja, vi behöver hjälp — rädda oss!»

Stella Marina sköt fart igen, försvann i nattmörkret, gjorde en ny lov och kom upp lovart om oss. Där lade hon bi, öppnade en port i sidan, hängde ut en lejdare och från bryggan ropades åt oss att komma upp långsides så att de kunde ta oss ombord.

Men hur i all världens namn går man mot lovart med en avmastad segelbåt?

Under tiden hade segelbåten i li arbetat sig upp mot oss. Det var klass IV-båten Istria, en Scaw 26, som nu kom till vår hjälp. Gång på gång försökte Istria komma intill oss och ett par gånger var hon så nära att vi kunde prata med varandra.

Under tiden hade Stella Marina halat hem på lejdaren, stängt luckan och var nu under gång från olycksplatsen. Det var med förtvivlan vi såg hennes försvinna — hon var i alla fall ett stöd, även om hon inte gjorde mycket för att bistå oss.

Efter flera försök kom Istria till slut så nära att jag kunde slänga en lina, bestående av de två hopknopade fockskoten, över till henne. Hon lade linan på skotvinschen och började spela hem. När vi var omkring 10 meter från varandra brast linan.

Istria skotade hem sina segel, slog söderöver för att på nytt försöka komma intill oss på nästa slag.

Ungefär samtidigt steg en ny rakét mot skyn söderut. När Istria återkom kunde vi höra motorljud, det var Smögens lotsbåt som kom. Hon gick dock inte upp mot oss, av hennes lanternor kunde vi se att hon i en båge styrde mot sydväst och den senast uppsända raketen.

Vi hade haft ankaret, ett 7,5 kg Danforth, med 40 m lina ute sedan avmastningen. Vattendjupet i det område vi räknade med att befinna oss överstiger 50 m, men alltid gjorde ankaret någon nytta, bromsade vår avdrift. Nu halades ankaret upp och

när Istria återkom stod jag redo för ett nytt kast. Istria lovade upp, kastet gick. Vi hade samma tur som förra gången, träff vid första försöket. Jag skrek åt Istria att gå upp i vind och med linan över stäven vinschade Istria sig upp mot oss.

Det var glädjande se hur väl sammantrimmad hennes besättning var. Tyst och lungt arbetades det ombord.

Istrias skeppare vågade ej spela sig för nära Heppe, var rädd för att båtarna skulle slå ihop. När båtarna var på cirka 2 meters avstånd beordrades vi att hoppa. Att hoppa en i sänder var inte att tänka på i den grova sjön, vi fick avvakta ett lämpligt ögonblick och samtidigt kasta oss mot Istria. Jag hoppade, hamade på fördäck, fick en man över mig. Min son missade och hamnade i vattnet. Frank fick grepp om Istrias mantåg och tog sig ombord. Min son blev snabbt upplockad och vi beordrades samtliga ner i ruffen.

Att ta Heppe under bogsering var utslutet så hon släpptes — fick gå mot bränningarna. Det var hårt att behöva lämna henne, men inget att göra åt.

Nere i Istria flöt allt, hon hade under räddningsförsöken fått flera brottsjörar över sig och hade vatten upp till britsarna.

Vi blev omedelbart satta i arbete, fick pumpa och städa upp.

Under tiden låg Istria och stälvade sjön och efter en stund kom lotsbåten upp till oss. Hon hade en avmastad Indra på släp. Frank fick morsekontakt med en ficklampa. Vi rapporterade vår belägenhet, meddelade att allt var väl ombord och bad henne gå före, lotsa oss in.

Seglatsen in blev ett inferno. Lotsbåten styrde mot land, bakom slängde Indran, skar från sida till sida och sist kom vi, livrädda för att mista kontakten med lotsbåtens akterlanterna. Gång på gång seglade vi ikapp lotsbåten, trots hemskotade segel. Att minska segel vågade vi inte, att behålla manöverförmågan är allt för viktigt. Till slut styrde lotsbåten rätt in i ett smalt sund — fråga mig inte var. På båda sidor kokade och bröt bränningarna. Indran dansade som en tokig bakom lotsbåten och Istria skar gång på gång upp vid sidan av lotsbåten, fångades av de kokande vattenmassorna, miste under flera

livslånga ögonblick styrförmågan. Till slut lugnade sig havet, en svart landmassa dök upp föröver — vi var räddade.

I Smögens hamn kom reaktionen, ruelsen över vad som lämnats ogjort, vad som varit illa förberett och över skepparens ansvar för det som skett.

Vad hade kunnat göras för att undvika förlisningen?

Många av de frågor jag ställde mig fann omedelbart sitt svar, många har utkristalliserat sin lösning under de månader som gått. Hade grundbrottets följder kunnat undvikas om den pågående vakten fått mera tillfälle att mörna sig och inte omedelbart beordrats på däck?

Varför var inte bestämda vaktchefer utsedda? Varför var kolsyretuben till flottan tom? Jag hade en vanlig uppblåsbar gummibåt med ombord, klass IV och V fordrar ju ingen livflotte av godkänd typ. För uppblåsningen fanns en kolsyretub, fylld våren 65. När jag vred på tubens kran för att fylla gummibåten hördes ett kort pysande — tuben var tom. Varför — den var ju plomberad!

Är det inte fel att vakten har sin uppmärksamhet koncentrerad föröver, bör inte en man hålla ett öga på sjön?

Nu vet jag att man inte kan lita på att en s. k. standardbåt skall tåla en hård havskappseglingens påfrestningar. Nu vet jag att många detaljer måste förstärkas, ses över. Nu vet jag att man måste ha en ordentlig wireavbitare ombord, så att man snabbt kan bli av med rigg som hänger på utsidan och att man måste förbereda och träna sättning av nödrigg — det är försent att lära när en olycka har hänt.

Ja, det är många lärdomar man måste smälta, men i min nästa båt skall allt kunna tätas. Vi skall ha bättre ventilation genom ventilatorer, vi skall ha fler raketer än vad som bestämmelserna säger. Vi skall ha en utombordsmotor i en recess akterut, ingen inombordare som blir sjödränkt och oanvändbar i en situation som den vi råkade ut för.

Ja, det är tusen saker som skall lösas tills nästa Skaw Race. Min nya båt? Det är en Vigg, naturligtvis! —

Ur »PÅ KRYSS», Dec. 1966.

Mycket korta rapporter från

Mälarens Seglarförbunds seglardag den 28/1 -67 i Mariefred.

GSS representerades av undertecknad och Erik Jansson. Vår motion att bilda ett »M-båtsförbund» inom MSF togs välvilligt upp och tekniska kommittén fick i uppdrag att utreda frågan och vidtaga åtgärder.

Stockholms Seglarförbunds årsmöte den 16/2 -67 i Stockholm.

GSS representerades av undertecknad och Hans Lindqvist. Enligt vårt vårmötesbeslut -66 skulle vi föreslå Stockholms Seglarförbund att rekommendera en enhetlig startavgift inom Stockholmsdistriktet. På vårt förslag beslöts att för »single-tävlingar» rekommendera startavgifter om 10: — för jollar etc. och 15: — för segelbåtar.

På mötet meddelades att förbundet anskaffat 4 st. apparater för radiotelefoni att utlånas till sällskapen.

Svenska Seglarförbundets seglardag den 11/3 -67 i Stockholm.

GSS representerades av undertecknad och Stig Österberg. GSS hade enligt röstlängden 25 röster (GKSS hade 130, SSS hade 45).

Den intressantaste frågan var Lidingsö SS' motion om att slippa gummiflottor på klass III-båtar.

Efter en lång diskussion blev frågan bordlagd för utredning av hela den s. k. säkerhetsfrågan och intill dess ett avgörande kommer så gäller nuvarande bestämmelser.

Då seglardagen inte hör upptagas med dylika långa frågor rekommenderades det att havskappseglarna måtte bilda ett klassförbund i likhet med t. ex. Finnjolleförbundet.

Svenne

Baltic-Race 1966 från »spinnsidan»

Juli den 1 1966:

Många voro förberedelserna innan, av kaptener och gästar på diverse båtar. På »Skum-Rask» var det full aktivitet dygnet runt.

Jag som skriver tillhör spinnsidan — jobbat med förberedelser som man gör när det är semester — handlat i sista minuten som vanligt — bröd, kött, öl.

Ångar ner till kanalen, tror grabbarna är färdiga — ack nej — nu ångar det om mej i alla fall. Ta'r en siesta i berget, där fåglarna sjunger och en humla surrar kring försommarblomatren. Äntligen — grabbarna börjar stimma, »är'u inte klar än', va' — typiskt grabbar, alltså».

På väg genom slussen, hurra! Men på däck och durkar ligger diverse prylar — läspump, ej monterad — s. k. sprayhood, ej monterat — skruvar — hyvlar — stämjärn — skruvmejslar m. m., m. m. Grabbarna jobbar med dessa grejor ändå fram till Sandhamn.

Skeppare med peppar i handen hinner knappt med passbåt till skepparmöte i »Sandhamn City».

Bland diverse verktyg hittar jag smör och bröd — något säger mig att mackor behövs till en så'n här segling, 60 st hör räcka, det gör 1 st macka per timme, då beräknad seglad tid är 60 timmar, enligt programmet.

Oj, vad jag är trött, kvällen är ljum och vacker. Segelsnack från båtar bredvid, en och annan »Trall» förekommer — men mest tycker jag det verkar lite' nervöst inför morgondagens start.

Har vi sovit — jodå lite'. Gäst nr 1 tillfrågas, han har inte tid — »ligger å hatar» — säger han.

På med kaffe och choklad för termosarna. — Oj, har jag något kvar i båten förresten. I går kväll hann jag knappt med när allt lämpades över i gäst nr 2:s båt. Vi skall vara så lätta som möjligt sägs det. Smög in i ett hörn för att de skulle glömma en del »övervikt». Litet sura såg dom ut, fast jag ville vara

med för en gångs skull, faktiskt. Rädd, jodå, vädret var fint — men spännande var det.

Så skramlade vi iväg för motor ut mot startplatsen, Sandhamns stångskär.

