

Årsbok

GÖTA

SEGEL SÄLLSKAP



1969

fråga

'bizesack'

han vet vad
som behövs
på sjön.

PROVIANTERA
HOS

Bizesack

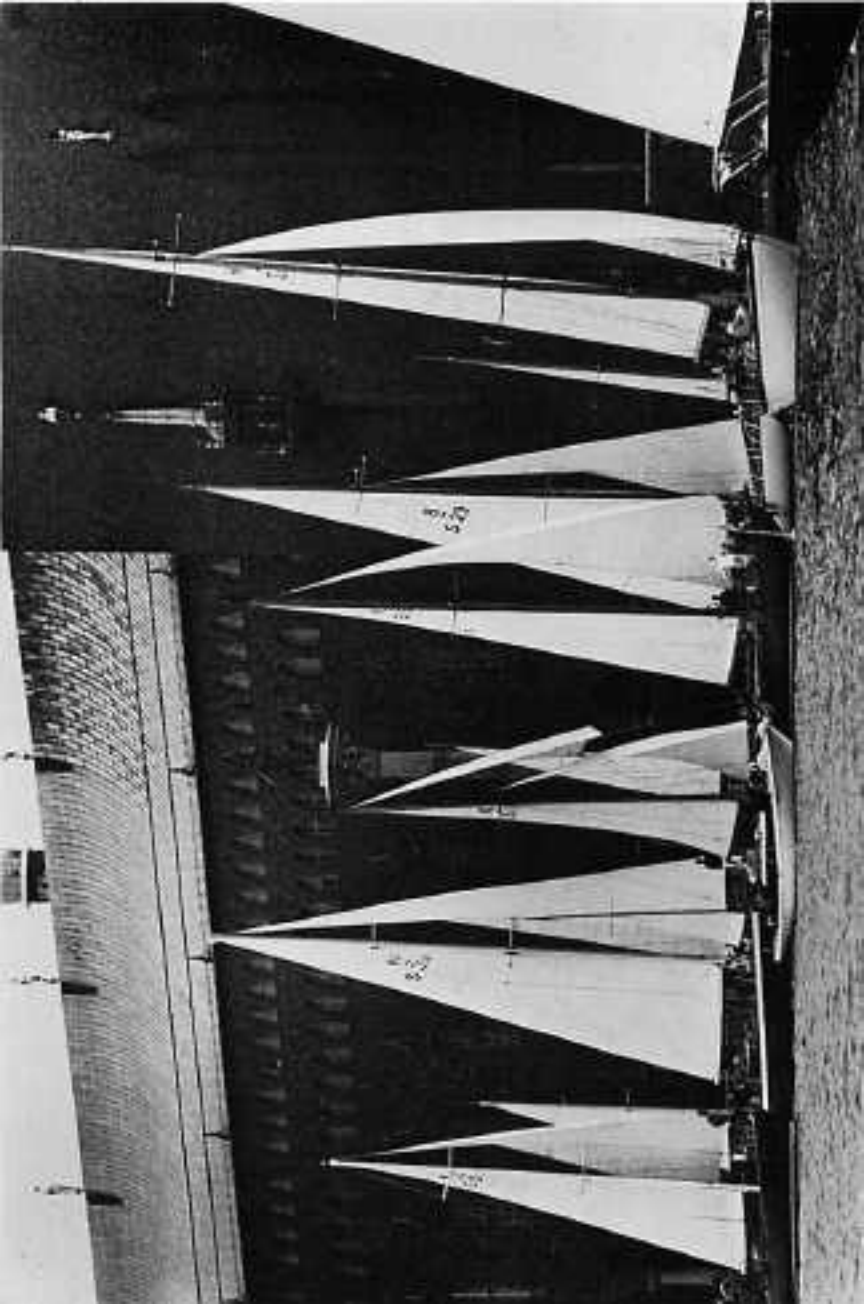
Livsmedel

Sångholmsgatan 9A Tel. 68 79 10

Årsbok

Göta Segel Sällskap

1969



Året som gått — året som kommer

1968 kommer att gå till Sällskapets historia som det året då vi fick elektricitet och telefon på Jungfruholmarna. Med tanke på de betänkligheter vi stundtals hade mot denna installation, så måste man väl erkänna att det hela fungerar överraskande bra. Jag tror inte att det är någon som vill ha tillbaka den bensinmotordrivna vattenpumpen till toaletterna. Inte heller tror jag att det är någon som saknar fotogenlamporna och fotogenkaminen i intendentkostaden.