För min del kände jag mig ganska lugn med vissheten att vi hade 2 »vinthundseglare» ombord.

Jag undrar ändå om inte skeppare och gästar trots nyinstallerad kompass, var litet stressade — för när starten gått, så dröjde det inte länge förän de påstod att vi ledde loppet och rundat »Alma» som första båt — konstigt, jag tyckte precis det liknade Revengegrundet — inga kommentarer.

Så bar det iväg vidare med strålände sol och ca 4 sek.m. vind, riktning vet jag inte, men mot var det i alla fall.

Instuvad i ruffen hade jag det ännu så länge rätt mysigt. En underbart grann syn att se alla båtar runt omkring med »Stora genuan» satt.

Så småningom försvann en del båtar för min syn — eller var det vi som försvann?

Vi passerar just »Alma» nr 2, konstigt — men titta Pelle Brohäll med »Viggen 2» passerar strax framför vår stäv — han har slagit inåt kusten igen. Ska' vi ha en macka — jodå. Den mackan gick ner — liksom jag, för nu var det fråga om segelskifte. Måste vara på alerten så att de glömmer bort övervikten.

Förlucka och gästar upp — segel ner — nya segel upp — rassel, skothorn, fallhorn — tuffa kommandon, — aj! akta fingrarna — hoppsan! det stänkte visst över udden. Men Jösses vad det går undan. Skepparn till rors, övriga i någon sorts halvdvala. Upp igen! Hävringe lyskepp, allmänt jubel. Hur ligger vi till? Ser »samma sort» bakom oss. Heja grabbar nu ska' vi kämpa. Titta där är Za-Za. Hej! Hej! Å där kommer »Britt Marie», tjusig att skåda — filmgubbar ombord.

Hoppsan, gast nr 2:s Play-Boy har gått överbord, ingen tid att hämta.

Det blev natt igen — regn också — mera segel upp och ner. Macka — nää! tjata inte — kaffe jodå.



Jasne i Play-Boy-katten

Det börjar visst blåsa — pang! pang! i bordläggningen. Har suttit i min vrå som förresten varierat från ena till andra sidan litet då och då, förutom när jag ålat fram till förluckan vid segelskifte. Man måste ju försöka motionera bort övervikten. Nya regnskurar — pang! pang! i bordläggningen — det blåser visst fortfarande. Jag mår inte bra — plastpåse — »Ulrik» — segelskifte. — Nej!! »Ulrik» på Er allihop. Torrt bröd och whisky — går inte. Vaknar till sans, kommer ihåg plikterna. Vill någon ha en macka — tjata inte! Hm, flera som inte tål sjön tänker jag.

Litet lugnare i sjön — vi närmar oss Gotland. Stryker efter land, nosar efter Visby hamninlopp. Börjar bli guppigt igen, men nu kan jag se litet segel här och var — hur ligger vi till? Försöker ta' mig ut i sittbrunn för litet luft — pang! i bordläggningen igen — hakar mig fast så gott det går. Se där! »Stallyktan» utanför hamnen. Den var svår att se, men i land är det mycket ljus på gång. Plötsligt är vi många båtar som skall runda lysbojen. Varifrån kom alla båtar på en gång.

Helt plötsligt är »golvet» plunt i båten — ganska rakt i varje fall. Vi har akterlig vind, det känns konstigt på något sätt, båten lutar inte konstant åt något håll. Känner mig riktigt uppspelt. Alla är glada. Macka och kaffe — jaadåå! Kors i karamellen — spiller, det gungar i alla fall. En whisky för uppriktning anbefaller skepparn. Inspektion och röjning i största allmänhet av saker och ting — aj! aj' en hink omkull — vad hade varit i den mänstro?

En strålande morgon, upp med spinnakerna! Kryper ut ur min håla för att beskåda härligheten. Det ser jobbigt ut men går fint och fort undan.

Det är kallt och rött salt i vinden, men solen värmer gott. Plockar av mig litet kläder och njuter av tillvaron — som man bara kan i båt på havet i gott väder. Glömt är senaste nattens påfrestningar.

Macka? Jodå, har Du en på gång »ställer vi upp».

Ja, dagen går och jag får slöa som jag vill. Man spanar ju förstås efter »samma sort», inte en skymt av några. Andra lurningar ligger och trycker runtomkring.

Glömde förresten att tala om att straxt före vi kom fram till »Stallyktan» vid Visby, mötte vi »Vagabond» under »full skrud». Hennes spinnaker var en grann syn i ljusmörkret.

Vinden kommer och går å gick gjorde den definitivt ca 10 distanser före »Alma». De som var före oss av »samma sort» hade haft tur.

Men litet mat ska' vi i alla fall ha, men nog är det konstigt, ingen vind, men nog fasen knuffas båten ändå.

»Alma o Alma vad fjärran Du är, ock vore jag innan skymningen där.»

Litet slapp och trött iakttar jag skeppare och gästar. De ser underliga ut. Ahaa, det är nu den verkligen »kappseglingen» börjar. Snören halas av och an, — än är stora genuan uppe — än spinnakerna. Gast upp utan livsele — får bassning — kopp-lar karbinhaken på sig själv — tröttheten börjar ta' ut sin rätt.

Änången i skymningens sista timma runder vi »Alma» — icke Revengegrundet denna gång — vi har haft flera timmar

på oss att hitta rätt. Det dundrar så underligt när vi ligger alldeles i närheten av fyrkasunen. Tror hanne mej att den är oljeeldad — stämmer, sa' besättningen.

Efter vi passerat »Alma» börjar rena eländet. Skvimp hit å skvimp dit och ögona på de andra runtomkring, vilka de nu är?

Det verkar vara besvärligt att segla spinnaker utan vind. Glömde en sak, i solnedgången när jag låg och tittade på »Alma» såg jag en syn, jag aldrig glömmer. De som hade rundat »fyrkärigen Alma» var en gigantisk flock av »Baltic Racers», med spinnakrar i alla de vackraste färger jag skådat.

En ände på allt blir det ju i alla fall.

Skanskobben sa »tut» — jag var trött. Men frågan är, var dom andra av »samma sort», finns. När vi kom in i Lökholmsfladen, satt en av dom på berget och såg piggrött ut.

Ljus sommarnatt, fågelkvitter — trött, men ändå — en upplevelse med mersmak av »sjöhavet».

Sedan hade jag semester, men se det var en annan historia, med »Tromboner» och abborre i sällskap med andra »vint-hundseglare».

Brita F.





LÄR FRUGAN SEGLA !

För ett antal år sedan upptäcktes en segelbåt med fladdrande segel och synbarligen helt redlös drivande i farvattnet mellan Gotland och Landsort. Båten togs på släp och bärgades av ett passerande handelsfartyg. Ombord på segelbåten hittades en svårt chockad ung dam, som berättade, att hennes fästman plötsligt fallit överbord och troligen drunknat. För-gäves hade hon försökt vända båten, segla tillbaka och rädda honom, men hade tyvärr varken makt eller förmåga till detta, helt okunnig som hon var om båtens manövrering. Beakta därför ovanstående maning!

Teckning: Lennart Persson

Dimma

Litet dålig sikt hade vi haft nästan hela tiden. Läga moln med mycket, mycket fukt och något regn. Fifångs goda hamn passerade vi övermodigt litande på att vår nya fina kompass skulle visa rätt kurs på Landsort. När vi siktat de första kala skären genom diset och känt den tunga havsdynningen försvann övermodet och vi länsade snällt tillbaka till vänliga Fifång.

Dagen därpå var sikten bättre utan att vara riktigt bra. Morgonrapporten sa sydligt, 14 meter, halvklart vid Landsort. Ett fint väder för en liten hemruffad FIDRA med en ny och fin kompass.

Ankaret upp och kurs på västra Röko. Där ute fick vi känna på de där 14 sekundmetrarna och nog var båten god. Inte en droppe på däck men gungeligung var det och den kvinnliga besättningens vackra bruna ansiktsfärg började mer och mer få en grön ton.

Vid sådana tillfällen är Herrhamraleden bra att ha till hands. Men det är väldigt svårt att hitta inseglingsspricken — utan kompass. Nu gick vi exakt på den svart/vita. Sådant stärker självförtroendet i alltför stor utsträckning som det senare skulle visa sig.

Då vi var välförsedda med både vatten och proviant låg vi kvar en dag i närheten av Krokskär medan ytterligare en dimbank passerade. Sen seglade vi in till Nynäshamn för att komplettera förråden, äta på bar och traditionsenligt gå på bio.

Stärkta till kropp och själ gingo vi så i en tidig morgonstund ut från Nynäs med tanke på att ta oss upp till Ingarö. Vädret var fortfarande litet halvdänsigt, vinden svag. Genom hamnen ut mot Bedarn hade vi sällskap med en Pop-jolle och en mycket vacker 30-a. Den sistnämnda skulle över till Utö. Poppen och vi skulle åt samma håll.

Knappt utkomna på Mysingen kom dimman över oss. Den var tät det kan jag försäkra. 30-an som vi nyss konverserat med bara försvann om styrbord. Den andra båten hade vi på cirka tio meters håll och den var knappt synlig.

Jag nämnde visst kompassen här ovan. Den skulle komma till nytta nu. Dimman var så tät att man nästan blev illamående. Den låg som ett tryck över oss och hur man än ansträngde sig för att borra blicken igenom låg den bara där som fuktig bomull.

Från farleden kom ett ruskigt sirenvrål som kom blodet att isa sig i ådrorna. Vrälet besvarades av ett hemskt, rostigt råmande av sådan styrka att här gick inga små båtar. Nyttotrafiken, jag vet inte hur många tusen ton den representerade, hade kanske sett oss på sin radar och blivit irriterade av grumset på skärmen.

Vi hörde hela tiden 30:an klämta i sin skeppsklocka men vi förstod också att sådant inte kunde höras genom vägbrus och maskinbuller på ett stort fartygs brygga.

Förståndigt nog gick vi inte ut i farleden utan tänkte smyga litet på sidan om längs öarna upp mot Älvsnabben som vi räknade med kunna sikta så fort den täta dimman lättade. För att höra hur det skulle bli med den saken ville rorsman ha radion på och inom hörhåll. Timmarna gick. Vinden var fortfarande svag. Radion spelade skvalmusik och sa' att det var tät dimma. Det hade radion så rätt i.

Rykande hett kaffe serverades rorsmannen från ruffen där den fagra kvinnliga besättningen förde en relativt ombonad tillvaro, fri från bekymmer. Så länge det nu varade för här skulle hända saker.

Pipan föll i durken och kaffekoppen över bord. Framför stüven kom ett skär med ett stängmärke rusande rakt emot oss. Tur att det inte blev tvärt om med pipa och kaffekopp.

Rodret dikt. Skäret rusade förbi med några meter dimmigt mysingevatten mellan. Dumt förvånat stirrande på såväl sjökort som kompass. Men nej, vi var totalt desorienterade. Att gissa hit och gissa dit hjälpte inte och snart kom nästa skär emot oss med stor fart. Detta var större men uppmärksamheten ombord var väckt och kusligt var det för ingenting stämde med sjökortet.

Kanske dimman lättat något för nu såg jag ett vitt moln vid

horisonten. Molnet var vitare än dimman. Den vackra besättningen, mor och dotter, skrattade rätt åt detta och påstod med rätta att det inte var ett moln utan ett vitt berg på en stor ö. Ytterligare en stor ö och en till och den gick vi runt och ankrade bakom ty myteri var nu nära och de fagra tittade argt på skepparen, gnisslade med tänderna och påstod att de inte vill fara illa och vilse på sjön längre och att fast mark under fötterna skulle blidka deras onda tankar om mej. De påstod också att man inte skall ha en transistorradio igång på insidan av ruffskottet och samtidigt tro att en kompass på utsidan av nämnda skott skall slå rätt.

Vid kontroll fick skepparen även här ge dem rätt. Kompassen stod tvärs båten hur vi än seglade.

Nå, ön var oss främmande men inte ovänlig. Den hade en bra vik på läsidan och ett högt berg från vars topp man borde kunna se halva Södertörns skärgård i klart väder.

Utrustade med kikare, sjökort och den välsignade kompassen intrade vi mot aftonen detta höga berg men dimman var fortfarande övermäktig. Vi kunde urskilja tre, möjligen fyra öar och vi kunde höra sprängskott i väster men med säkerhet bestämma vår position kunde vi inte.

Morgonen kom med en frisk, byig vind från syd. Himlen var härligt knallblå utan moln. Vädret visste inte vad dimma var. Ny promenad upp till bergstoppen och där låg hela den vackra skärgården glittrande. Allt blev så självklart när ögonen gick att använda. Men fy sjutton gubbar vilken massa stenar och grund. Här skulle ingen människa segla in frivilligt.

Uppe från berget kunde vi dock lugnt staka ut en kurs fri från farligheter, ut till Mysingen som långt där borta blänkte mörkblå och fin.

Så blev det då äntligen en dag med glasklar sikt och en rungande läns så det sjöng i aluminiummasten. Älvsrabben, Dalarö, Ingarö, ack ja.

Men i går var det dimma.

LP

När Båten skall bli Fin

Gå till

BERGSUNDS
marin

Skotvinschar
Mastbeslag
Bomrackar
Rullrevar

Röstjärn
Skotkenor
Bombslag
Vantskruvar

Bockstags-
sträckare
Färg o. Fernissa
Tätningemedel
Flytvästar
Båtdynor
Däcksmattor
Åror o. Paddlar
Blåshakar
Tägvirke
Skotvirke
Ånkare
Båtar o. Motorer
Sjökort
Sportartiklar



BERGSUNDS *marin*

BERGSUNDSGATAN 9 • STOCKHOLM SV • TEL. 48 52 02

För 80 år sedan

Mellan oss och Hälsingör fanns ingen hamn såvitt jag visste, och sjökorten utvisade heller ingen bland de oländiga klipporna på den svenska kusten mittemot. Utsikterna var inte lockande med nordgående ström i Sundet och en frisk byig motvind från sydväst tyckte författaren-äventyraren-seglaren E. F. Knight, och hans förhyrda gast John Wright. De hade seglat till våra vatten från England sommaren 1887 i en 29 fots livbåt som utrustats för segling. Många intressanta hamnar i skymundan hade de kunnat besöka tack vare sitt ringa djupgående och gjort säregna bekantskaper. Några gånger gav sig skepparen ut på enskilda strövtåg i den medförda 11 fots jollen. Han tog ett par filter, litet mat, pipa och tobak samt skissblocket och seglade in på flera av de djupa jylländska fjordarna. Nu åter till ett avsnitt av berättelsen.

Vi gjorde ett slag in mot Gillbergs hoved för att utnyttja det lugnare vattnet intill stranden, men jag visste att så snart vi rundat udden skulle vi få vinden stick i stäv och högst sannolikt också en besvärlig sjögång. När vi närmade oss land såg vi att det låg ett ganska stort samhälle vid foten av berget, och där flaggade man överallt som om någon festlighet påginge. Wright tog kikaren och granskade stället.

»Hallå! Vad är detta?» utropade han i förvånad ton. »Vet ni att det ligger en fin hamn där, sir, och att det syns fiskebåtar där inne?»

Jag kunde knappt tro så goda nyheter, men när jag själv tittade i kikaren, såg jag att han hade rätt; en skyddad hamn och just belägen där den skulle vara oss till största glädje, för bortom udden var vattnet redan våldsamt upprört och vi skulle knappast kommit någon vart på kryssen.

Denna hamn fanns inte i kortet och i seglingsbeskrivningen sades inte ett ord om den, så dess existens var en trevlig överraskning. Eftersom jag såg nog så stora sillfiskare där inne kunde jag lungt anta att det fanns djup nog för oss, och vi kryssade oss upp till hamnen och löpte in mellan pirarna.



På stranden framför oss utbreddes sig fiskeläget och där låg också den vanliga stora träbyggnaden där sillen saltas. Hamnen var överfull med fiskesmäckar, alla glatt flaggande, och på stranden fanns ännu flera uppdragna. Invånarna promenerade omkring i full söndagsstass och verkade vara vid det muntraste lynne. Inte en, men väl tre eller fyra av de överallt förekommande engelsktalande sjömännen, kom fram till oss i samma ögonblick som vi lade till.

»Vad är det som händer här idag?» frågade jag en av dem, när han gav mig ett handtag med förtöjningen.

»Det är vår årliga kappsegling för fiskebåtarna», svarade han. »Ni har kommit alldeles lagom för att se den — starten går om en timma.»

Männens namn var Andersen och han var själv fiskare, men hans båt var uppdragen på stranden för reparation, så han kunde inte deltaga. Han tog mig under sitt beskydd under vårt besök och visade mig omkring.

Kappseglingen skulle ha varit intressant om inte varje båt startade när man så behagade, så att man, om man inte tog tid och noga höll reda på båtarna, knappast kunde avgöra vem som hade ledningen, och dessutom var båtarna så snarlika att till och med åskådarna och tidtagarna blev så förvirrade att de inte ens kunde känna igen de egna släktingarnas båtar. Man förde mycket extra segel — jättelika råsegel och ballongflockar — och tycktes sköta båtarna utmärkt, så att de gjorde god fart. Varje båt var rikligt bemannad med besättningens familj och släktingar, kvinnor och barn, ja till och med spädbarn, och i lastrummet hade man dussintals med öl på flaska för alla törstiga sjöfarares räkning. Vinden var frisk, så en båt förlorade sin mast och en annan bröt klyvarbommen i en häftig by. Till sist förklarades i alla fall en fiskebåt vara vinnare och så var regattan över. Men den största delen av festligheterna återstod ännu.

Andersen berättade att detta var den största festligheten under hela året och att man organiserat ett nöjesfält på sluttningen ovanför byn. Inkomsterna skulle gå till en orgel för kyrkan.

Och fiskarna ämnade roa sig för detta var den sista dagen av deras lediga årstid och alla båtarna lägg nu klara för att löpa ut och segla till fiskevattnen omkring ön Anholt följande morgon.

»Jag antar att Ni seglar samtidigt», tillfogade han.

»Nej, jag tror knappast någon av oss går ut i morgon», svarade jag.

»Vad menar Ni?» frågade han, »Sillfiskarna måste segla!»

»Det kommer att blåsa storm från nordväst.»

»Nej, Ni har fel, kapten. Ni känner inte kusten här som jag. Visst ser det hårt ut nu, men det kommer att vara fint i morgon.»

»Kusten känner jag inte till, det är sant, men ta en titt på vår barometer.»

Den hade fallit ytterligare sex millimeter och stod nu lägre än den någonsin gjort sen vi lämnade England. Jag var säker på att ett kraftigt, om också möjligen kortvarigt, oväder var på väg, det var jag villig att satsa mitt rykte som väderleksprofet på. Såsom man måste när man seglar i liten båt på främmande vatten, höll jag alltid barometern under noggrann uppsikt, och förstod dess beteende och varningar ganska väl. Ens liv beror ju på den förmågan. Men min vän vidhöll att vinden var sydvästlig och från det väderstrecket kom det aldrig oväder; för övrigt förstod han sig inte på barometrar och trodde inte på dem. Han berättade vad jag sagt för några omkringstående fiskare, och jag märkte att några av de äldre skakade på huvudet när de såg sig omkring på himlen — de tycktes benägna att hålla med mig.

Det var en fröjdefull dag i Gilleleie och männen roade sig efter bästa förmåga, de skulle ju iväg i gryningen för att tillbringa den häftiga nordliga hösten på sina fiskevatten, och den som inte känner till fiskarens tillvaro kan knappast föreställa sig vad detta innebär.