Under 1968 färdigställdes också det nya stadgeförslaget för att presenteras på årsmötet 1969. Som väntat, blev förslaget, sedan medlemmarnas alla synpunkter kommit fram, bordlagt till vårmötet. Emellertid måste vi konstatera att det är ett omfattande arbete, som har nedlagts av organisationskommittén m. fl. och att förslaget är väl genomtänkt, varför vi inte bör ändra för mycket på det utan försöka acceptera det nytänkande som förslaget innebär. Om man begrundar stadgetexten så finner man att den väl täcker in Sällskapets tänkbara utveckling, för vi kommer inom kort i en ställning där vi måste välja väg. Nämligen: om vi skall behålla nuvarande medlemsantal och båtfordelning eller om vi skall öka medlemsantalet med s. k. passiva medlemmar? Vi kanske skall minska antalet motorbåtar? Det finns också möjlighet att skaffa en tredje hamn- och varvsplats och öka båteskadern.

Ett annat men kanske sammanhängande problem är den ökade beläggningen på Jungfruholmarna av icke Göta-båtar. Under alla förhållanden, så är det värdefullt med väl anpassade stadgar och min fasta förhoppning är, att när stadgarna och ordningsreglerna blir antagna, så skall de även bli respekterade.

1969 kommer också att bli fyllt av ett förberedelsearbete inför 75-årsjubileet nästa år. Det är meningen att hela det året skall gå i jubileets tecken och jag hoppas att alla medlemmar ställer upp och stöttar jubileumskommittén, genom att delta i arbeten och arrangemang.

Med tillönskan om god vind 1969.

Sven Ejdestam

Verksamhetsberättelse för 1968

Styrelsen för Göta Segel Sällskap får härmed lämna följande verksamhetsberättelse för 1968.

Sällskapet hade vid årets slut 472 medlemmar varav 46 damer. Antalet båtar var vid årets slut 260 st, varav 155 segelbåtar, 18 kanoter, 24 jollar samt 63 motorbåtar.

Styrelsen har bestått av följande personer: Ordförande Sven Ejdestam, vice ordförande Hans Lindqvist, sekreterare Rune Kristoffersson, kassör Hans Gåling, chef för Jungfruholmarna Gunnar Keijser, hamnchef på Långholmen Ville Sandberg, varvschef på Gröndal Will Bäckström, varvschef på Långholmen Lars Nordgren, klubbmästare Arne Sandberg samt ledamot Anders Forsberg.

Under året har tre allmänna möten hållits och nio styrelsemöten. Dessutom har en uppskattad styrelse- och kommittéträff med damer hållits på Jungfruholmarna.

Vary och hamnar har varit fullbelagda. En del reparationsarbeten har utförts t ex reparation av slipvagnen på Långholmen och iordningställande av ett mat- och omklädningsrum på Gröndalsvarvet. På Jungfruholmarna har el-installationen utförts enligt vad som planerats. En telefonautomat har dessutom uppsatts och blivit tagen i bruk. För underhåll av kajer m m har en prämlast sand transporterats till holmarna.

Piggjöllelägret leddes i år av Tommy Wadsten och Göran Algernon och de deltagande 13 pojkarna och 6 flickorna uttryckte sin uppskattning av såväl ledare som arrangemang i övrigt.

Sällskapet var som vanligt medarrangör av Mälarregattan på Björkfjärden.

Högtidsseglingen »Kräftkoret» som hölls den 11 augusti i strålande väder samlade 97 deltagare och i vanlig ordning var det stor fest lördagskvällen före.

Vår avslutningssegling hölls lördagen den 30 september med 20 deltagare. På kvällen samlades ett hundratal personer till fest och dans mästerligt arrangerad av klubbmästaren.

På söndagen startades eskaderseglingen mot hemmahamnen. Uppsamling gjordes under Essingeleden, varefter båtarna seglade ut på Riddarfjärden där en prick utanför Stadshuset rundades. Båtarna fortsatte därefter till Långholmsvarvet, där målet var beläget.

Kvarstående andelar har i årets bokslut upptagits som »Donerade andelar och andelsräntor». Detta innebär inte att Sällskapet fränsäger sig betalningsansvaret, utan kommer även i fortsättningen verkställa inlösen vid anfordran och insändande. Bokföringen göres då som kostnad för pågående verksamhetsår. Styrelsen hoppas dock att många av andelarna verkligen blir donerade.

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.

Slutligen bör väl nämnas att den gångna seglarsommaren ut väderlekssynpunkt var nära nog idealisk. Låt oss hoppas på mera av den varan.

Stockholm den 31 januari 1969.

<i>Sven Ejdestam</i>	<i>Hans Lindqvist</i>	<i>Rune Kristoffersson</i>
<i>Hans Gåling</i>	<i>Gunnar Keijser</i>	<i>Ville Sandberg</i>
<i>Will Bäckström</i>	<i>Lars Nordgren</i>	<i>Arne Sandberg</i>
<i>Kjell-Ake Emilsson</i>		<i>Anders Forsberg</i>

GÖTA SEGEL SÄLLSKAP

Adress: Box 9022, 107 71 Stockholm 9, Postgirokonto 28 48 48.
Varv Långholmen: Tel. 68 40 24 - Varv Gröndal: Tel. 45 20 81.

STYRELSE:

- Ordförande: Sven Ejdestam, Sörgårdsvägen 69, 184 00 Åkersberga.
Tel. 0764/236 76.
V. ordförande: Gösta Svensson, Harpsundsvägen 26, 124 40 Bandhagen.
Tel. 99 63 13.
Sekreterare: Rune Kristoffersson, S:t Mickelsgatan 97, 126 50
Hägersten. Tel. 97 51 96.
Kassör: Anders Forsberg, Sparhanksvägen 11, 126 44 Hägersten.
Tel. 19 41 00.
Chef för Jungfruholmarna: Gunnar Keijser, Damutrappsvägen 31,
122 90 Enskede. Tel. 49 38 65.
Varvschef Gröndal: Will Bläckström, Gröndalsvägen 5, 117 46
Stockholm. Tel. 18 48 67.
Sammankallande
Varvschef Långholmen: Lars Nordgren, Bredångs allé, 127 32
Skärholmen. Tel. 88 02 21.
Hamnschef: Sven Palén, Folkskolegatan 4, 117 35 Stockholm.
Tel. 68 57 23.
Klubbmästare: Gösta Andersson, Sluggbacken 2, 171 57 Solna.
Tel. 82 67 17.
Kamatchef: Kenneth Strand, Björnssonsgatan 223, 161 56 Bromma.
Ledmot: Hans Gåling, Vibyholmsvägen 18, 125 42 Älvsjö.
Tel. 86 90 90.

REVISORER:

- Bo Fagerström, Hornstulls Strand 1—3, 117 39 Stockholm.
Tel. 69 36 69.
Bertil Frisk, Vindragarvägen 4, 117 40 Stockholm. Tel. 68 39 91.

REVISORSUPPLEANT:

- Bo Svantesson, Bollgränd 10, 170 10 Ekero. Tel. 0756/310 64.

ÅRSBOKSREDAKTÖR:

- Gunnar Pilbring, Bastugatan 57, 117 25 Stockholm. Tel. 84 06 10.

UPPSYNNINGSMAN FÖR JUNGFRUOLMARNAS

- Gösta Axelsson, Spretavägen 33, 161 49 Bromma. Tel. 25 70 02.

GSS KOMMITTEER 1969

Fartygskommitté för Långholmen

Lars Nördgren, sammankallande, Brednings Allé B, 127 32 Skärholmen,
Tel. 88 82 21,
Sverker Bergman, Jan Olofsson, Arne Hallberg.

Jungfruholmskommitté

Gunnar Keijser, sammankallande: Dammtrappsvägen 31, 122 90
Enskede, Tel. 49 38 65,
Per Pettersson, Kenneth Strand, K'as Isaksson, Kjell Mattson, Åke
Thorbjörnsson, Gösta Berndtson, Gösta Axelsson.

Kappsegelingskommitté

Gösta Svensson, sammankallande: Harpsundsvägen 26, 126 40 Band-
hagen, Tel. 99 63 13,
Tommy Wadsten, Bo Fagerström, Bernt Granqvist, Eric Jansson.

Klubbkommitté

Gösta Andersson, klubbmästare: Sluggbacken 2, 171 57 Solna,
Tel. 82 67 17,
Roland Appelgren, Arne Sandberg, Walter Sjöstedt.

Falberedningskommitté

Curt Wikström, sammankallande: Goldinustrappan 5, 112 28 Stockholm,
Tel. 50 98 42,
Ove Adlerhück, Hans Lindvall, Lars Hagberg, Keijo Anttonen.