På den granklädda sluttningen ovanför fiskeläget hade man rest tält och det gick muntert till som på en marknad. Där fanns förfriskningar att köpa bland skjutbanor, karuseller, gungor och alla slags attraktioner, inklusive en fin utsikt över Sundet

och Svenska kusten. På kvällen skulle man hålla en stor bal, fyrverkerier och en teaterföreställning, och en mer förtjusande bal tror jag aldrig jag varit med om. De fina damerna från Köpenhamn dansade här samma lantliga danser som de fryntliga fiskarhustrarna och bondflickorna. I Danmark respekterar tydligen de olika klasserna varandra, men var annars finns så kultiverat folk ibland de arbetande klasserna, så belevade i sättet och jag kunde också tillägga prydligt klädda och renliga i sina vanor.

Efter balen illuminerades skogen med kinesiska lyktor, och fyrverkeriet avfyrades, dessvärre just som vinden tog i, vilket något förstörde effekten. Nu hade vinden vridit till nordväst och svepte vinande över berget genom de svajande träden, medan Sundet nedanför, som man bara kunde se när månen ibland glimmade fram mellan de hastigt ilande molnen, var vitt av skum.

»Vad säger Ni nu om vädret?» frågade jag Andersen.

»Kanske Ni har rätt, kapten, det ser illa ut, men vänta tills i morgon; ännu kan det lugna ner sig.»

Vid midnatt återvände de festande till byn, och jag tog mig ombord genom att krypa försiktigt ut på den smala slippriga pirarmen så att jag inte skulle blåsa i sjön av de häftiga byarna. Det blåste nu hård kuling och vågorna sköljde in över vågbrytaren i lovart, så att skumkaskader yrde över hamnen. Innan vi kojade förhalade Wright och jag yachten, för som vi låg på läsidan dunkades vi hela tiden mot kajen och fiskebåtarna intill. Vi rodde ut ett ankare till hamnens mitt och släckte på akterförtöjningen och halade oss ut så vi låg fria.

När jag vaknade strax efter gryningen den 8 augusti hade barometern fallit ytterligare och en regelrätt orkan blåste från västnordväst. Fiskarna gick inte alls ut till sjöss utan alla ägnade sig tvärtom åt att bättra på förtöjningarna för att inte båtarna skulle krossas fast de låg i en skyddad hamn. Det var en av de vildaste morgnar jag någonsin sett. Himlen såg högst ovanlig ut, kallt grön som den var med en mängd cirrusmoln, som drog fram i parallella strimmor längs vindriktningen. Alla

de lägre molntrasorna tycktes helt ha blåst bort från himlen. Hela denna dag fick vi ligga med alla luckor stängda, för inte bara skum och stänk utan hela massiva kaskader av vatten kastades rätt över hamnen och mycket föll på däck. Vi var våtare än vi någonsin varit till sjöss.

Efter frukost klättrade jag in på piren, jag blev naturligtvis genomblöt långt innan jag nådde stranden, och gick upp till Andersens hus.

»För all framtid kommer jag att lita på barometrar», var hans första ord, »och så snart jag får råd skall jag köpa en till min båt».

Jag hade gjort honom till en entusiastisk anhängare och han var ivrig att lära sig allt om barometern.

»Det var mycket tursamt för oss fiskare att festligheterna igår höll oss kvar i hamn. Om de gått av stapeln för två veckor sedan som först var meningen, skulle vi nu varit utanför Anholt där det inte finns någon hamn, och jag tror många båtar och liv skulle gått förlorade.

För några år sedan kom ett oviuder överraskande precis som det här, och tjugo båtar kapsejsade i den svåra sjön på Anholt's bankar och alle man drunknade.»

Han berättade att ingen sommar i mannaminne hade varit så ostadig som denna, och aldrig hade hårda nordvästvindar varit så vanliga.

På eftermiddagen, när stormen rasade för fullt, gick jag längs höjderna intill kusten till fyren vid Nakke Hoved och därifrån såg jag ut över ett havslandskap som man inte så lätt glömmes. Nakke Hoved är en brant kulle omgiven av flygsands dyner och ett hedlandskap med enstaka dungar av kryttall och svarta törnbuskar, en tröstlös vindpinad trakt där endast de motståndskraftigaste växter kan överleva. Anblicken inåt land sträckte sig långt bort och hade en dyster storslagenhet som gjorde starkt intryck, men en sådan här dag var det, det upprörda havet nedanför som fängslade en. Där framför mig låg mynningen till Öresund och på den svenska kusten, tjugo kilometer bort reste sig Kullens branta klippudde — ett

enormt isolerat klippmassiv 180 meter högt som framstod mörkt och dystert i kontrast mot de grönskande kullar som annars omger detta vatten.

Öresund, den trånga passagen som nästan all sjöfart mellan oceaner och innanhavet passerar är för det mesta till trängsel fylld med fartyg, men denna dag erbjöd denna sjöfartens huvudväg en alldeles särskilt fantastisk anblick. Flera hundra farkoster av alla storlekar och nationaliteter länsade in i Öresund från öppna havet för att söka skydd på Hålsingörs redd — det var transatlantiska ångare, fullriggare, barkskepp, skonare och fiskesmackar. Inte en enda styrde utåt, utan alla ilade inåt pådrivna av stormen. Åtskilliga av dem hade utan tvivel gått ut flera dagar tidigare för att segla runt Skagen ut på Nordsjön, men hade tvingats vända i det hårda vädret. Alla gick med sviktande riggar under minsta möjliga segel och stampade våldsamt i den skrämmande höga sjön; där syntes en fullriggare under bottenrevade segel; där en skonare under stormstor och stormfock; där en brigg, som länsade in för bara riggen; där en lotskutter under klyvare och revad stor.

Flera fartyg hade förlorat delar av riggen eller fått brädgången sönderslagen. En norsk bark var tydligen halvfull av vatten och på god väg att sjunka när den långsamt och tungt lyckades ta sig in på lugnare vatten i grevens tid. Och utanför Sundet, på det rasande Kattegatt, syntes hundratals andra fartyg, somliga långt borta vid horisonten, som alla styrde mot samma tillflyktsort, men man kunde ännu inte avgöra vilka deras öden skulle bli bland dessa gigantiska sjöar, det fanns säkert mångt hjärta fyllt av oro ombord.

Jag hade kikaren med och i lä av ett törnsnår, betraktade jag fartyg efter fartyg när de kom in i Sundets mynning. Scenen hade en fruktansvärd fängslande makt och det var omöjligt att vända sig från den. Den tycktes som ett slagfält där en stor flotta kämpat mot elementen och besegrats och nu hofann på full flykt lemlästad och modstulen. En gammal brigg hade överraskats av stormen i Skälderviken och försökte nu kryssa sig upp förbi Kullens mörka klippor. Hon gick bidevindskotad



Foto: Ib Möller

under revade märssigel, men tycktes bara köra stäven i de ursinniga sjöarna medan hon sakta men säkert drev ner mot klippkusten i lä. Men äntligen, strax innan solnedgången vann hon höjd så att hon kunde ta sig ut i Sundet och sätta sig i säkerhet.

Stormen varade i tre dagar och höll oss kvar i Gilleleie till den 11 augusti, men de fyra dagarna som vi låg där tillbragtes angenämt nog. De danska fiskarna är så överväldigande vänliga mot främlingen som gästar deras kuster i en liten segelbåt, att han lämnar deras lilla by med lika stor saknad, som om han lämnade sitt eget hem och sade adjö till gamla goda vänner.

Ur »The Falcon on the Baltic» av E. F. Knight.

Översättning av Ib Möller

Några tips om båt batterier

De flesta segel- och motorbåtar är nu för tiden utrustade med ett ackumulatorbatteri av något slag. I 1960 års internationella sjövägsregler gällande i Sverige från och med den 1 september 1965 föreskrives som bekant att även mindre motor- och segelbåtar skall vara försedda med lanternor och detta har medfört att batterifrågan blivit aktuell för ett ökat antal båtägare.

I denna artikel skall lämnas några tips om vilket slag av batteri man bör välja med hänsyn till driftförhållandena ombord och batteriernas egenskaper och vidare hur man bör sköta sitt batteri för att det skall fungera driftsäkert och få så stor livslängd som möjligt.

Hur arbetar då en ackumulator?

En elektrisk ackumulator tar emot energi i elektrisk form, lagrar denna i kemisk form och kan vid behov ånyo avge energin i elektrisk form.

Det finns två slag av batterier som kan komma ifråga för användning i båtar, och det är antingen NIFE-batterier eller blybatterier. Har man ett blybatteri så är det i regel ett vanligt bilbatteri.

Blybatteriet är billigare än NIFE-batteriet i inköp men i gengäld har NIFE-batteriet så mycket större livslängd, är driftsäkrare och har flera andra fördelar att det lönar sig att välja ett NIFE-batteri.

Huvudkomponenterna i en ackumulatorcell, såväl i en NIFE-cell som i en blybattericell utgöres av:

Positiva och negativa plattor, vilka innehåller det »aktiva» material som vid laddning lagrar tillförd elektrisk energi och vid urladdning avger denna energi

Separatorer, som isolerar de positiva och negativa plattorna från varandra

Elektrolyt som leder strömmen mellan plattorna

Cellkärl i vilka ovanstående komponenter är inbyggda.



ett märke för
säkra, svenska,
världsberömda
ackumulatorer

SVENSKA ACKUMULATOR AKTIEBOLAGET
JUNGNER

Vad är det då för skillnader mellan dessa detaljer hos ett NIFE-batteri och hos ett blybatteri och hur inverkar dessa på batteriets egenskaper?

Plattorna

De aktiva materialen i en NIFE-cell består av nickelföreningar i de positiva plattorna och av kadmium och järn i de negativa. De är inneslutna i fickor, tillverkade av perforerad stålplåt och alla härande delar är av stål.

De aktiva materialen i en blybattericell består av blysuperoxid i de positiva plattorna och bly i svampform i de negativa. Det aktiva materialet är i bilbatteriplattorna smetat eller presat på en gallerformad stomme av bly.

Man inser lätt att de relativt spröda blyplattorna inte har samma hållfasthet mot mekaniska påfrestningar som NIFE-cellens plattor av stål.