S. Jacobsson

Segelmakeri

Specialité: **YACHTSEGEL** av dacron

LILLA BJÖRKNÄS - KLINTEN
Tel. 715 22 30

Ekonomisk översikt 1968

INGÅENDE BALANS 1/1 1968

<i>Tillgångar:</i>		<i>Skulder:</i>	
Kassa	590: 44	Checkräkning	2: 56
Bank, sparkassa	15.529: 98	Andelar	2.000: —
Bank, kapital-saml. ..	18.232: 47	Ej utnyttj. anslag ..	450: —
Postgiro	83: 59	Andelsröntor	800: —
Fordr., Mälaregattan	1.601: 22	Investeringsfond	15.431: 14
Jungfruholmarna	1: —	Dansbanefond	1.325: —
Långholmsvarvet	1: —	Obet, el-installation ..	8.000: —
Gründalsvarvet	1: —	Kapital	7.533: —
Inventarier	1: —		
	Kronor 36.041: 70		Kronor 36.041: 70

VINST- OCH FÖRLUST KONTO

<i>Utgifter:</i>		<i>Piggjollarna</i>	1.976: 81
Jungfruholts, onk. ..	26.089: 38	Övriga kostnader ...	745: 47
Hannomkostnader			Kronor 33.952: 51
Långholmen	1.813: 23		
Gründal	531: 25		
Varesomkostnader			
Långholmen	1.188: —		
Gründal	3.039: 69		
Arkivomkostnader ..	425: —	<i>Inkomster:</i>	
Kappseglingar	343: 38	Årsavgifter	7.580: —
Mälaregattan	1.246: 10	Straffavgifter	102: 30
GSS-Nytt & årsboken	4.333: 16	Arbetsplikt	970: —
Riintor	100: —	Skäpavgifter	870: —
Skatter	1.561: —	Varvsavgifter	32.657: —
Arvoden	1.560: —	Inreg. avg.	1.855: —
Sammanträden	720: 20	Gåvor	105: 21
Fester och samsväm	1.382: 36	Donerade andelar och	
Porto	959: 30	andelsröntor	2.635: —
Elavg. Långholmen ..	1.064: 05	Röntor	1.775: 92
Elavg. Gründal	1.086: 48	Ståndert	434: 50
Tel.avg. Långholmen	429: —	Jollelägret	150: 68
Tel.avg. Gründal	280: 00		49.215: 61
Försäkringar	791: —	Underskott	4.736: 90
Uppväktningar	308: 85		Kronor 53.952: 51
Avg. till förbund ...	1.070: —		

UTGÅENDE BALANS 31/12 1960

Tillgångar:

Kassa	521: 64
Bank sparkassa	1.375: 99
Bank kapitalsaml. ..	13.162: 30
Postgiro	1.886: 89
Möllarregattan	3.653: 90
Jungfrubolmarerna ...	1:—
Långholmsvarvet	1:—
Gründalsvarvet	1:—
Inventarier	1:—

Kronor 20.604: 80

Skulder:

Checkräkning	102: 56
Ej utnyttj. anslag ..	450:—
Investeringsfond	15.431: 14
Dinshänselund	1.825:—
Kapital	2.796: 10

Kronor 20.604: 80

OMEGA

TISSOT

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

Y. Lindvalls Urhandel

S:t Eriksplan 17 - Telefon 30 22 75

Avgiftsbestämmelser 1969

Inträdes- och inreg.-avgift för senior 1:a gången	50:—
Inträdes- och inreg.-avgift för junior 1:a gången	10:—
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
Skåp 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	10:—
Båt som ligger uppe sommartid över en vecka betalar halvvarvshyra.	
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 takskotning 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

Renstiernasgatan 12

Telefoner

43 24 83 — 44 45 60

Snipens allra första minnen av Göta och Gröndalsvarvet (hösten 1967)

Så var då allt klart för lilla snipen att få bo inomhus över vintern för första gången under de tio åren i min ägo. Visst hade det gått att rusta den på stranden förut om vårarna, men det drar kallt på en oskyddad badstrand i skärgården. Dessutom blir man ju inte precis lycklig över att sitta i bilkö på Värmdö-vägen bara för att sedan inte kunna jobba på båten helg efter helg på grund av regn och åter regn. Nu hade man dessutom gått och skaffat sig stadigvarande besättning, som aldrig tidigare varit ombord på en segelbåt och än mindre hållit i en båtskrapa vid så där $\pm 0^\circ$. Besättningen insåg nackdelarna med att ha båten på svärföräldrarnas sommarställe redan efter en säsongs vårrustning och tyckte att här måste någonting göras. Båten måste in till stan så att man slapp Värmdö-vägen och helst skulle den också inomhus så att man slapp nederbörden och pinblåsten.