Det aktiva blymaterialet lossnar också lätt från gallerstommen medan det aktiva materialet i NIFE-elektroden är effektivt inneslutet i den perforerade stålfickan.

Separatorerna

I NIFE-cellen utgöres separatorerna av runda plaststavar, vilka är inträdda mellan de positiva och de negativa plattorna. Plasten påverkas ej av elektrolyten, varför stavarna har obegränsad livslängd.

I blybatterierna är separatorerna i regel tillverkade av träfibermjöl och impregnerade med plast för att ej frätas upp av syran. Trots detta påverkas separatomaterialet med tiden och en försämring av egenskaperna inträder.

Elektrolyten

I NIFE-cellen utgöres elektrolyten av en 20-procentig lösning av kaliumhydroxid. Specifika vikten skall ligga mellan 1,17—1,19. Elektrolyten deltar i laddnings- och urladdningsprocesserna endast som strömedare och dess specifika vikt ändras ej. Elektrolyten är fullständigt neutral mot plattorna och angriper ej dessa som svavelsyran gör hos blybatteriet.

Elektrolyten i blybatteriet utgöres av kemiskt ren svavelsyra utspädd med destillerat vatten. När batteriet är fulladdat har syran en specifik vikt av 1,28 och när det är urladdat har specifika vikten sjunkit till ca 1,14. Syrans specifika vikt är direkt proportionell mot batteriets laddningstillstånd. Ett halvaddat batteri har alltså en syravikt mitt emellan 1,28 och 1,14, d. v. s. ca 1,21. Genom att medelst en syramätare avläsa syrans specifika vikt kan man alltså fastställa blybatteriets laddningstillstånd.

Cellkärlet

NIFE-cellerna är antingen inbyggda i cellkärl av slagfast plast eller av förnicklad stålplåt. Sedan några år tillbaka förses celler i storlekar upp till och med 130 ampéretimmar med plastkärl. Säväl plåtkärnen som plastkärnen är mycket starka och gör att cellerna tål hårda mekaniska påfrestningar.

Plastkärnen har flera fördelar framför plåtkärnen. Plasten är inte elektriskt ledande, varför man kan placera cellerna tätt intill varandra utan något isolationsavstånd och spar på så sätt utrymme och vidare är plastkärlet genomskinligt, varför man utan att öppna cellventilen ser vätskenivån och kan avgöra om det är dags att fylla på destillerat vatten. Plasten rostnar heller inte och behöver därför inte som plåtkärnen skyddas genom infettning.

Blyackumulatorns cellkärl är i regel tillverkade av ebonit och när det gäller bil- och båtbatterier utförda i block om 3 eller 6 celler. Ebonitkärlet är relativt ömtåligt för slag och stötar, varför blybatteriet måste placeras på skyddad plats.

Ett 6 V NIFE-batteri består av 5 st seriskopplade celler och ett 12 V batteri sölunda av 10 st celler. Ett 6 V blybatteri består av 3 celler och ett 12 V batteri av 6 celler.

Vad är det då för skillnader i egenskaper hos ett NIFE-batteri och ett blybatteri och vilken skötsel behöver det ena och det andra slaget av batteri?

NIFE-batteriet har stor livslängd och är synnerligen drift-

säkert. Om batteriet bara användes för belysning ombord är en livslängd av 15 år fullt normal. Det händer ofta att NIFE-batterierna blir ännu äldre, ända upp till 20—30 år.

Blybatteriets livslängd är avsevärt kortare. Ett bilbatteri som användes i en båt brukar stoppa 3—4 år men då endast under förutsättning att batteriet laddas och skötes omsorgsfullt.

Ett NIFE-batteri har praktiskt taget ingen självurladdning och det kan stå utan laddning hur länge som helst utan att taga skada. Ett blybatteri däremot har hög självurladdning och måste regelbundet laddas för att inte förstöras. Även om blybatteriet inte är i bruk måste det minst varannan månad få en uppladdning. Har blybatteriet blivit urladdat måste det omedelbart laddas, annars förstörs plattorna. På grund därav är blybatteriet speciellt olämpligt i en båt, där man inte har motor med generator som kan hålla batteriet laddat.

NIFE-batteriet kan inte frysa sönder och tar inte skada av låga temperaturer. Batteriet kan därför stå kvar i båten under vintern. Blybatterier fryser inte heller om de är fulladdade men ett halvurladdat batteri fryser vid -30° C och ett urladdat redan vid några grader under noll, och då blir batteriet fullständigt förstört. Blybatteriet bör därför vintertid förvaras i frostfri lokal och varannan månad få en uppladdning.

Svavelsyran i blybatteriet och även kaliluten i NIFE-batteriet fräter på hud och kläder. Stänk av syra tvättas lämpligen bort med soda eller utspädd ammoniaklösning. Stänk av kalilut tvättas bort med borsyrelösning, ca 3-procentig.

Svavelsyran men däremot ej kaliluten angriper starkt järn. Både svavelsyra och kalilut angriper trä, syran dock i högre grad än kaliluten. Man bör därför placera batteriet i en särskild låda ombord, vilken är klädd med plast så att eventuell utrunnen syra eller kalilut ej förstör skrovet.

Laddas batteriet från generator ombord måste man se till att batterilådan, om den är försedd med lock, har ventilationshål, så att den gas som bildas vid laddningen har utlopp. Detta gäller för såväl NIFE-batterier som blybatterier. Gasen är ex-

plosiv varför man aldrig får använda öppen låga över ett batteri som är under laddning eller är alldeles nyladdat. Man skall givetvis aldrig lysa ned i ventilhålen med en tändsticka.

Gasen från blybatteriet är frätande varför batteriet ej bör placeras under eller i närheten av ömtålig utrustning såsom t. ex. säkringar eller andra elektriska detaljer. Gasen från NIFE-batteriet är däremot inte frätande.

I såväl NIFE-batteriet som i blybatteriet är det endast destillerat vatten som skall fyllas på cellerna såvida inte kalilut eller syra runnit ut genom att batteriet stjälpits omkull. Vattnet dunstar bort och går även bort i form av gas vid laddningen.

Vätskenivån skall i blybatteriet ligga 10—15 mm och i NIFE-cellen 30—50 mm ovanför plattorna överkant. På NIFE-celler med plastkärl finns det två nivåstreck med text »Max» respektive »Min» så där är kontrollen lätt att göra.

Ett NIFE-batteri tål alla slag av misshandel, såväl mekanisk som elektrisk, utan att taga skada, men det tål inte att påfyllas svavelsyra. Då blir batteriet direkt förstört. När man lämnar in ett NIFE-batteri för laddning bör man framhålla detta för vederbörande på laddningsstationen så att ej ett misstag sker. Man bör heller inte använda areometrar, trattar eller andra tillbehör som använts för blybatterier och som det kan finnas syra kvar på.

Hur stort batteri behöver man i båten, d. v. s. på hur många ampéretimmar?

Detta beror ju på hur många watt jag vill ta ut och hur lång lystid jag vill ha per laddning. Babord-, styrbord-, topp- och akterlanterna tar tillsammans 50 watt. Strömmen i ampère får vi genom att dividera wattalet med spänningen. Har vi ett 6 V batteri blir alltså strömmen 4,2 ampère. Ett 6 V batteri på t. ex. 60 ampéretimmar får då en lystid av 60 dividerat med 3,4, d. v. s. drygt 7 timmar. Ett 12 V batteri på 60 ampéretimmar får dubbla lystiden, d. v. s. drygt 14 timmar. Har man dessutom rufflyse, sjökortsbelysning, strålkastare m. m. så blir lystiden givetvis motsvarande kortare.

Har man motor med generator som laddar batteriet så är det i regel inget problem med batterikapaciteten. Om man har värmeanläggning med en fläkt som drivs av batteriet så måste man dock tänka på att inte urladda batteriet så djupt att det nästa morgon inte orkar starta motorn.

Den som har en aktersnurra med strömuttag för belysning måste observera att dessa motorer i regel lämnar växelström och därför ej går att använda för batteriladdning. För laddning av batterier måste man ha likström.

Författaren till ovanstående »Batterikatekes» hoppas att åtminstone några av de lämnade tipsen skall bli till nytta och önskar Göta Segel Sällskaps medlemmar många trevliga nattseglingar med reglementsenliga ljus och batterier som alltid fungerar.

Tage Boding



**94·96·98·100
OKTAN**

**för högsta effekt
till ekonomipris**





*På semestersegling i danska och tyska vatten, Foto: V. Sjöstedt,
I full kuling slärrar vi in till Klänholmen på Möen lördagen den 6 augusti.*

Efter oss kommer en tysk lärsande in för endast fock.





Åskby på väg. Vraket är en skomare som strandat för några månader sedan.

På söndagen har vi bättre väder och här anseglar svenska »Rendez vous» mot Sandhammaren och Utklippen.



När detta skrives, i januari 1967, snöslaskar det ute, himlen är mulen, vädret är trist på alla vis. Man skulle inte vilja släppa ut en katt en gång. Det finnes dock folk, som inte toppar sugen för så lite, det är medlemmarna i Stockholms Skridskoseglarklubb, som varje vecka med spänning inväntar den interna israpporten. Så fort isarna börjat lägga sig är de i jarten med början på insjöarna i ex. Södertörn, men då kylan kommer och isbrytarna börjar sitt arbete till havs, då är de riktigt i sitt esse och fjärdas längre sträckor i våra skärgårdar än många semestersegelare på sommaren. Inte behöver man försaka ytterskärgården för att det är vinter inte!

Nedanstående artikel av Folke Sjödin, känd seglare i SSS, har tidigare varit införd i Skridskoklubbens årsbok 1963—64. Vi återger den med benäget tillstånd av författaren, som även står för bilderna.

Trosa—Blå jungfrun

1:a Akten

Vid kanalbron i Södertälje stod Carl-Åke Ljung och vände på mig i full skridskomundering och med ryggsäcken packad för två dagars färd. Vi åkte bil till Trosa, för det var gammal fastfusen snö på fjärdarna norr därom. Det var lördagen den 9 mars. Klockan 11 startade vi med sydostlig kurs ut i den sörmländska skärgården. En grupp på bortåt 100 vinterfiskare stod utanför Bokösundet. Mot horisonten liknade de en rad flyttfåglar, sittande tätt intill varandra på en telefontråd. Vår färd gick förbi Persö, fridlyst och känt för sina örnbö. Vi mötte flera små grupper skridskoåkare, växlade några ord med dem och fantiserade om Kalmar. En av våra mötande vänner åtog sig att ta hem bilen till Stockholm eftersom Carl-Åke och jag nu vädrade stora möjligheter att med den nordostliga vinden och de fina isarna åka över till Götaland.

Vi girade nu söderut och kom så småningom ut på Slottedjupet norr om Hävringe. Farten var god på is av toppkvalité,



men utanför de yttersta skären skall man ej åka, isen kan bli landlös utan att man märker det. Radarantennen snurrar på. Håvringe båk. Lotsutkiken har nu alla chanser att bedöma vår kurs och fart. Några fartyg syns för ovanlighetens skull inte till. Vi befinner oss tvärs Oxelösunds järnverks höga skorstenar. Röken drar mot SV.

Med underbar gång drar vi på över jämna isar och härlig luft får blodet att porla i ådrorna. Nu närmar vi oss Bråvikens fartygsränna, bred och mäktig, trafikerad av Ost-asiatrare, Amerikabåtar, malmjättar och andra flytetyg, byggda för gång i is. Vi kommer naturligtvis aldrig över! Det blir väl som vanligt Nyköping eller Ånga herrgård.

Vi möter Pelle Öhlen och två andra skrinneare. Efter hundratals fartygs malande i rännan liknar isen mer curlingklot än isflak. Klockan är halv två. Vi känner med pikarna i rännan. Fantastiskt — drygt fyra mm is mellan kloten! Måste hål-

la att krypa över. Lätta som julbockar av halm gör vi oss, och med livlinorna i högsta beredskap sätter vi i gång en och en, krypande med några meters avstånd. Det vore inte kul att bada i ödemarken när så mycket annat roligt lockar — isen längs östgöta- och smålandskusten. Fem man, barnsligt förtjusta men samtidigt skärpta, klarar rännan. Vi hurrar och skiljs. Pelles grupp fortsätter västerut mot Kvarsebo i Bråviken och vi styr vidare mot Penningskärsbådan och Lundarna vid Arkö. »Snälltåg» — en och annan liten ojämnhet i isen smäller behagligt mot skridskospetsen som skarven i skeppet mot hjulen, och ibland flera små smällar som växlarna genom en bangård.

Arkö båk i sikte. Vi är nu ute på en sällan åkt, klassisk sträcka. Isen mäter fortfarande 35—40 cm, inga råkar, vindbrinnar eller andra farligheter. Himlen är halvmulen, men en rosenröd solstrimma söker sig igenom i riktning mot Harstena. Säkert ligger både Flisdjupet och Knöldjupet samt isen nedanför Kråkelund. Då är det bara att svepa på och njuta i fulla drag. Tänk, vilken tvådagarstur man skulle kunna genomföra. Man kunde tänka sig att hälsa på hos lotsen i Kråkelund och ringa och beställa middag i kajutan på Vimpel i Oskarshamn . . .

Carl-Ake vid Marstjär, S:t Anna



Att få dricka kaffe vid Arkö redan klockan halv tre var inte sant, tyckte vi. Vilken nåd att få fortsätta över Aspöjulfjärdens något knottriga, men fullt åkbara is, kantad av S:t Annas gudomligt vackra öar, att glida förbi Lammskär och Kräkmarö och vidare genom Barösund. Lyckligare än miljonärer uppnådde vi den 100:e kilometern under sju timmers åkning utan större ansträngningar.

I dag hade våra trogna parhästar, långfärdsskridskorna, vägegenskaper härliga som den flottaste lyxbils. Genom Barösund blev det småländska havet söder om Flisdjupet synligt. Långt ute till havs seglade två stora isberg. Det var ränna upp till Fyrudden i Gryt, för där ligger en del ostkustfiskare och drar strömming. Vi girade upp mot Fyrudden, där Ture Magnusson från Harstena, min gamle vän från Flottan, numera är kustbevakare. Han hade vakt denna kväll och tog emot oss med öppen famn. Rum och förplägnad blev inga problem. Varma sängar i vinterbonad hostad med utsikt över ett vackert skärgårdslandskap, belyst av fullmånen. Prat om gamla minnen och seglingar fick både kväll och natt att gå alltför fort.

Soluppgång, kaffekokning, mackspackling, men — vad säger radion? Väderleksrapport, vindkantring, stormvarning. SO KULING! Nu måste nog våra stolta planer ändras. Det var bittert, för i tio år har jag drömt om att få göra en flerdagars-tur utmed denna vackra kust. Vi tog ett hjärtligt farväl av Ture och fick i utbyte ett råd att vända norrut mot Harstena och Arkö och vidare mot Norrköping för att utnyttja kulingen i ryggen. Vi tog en sista chans och med en trotsig förhoppning att komma vidare genom Småland stack vi ut på Flisdjupet mot Stora Älö vid Valdemarsvikens början. Men kulingen blev till en plåga, och vi följde snart Tures råd. Vi kopplade av tanken på Oskarshamn och Vimpeln, åtminstone den dagen, och fick i stället en verkligt briljant färd och ett tjusigt möte med en vacker flicka, Catharina Mänsdotter hette hon. Hon gjorde sin lilla färd på konståkningskridskor innanför Arkösund för att dra upp några strömmingar till middag. Vi hade kaffe och hon färska wienerbröd. Vi satt och gonade oss på hällen vid en



Krököländs lotsplats

fyr i sol och lä och hade det verkligen mysigt. Vi tillvaratog denna ljuva händelse med några kameraskott innan det blev ett ömsesidigt ömt farväl.

Fram till Järstads brygga utanför Norrköping kom vi redan halv fyra. De sista två milen var Bråviken tätt befolkad av fiskare, som kört ut på isen med sina bilar. Utlagd åt söder hade söndagens färd räckt till Figeholm.

2:a Akten

Den kuling vi råkade ut för följdes av massor av snö över östra Götaland och Isriket ödelades. Några veckor senare kom tövädret och stöpte ner snön, och så kyla igen. Isen kom fram igen, inte fullt i samma klass, men vi tackade ändå för det goda som kom. Upptända av vår förra fantastiska färd satt Carl-Åke och jag i en buss, chartrad av ett fotbollslag på väg till Karlskrona. Det var lördagsmorgonen den 30 mars, klockan halv fem, som vi klev av vid Folkskolan i Oskarshamn och gick ner till Saltsjöbad. Som gamla medlemmar i Oskarshamns Segelsällskap kunde vi värma oss med en kopp kaffe i dess trivsamma klubbhus före starten i gryningen. Vi ville

pröva oss norrut, ty väderlekstjänsten hade lovat sydostliga vindar.

Vilken saga det var att få glida ut på skridskorna på fin is upp bakom Tillinge öar, men dessförinnan hinna slänga en längtansfull blick neröver Gunnarsö, Kiddenholmen och Runnö! Röken från Kopparverket blåste sakta mot nordväst. Solen gick upp som ett rött klot i sundet, och Blå Jungfruns vackra kupol avtecknade sig i morgondiset. Nu hade jag på sätt och vis lust att fara tillbaka och väcka upp alla mina spänniga vänner i staden, som inte anade att jag kommit på snabbvisit, och bjuda dem på en tjugis morgontur till Furön!

Färden till Kräkelund blev mycket fin, nästan i stil med den över Bräviken, där Blå Jungfrun byts ut mot Kolmårdens imponerande konturer. En morgonsmörgås och några kameraskott mot solstrimman vid lotsplatsen och en tackvinkning till lotsutkiken för god israpportering. Något sämre och knagglig is norrut, som vid Ljungskär intill Bankholmsrännan byttes ut mot en blankisrak av högsta klass, utanför Örö kantad av skruvisvallar, som gnistrade grönt likt badsalt i solskenet. Efter 12 km kom åter den knaggliga isen, men med vinden i ryggen var vi framme i Västervik redan halv två.

Carl-Åke är från Västervik, känd paddelkanotist och OS-

Storkläppens fyr



man 1956 i Melbourne. Vi gjorde uppehåll några timmar i hans hemstad med bastu, simhall och middag innan skymningsfärden över Gudingen till Smågö anträdde. Där firade vi natten hos några vänner och fick ett utmärkt startläge på söndagsmorgonen den 31 mars.

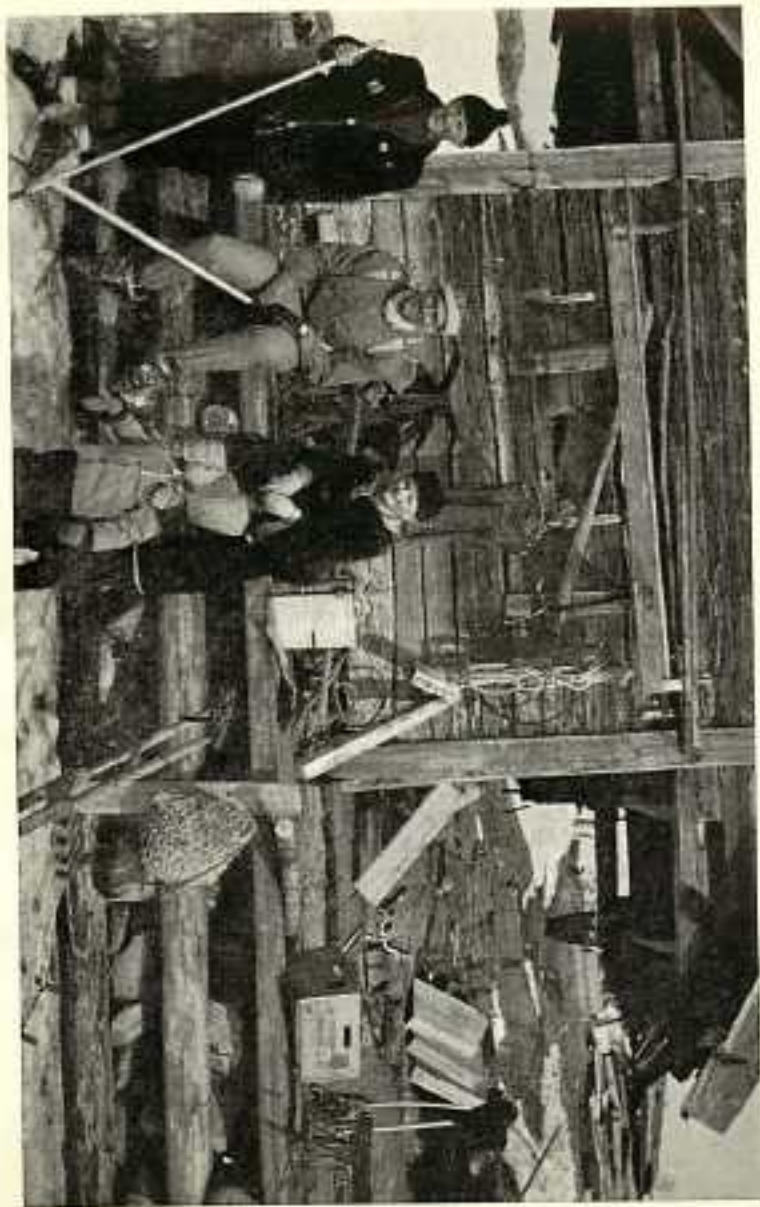
Klockan 7 stod vi ute på isen. Norr om Hasselö i riktning mot Städsholmen i svag östlig vind, i stora svep genom de vackra sunden förbi Vindåsen, Vüderskär, Jungfrusund, Torrö Stücksjär ut på Flisdjupet. Vinden trotsar Väderlekstjärnen, som lovat sydöst, ökar och går över till NNO. Vi hade tänkt oss upp mot Arkösund via Harstena. Men varför ska vi det egentligen? En liten bit till bara vid Källskär nedanför Stora Älö och vi stannar vid Valdemarsvikens början. Där knyts banden ihop Trosa—Oskarshamn på skridsko vintern 1963!

Vi vänder oss nu mot solen i söder och känner medvinden öka alltmer. Klockan är bara halv tolv. Vi tar en rejäl lunch i lä på Källskär och njuter av att se alfågelsträcken komma och försvinna i havshorisonten, en och annan svanfylking paraderar och några havsörnar syns i snabbsegelflykt på högre höjder. Lärkan bakom martallarna är också med i naturens stora sköna och vi glöds som barn åt allt detta tjusiga. Vi far med vinden genom en skärgård, som besitter en förtrollande charm. Tiden räcker till ett besök på Storkläppens fyr, där den två man starka fyrpersonalen får en pratstund i denna årstids ensamhet. Innanför alla öar ligger isarna blanka, utanför ligger packis så långt ögat når.

Vid Slottsholmen i Västervik tar vi av oss skridskorna för sista gången den här säsongen. Vi möts av ett vårens Västervik med ett intensivt fågelliv i de öppna vattendragen.

Färden Trosa—Oskarshamn, som verkligen hade varit fullt genomförbar den 9—10 mars om vinden stått sig, hade blivit ca 220 km. Nu fick vi åka sammanlagt 350 km i stället, churu i två etapper, men vi och många med oss hoppas att få uppleva os'kusten på ett så här underbart sätt många fler gånger och helst med en avslutningsmiddag i kajutan på Vimpeln.

Folke Siödin



Hjalmar Mehr:

LÅNGHOLMEN SKALL BLI ETT BLOMSTERPARADIS!

— *Låt oss göra Långholmen till en botanisk prydnadsträdgård, en skönhetsens oas för invånarna i Storstockholm! En rosenträdgård vid den gamla fångelsegården, orangeriet med spaljerade päron, persikor och druvor mot fångelsemurarna!*

Det är den socialdemokratiska stadsfullmäktige-gruppens ordförande, finansborgarrådet Hjalmar Mehr som ger oss denna vision.

FÄNGESET BORT SNARAST

NU! Storstockholm träffade honom uppe i tjänsterummet och bad om en intervju, som inte handlade så mycket om det politiska arbetet i Stadshuset, aktuella frågor i valrörelsen eller tjänsteutlåtanden över utredningar som gjorts, utan mera om hans hemliga önskelista, om hans drömmar om ett ännu trivsammare, vackrare Stockholm.

Han har tagit många personliga initiativ — och genomdrivit dem. Vi tänker inte just nu på stora frågor som storlandstinget, det gemensamma trafikföretaget för stad och län utan mera på en annan sektor som handlar om Stockholms stadsteater, det stora stödet åt privatteatrarna, Hässelby slott som kulturcentrum för de nordiska huvudstäderna, tunnelbaneutsmykningen.

Är ni inne på rätt våglängd nu? Då frågar vi hr Mehr: Finns det något liknande som ligger Er varmt om hjärtat?

Snabb aktion för »gröna ön»

— Just nu håller jag på och lägger upp ritningarna för att söka få staten att så snabbt som möjligt ta bort fångenvårdsanstalten på Långholmen så att vi kan göra »gröna ön» till en skönhetsens oas mitt i Storstockholm.

— Högern vill bebygga ön. Bortsett från den förfärliga vandaliseringen av stadsbilden som skulle följa, stupar tanken på trafik- och parkeringsfrågorna m. m. Det skulle i alla fall av praktiska skäl bara bli mycket få, exklusiva lägenheter.

— Folkpartiledaren deklarerade först sin anslutning till högern, men har nu backat ur. Byggnadsnämnden med borgarrådet Folke Lundin (s) i spetsen vill göra Långholmen till ett fritids- och rekreationsområde och det måste vi förverkliga.

— Den gröna ön är ett väsentligt inslag i stadslandskapet sett från många håll: från Riddarholmen i fonden av Riddarfjärden, från Norr Mälarstrand, från Marieberg mot södra landets silhuett, från det idylliska Pårsundet, från Essingeleden med stadens centrum som bakgrund.

— Att skövla Långholmen är, menar jag, helt otänkbart. Reimersholme är hårt bebyggt och dess små parktytor hårt nedslitna. Bergsundsområdet omedelbart söder om Pårsundet är den del av staden som jämte Atlas i Vasastaden och Lilla Essingen har det högsta exploateringsstalet i Stockholms stad detta århundrade. Och höghusen på Marieberg trycker till miljön ytterligare.

En hemvist för skönheten

— Nog skall det väl vara begripligt för alla i Storstockholm att man mitt i stan får en underbar fritidsöas, en hemvist för skönhet och rekreation?

— Flera av byggnaderna är från 1700-talet och kulturhistoriskt värdefulla, t. ex. »Gröna stugan», »Gula raden», »Ingenjörsbostaden», »Stiftsbyggnaden», »Fördärvet», alla på Mälarvarvets område.

— På västra sidan ligger byggnaderna Karlshäll och Stora Sjötullen. Dessa bör rustas upp och användas för museala och liknande ändamål.

— Parkavdelningens amfiteatraliskt uppbyggda friluftsteater med fasta bänkar för ca 2.000 åskådare kan byggas ut ytterligare. Gamla malmgården Karlshäll har en stor tråhall, en festivitets-salong, med utsikt mot väster. Den kan bli en utmärkt serveringslokal med uteservering på terrassen.

Klubblokaler kan ordnas i flera av byggnaderna, t. ex. för uthyrning vid festliga tillfällen eller för särskilda sammanslutningar.

Småbåtshamn och badbassäng

— Det gamla varvet, vars lönsamhet i längden är tveksam, kan i stället bli hamn för småbåtssporten. Ett större bassängbad kan anläggas.

— Det som jag nu vill tillföra debatten är följande. Stockholm saknar en stor blomsterpark, en botanisk prydnadsträdgård som finns utomlands på sina ställen, till exempel i Hamburg men även i Göteborg, Linköping och Örebro. Köpenhamn har inte bara sitt Tivoli utan också sedan några år en underbar jättelik rosenträdgård i Vallby.

— Jag har animerat Skansen att väsentligt utvidga blomsteranläggningarna, men utrymmet medger inte något särskilt stort i den vägen.

— Intresset för blommor är stort i Stockholm. Och vi har givit parkavdelningen nya ekonomiska resurser. Successivt kommer parken att koncentrera anläggningar av blommor på centrala platser, utmed särskilt frekventerade infartsleder osv.

— Men ett verkligt blomsterparadis, dit invånarna i Storstockholm kan gå för att se blommor och njuta av färgglädjen, det saknar vi.

— Jag har diskuterat det här med Holger Blom och arkitekt Jan Gezelius och även med andra. Det har visat sig vara ett realistiskt förslag. Långholmen kan faktiskt förvandlas till ett centralt beläget, lättillgängligt park- och blomsterparadis av finaste slag, där en serie av blomstergårdar skulle anknyta till befintliga byggnader på ett harmoniskt sätt.

Blommande klippträdgård

— Den nuvarande parken i öster, nära Västerbron och synlig från denna, är ett stenbrott, där straffångarna en gång i tiden arbetade. I avsatserna i berget skulle kunna anläggas en blommande klippträdgård med allehanda bergpartiväxter, vintergröna buskar och barrväxter, härdiga sedumarter och solälskande buskar. Bergformationen kan utnyttjas för vattensprång av olika utformning. I terrängen runt omkring skulle sedan kunna utbredas en blomsterflora av anpassad art.

— På terrassen i väster- och norrläge, med utsikt mot Essingen och mot solnedgången i vattnet intill Karlshalls gård, finns underbara möjligheter för en blomsteranläggning. Där finns en lummig äng, där blomstervalet skulle kunna anslutas till den typiska svenska ängsnaturen, konvaljer, förgätmigej samt den klassiska svenska trädgårdsfloran hela sommarhalvåret naturligtvis även fruktträd.

— Man skall för övrigt ha klart för sig att det redan nu finns ett värdefullt alm- och lindträdsbestånd. Mellan Karlshäll och västra udden finns vackra gräsmattor och lummiga träd, ett vackert parti av lövängstyp.

— Samtliga dessa träd sägs vara värdefulla ur parksynpunkt. Här finns grupper av björk, alm, lind, al, lönn, rönn samt åtskilliga praktfulla träd av olika poppelarter, de senare importerade vid sekelskiftet. Det finns också knäckeplar längs Pålsundet, allt ägnat att förhöja parkanläggningens värde.

— Den största blomsterträdgården på Långholmen med den starkaste verkan skulle kunna anläggas på själva det sänkta planet, där den stora fängelsebyggnaden nu ligger. Mot vissa av murarna, som skulle bevaras, kan man anlägga orangerier med spaljerade päron, persikor, druvor och olika klängväxter. Här skulle verkligen kunna bli en praktträdgård, en sevärhet, för resten synlig även från Västerbroleden. Vid den gamla fängelsegården skulle också finnas en rosenträdgård.

— En parkanläggning, en paradiso, en flytande lustgård, skulle ge begreppet »gröna ön» en helt ny innebörd, vara en tillgång för medborgarna, en attraktion.

— Storstaden behöver blommor. Vi köper jättelika områden, tusentals hektar, utanför stadens gränser för att stadsmänniskorna skall kunna ha en tillflyktsort. Inte kan vi väl då försumma att mitt i stenstaden skapa en sådan lugn oas, när vi har en praktisk möjlighet.

— Den stora uppgiften är nu att få bort fängelset så kvickt som möjligt och den frågan skall jag omedelbart ta upp i den markdelegation, där vi förhandlar med kronan, slutar hr Mehr.



Ytterskägård

Foto: Ib Möller



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

JOHN CARLSSON
HARRY EKLUND
FRU CLARA FRIMAN
FRU B. GILLBERG
HUGO GILLBERG
NILS GUSTAFSSON
SAM VESTPHAL
ERNST ISRAELSSON

De säger att man kan glömma.
Men den man älskat är svårt att glömma,
så hårt att glömma.
Hjärtat är strand åt en spegelsjö
med djup av sammet.
Ingen bild kan sjunka och dö
i bottenlammet.
Men alla bilder och blänkar
framkallar hans.
För hjärtat har sina länkar
allomstans:
i sand och ogräs, i vind och hav,
i faraonernas grav.

Stina Aronson

GSS högtidssegling

GSS högtidssegling som traditionsenligt hölls i mitten av augusti, närmare bestämt den 14:e, hade ingen tur med vädret; regndis och tidvis regn, ostlig vind omkring 5—7 m/s. På lördagskvällen då vädret var bättre dansades i klubbhuset och fyrverkeri avbrändes på feststämman Jungfruholmarna.

118 båtar var anmälda till seglingarna på söndagen.

M-30:or

	Tid
1. Monsun, R. Lidman, ÅBS	2.37.10
2. Krulax, O. Claesson, SS Vega	2.37.59
3. Älva, S. Hjorth, ÅBS	2.39.44
4. Stintan, B. Aronsson, ÅBK	2.40.08

M-22:or

1. Minandra, K. Frimodig, SS Vega	2.45.48
2. Häxan, S. Bergman, GSS	2.46.12
3. Colibri, L. Olsson, ÅBS	2.46.31
4. Cickan, C. G. Vallin, Str. BK	2.47.13
5. Miss Carina, L. Andersson, Str. BK	2.47.32
6. Lucky, J. Olofsson, GSS	2.48.32
7. Tallyho, B. Granqvist, GSS	2.51.46
8. Kensey, G. Bergström, GSS	2.52.15

5:or

1. Maribelle, J. Å. Öhrn, Str. BK	3.01.08
2. Liss-Gun, S. Ahlbin, GSS	3.07.24

»Viggen»

1. Skum-Rask, B. Fagerström, GSS	3.10.06
2. Coquette, T. Lundvall, GSS	3.14.38

NL ö. 6 m

1. Charm, L. Larsson, SBK	2.41.06
2. Signe, R. Bäckström, GSS	2.41.50

Folkbåtar

1. Barcarole, L. Engblom, GSS	3.16.35
2. Lucifer, L. Eriksson, SSK	3.22.18
3. Sofia, S. Holm, VSS	3.22.21
4. Esmeralda, S. Gärdefeldt, GSS	3.22.43

Neptunkryssare

1. Flux, L. Gille, ÅSS	3.07.36
2. Harmoni, H. Ringkvist, SBK	3.10.35
3. Ninni, A. Larsson, Str. SS	3.17.46

Finnjollar

1. Chance, I. Pallén, SSS	1.54.34
2. —, K. Ribbhagen, SSS	1.54.36
3. Lilla-Li, C. O. Fjällbäck, SSS	1.55.00
4. Snövit, U. Österlsson, HKK	1.55.49
5. Till Salu, B. Nilsson, FKI	1.56.31

Moth

1. Mussla, J. Persson, GSS	2.23.08
2. Mothlig, E. Dobert, HKK	2.33.42
3. Nyklippt, S. Isacson, GSS	2.23.47

OK-jollar

1. Tarzan, H. Lundqvist, Str. BK	1.59.21
2. Susalätt, Y. Raab, Str. BK	2.00.22
3. Jambalaja, P. Lindberg, Str. BK	2.05.01
4. Oddjobb, C. Berggren, MKS	2.09.13
5. Auguste, Sturk, Str. BK	2.12.52

C-kanoter

1. Dunder och Snus, K. Å. Emilsson, GSS	1.49.27
2. Sakta, G. Holvander, GSS	1.52.45
3. Tavaratz, G. Hagliden, GSS	1.59.23
4. Tummelisa, B. Eriksson, MKS	1.59.39
5. Ilröd, W. Blom, GSS	2.00.51

E-kanoter

1. Borta med vinden, N. Vinving, SSK	1.48.58
2. Elita, U. Hansson, GSS	2.01.08
3. Bing, I. Ravelius, GSS	2.09.06

A-kanoter

1. Compluex, T. Olofsson, FKI	1.44.43
2. Hipp, O. Andersson, FKI	1.50.43
3. Jumbo, N. O. Nilsson, GSS	2.11.40

Piggjollar

1. 197 U. Sandelius, SSS
2. 281 H. Björe, HSS
3. 333 M. Sjöberg, HSS

Regattakalender 1967

Seglingar

- 16/4 St. 5—0—5 fleet. Riddarfjärden, 5—0—5.
- 23/4 Huvudsta Kanoklubb. Öppen regatta, Ulvsundasjön. Alla klasser.
- 1/5 KTHSS, Regattan, Kurlaplansdamn. Alla klasser.
- 4/5 MKS, Riddarfjärden, Småbåtar.
- 6—7/5 VSS och SBK, Frostsegling, Lilla Värtan, Småbåtar.
- 6—7/5 Stavsnäs Snipe Fleet, Vårregatta, Kanholmsfjärden, Snipe.
- 13—14—15/5 SSS, Rastaholmsregattan, Rastaholm, Småbåtar (ej starbåtar).
- 13—14—15/5 KSSS, Vårsegling, Alla klasser utom Finn och OK.
- 20—21/5 KSSS, Vårsegling, Alla klasser.
- 20/5 LSS, Småbåtsregattan, Lilla Värtan, Småbåtar.
- 21/5 LSS, Lidingsö runt, Alla klasser.
- 27—28/5 Nynäshamns SS, Värköret, DM OK och småb.
- 26—28/5 SSS, Träningsläger, Rastaholm, Olympiajolle.

- 27—28/5 Aftonbladet, Stockholms-Riddarfjärdregattan.
 3—4/6 SSS, GSS, SSK och ÅSS. Mälarregattan. Alla klasser.
 3—4/6 Gustavsbergs SK. Porslinsseglingarna. Gustavsberg, Moth, Örn och Triss.
 10—11/6 KSSS. Juniregattan.
 16—17/6 SSS och Havsörnarna. Havskappsegling.
 17—18/6 VSS. DM i Folkbåt Saxarfjärden. Saltsjöregattan. Alla klasser.
 17—18/6 KSSS, Juniregattan.
 24—25/6 Sandhamns Snipe R. C. Midsommarregattan. Sandhamn. Snipe.
 1—2/7 KSSS junioravd. Trälhavsregattan. Trälhavet. Juniorer.
 2/7 KSSS. Gotland Runt. Sandhamn KSSS. RORC och SHR.
 2/7 Nynäshamns SS. Öppenkappsegling.
 8/7 Sandhamn—Arkösund.
 8—9/7 Lerviks BS. Juliregattan. Norra Trälhavet. Alla klasser.
 11/7 Salvorerseglingen.
 14—16/7 KSSS junioravd. Sandhamsregattan. Juniorer.
 15/7 Skaw Race. Hankö.
 22—23/7 LBS, TBK och WKSS. Triangelregattan. Trälhavet. Småbåtar.
 22—23/7 Hjälmarsregattan.
 23—30/7 KSSS. Sandhamnsregattan. Pokalseglingar
 23/7 Öland Runt.
 23—27/7 SM i OK. Vüstervik.
 28/7 Bornholm Runt.
 29/7—3/8 NM i Finn. Gävle.
 23—27/7 Örebro KF. SM i kanotsegling.
 31/7—5/8 EM i IC och landskamp Sverige—Tyskland, Ängelholm.
 5—6/8 KSSS junioravd. Dalaröregattan. Juniorer.
 6—13/8 VM i Finn. Hangö.



24' Havskryssare

Konstruktör: Ing. Arvid Laurin

Byggare: PGH, Am Wicker Bodden, Rügen

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

NEMAG-AGENTURER

Roslagsgatan 44, Sthlm Vc Tel. 30 13 96, 34 43 83

fråga

'*bizesack*'

han vet vad
som behövs
på sjön.

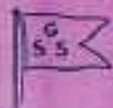
PROVIANTERA
HOS

Bizesack

Livsmedel

Långholmsgatan 9A Tel. 687910

SKILLSKAPET



FRAMTIDEN

BATEN