Ovetande om hur långa väntetider det normalt är för att komma in på någon båtklubb's uppläggningsplats i Stockholm satte sig besättningen, som är en driftig man, ner med telefonkatalogen en kväll i september och började ringa. Det såg tämligen dystert ut överallt. Det var tre års väntetid på en del ställen och fem år på andra ställen för att över huvud taget få in en båt och de flesta klubbar hade bara utomhusplatser att erbjuda.

På bokstaven G som i Göta och Gröndal blev det napp första gången. Will var den varvschef som lät minst omöjlig när det gällde plats för vinteruppläggnig av ögonstenen.

»Vad är det för båt då?»

»Snipe.»

»?????»

»Ja, en centerbordsbåt.»

»Jaså, det låter ju bra, vad är det för mått på den då?»

»5 × 1,25 meter ungefär.»

»Jaha, men det är ju bra mått. Ring igen lite senare så får vi se.»

Som för en annan skönhetsmiss hängde alltså lilla snipens väl och ve på måtten.

Efter någon vecka ringde besättningen igen till Will.

»Goddag, det var vi som pratades vid för en tid sedan om vinteruppläggnig av en snipe».

»?????..»

Snipen på långsegling sommaren 1968.





Första seglatsen på Mälarens vatten.

»Ja, det var ju den här centerbordsbåten.»

»Det minns jag inte, men vad är det för mått på båten.»

»Ungefär $5 \times 1,25$ meter.»

»Det verkar ju vara bra mått. Ring igen om ett tag så vet jag lite bättre besked om hur många det är som ska in här i vinter.»

Telefonkonversationen upprepades ett antal gånger och varje gång hade Will glömt oss. Till sist verkade det i alla fall som om vi hade tjatat tillräckligt och vi fick det glädjande beskedet att det var klart att komma in på varvet.

Under tiden låg snipen ovetande om sitt framtida öde ensam ute på landet i höstmörkret. Så blev hon hämtad med bil och trailer och körd in till Långholmen där hon blev satt i vattnet för vidare befordran till Gröndal. Det var — mig vederligt — hennes första kontakt med Mälaren.

När vi la till vid Gröndal stod det ett gäng på bryggan och »kollade in» oss. En ljushårig person i toppluva som bröt på finska höjda sig fram, tog en bit av locken mellan tummen och pekfingret och sa: »Bomullssegel!! Finns sån't fortfarande??» Det var inte den sista spydiga kommentaren om lilla snipen, fler skulle följa.

Så kom då den stora upptagningsdagen. Besättningen och jag infann oss en grå lördagsmorgon för att lyfta båtar ur vattnet. För två som aldrig varit med om sådant tidigare var det ett helt äventyr. Klockan var kvart över åtta och Will påpekade för besättningen (det var ju inte så gott för Will att veta vem som var besättning och vem som var skeppare) att »den där» (tänk att bara kunna kalla min lilla båt »den där»!) skulle ha varit avmastad för en kvart sedan! Att masta av en snipe är ju i alla fall raskt gjort och snart låg hon vid bryggan utan mast som alla dom andra båtarna. »Vad är det där för en liten sticka, he he», var kommentaren när vi bar upp masten på bryggan. Och fler elakheter skulle följa innan båten var på plats under varvstaket.

Båtarna gled elegant upp på slipen och stuvades undan en efter en. Det blev vår tur. »Den där lilla skrotbåten behövs väl ingen slip till, vi lyfter in den direkt. Hugg i gubbar!» Men vi fick åka slip upp som dom andra i alla fall och åkte undan med en farlig fart på vagnen till vår blivande plats. Munterheten blev enorm när några upptäckte att båten hade målade blommor på insidan. Men hon är faktiskt döpt till Petite Fleure och skulle väl göra skäl för namnet, även om den första blomman kom till för att jag spillde vit färg på durken och målade ut den till en blomma i stället för att ta bort den.

Till sist var samtliga farkoster uppe och inne även om dörren till sjön fick lov att sågas upp och sedan spikas igen om den sista båten.

Och det blev vinter och det blev vår och massor av arbete, men snipen har aldrig varit så fin som hon blev den våren. Besättningen hade rätt, det var helt annorlunda och hättre att kunna stå inomhus och jobba även om det var lika kallt, om inte kallare än ute. Men vi tyckte att vi haft väldigt roligt och att vi haft tur som kom in i Göta och lärt känna så många trevliga människor på varvet. Jag är övertygad om att vi har många givande år framför oss både med snipen och de andra båtar vi i framtiden kan komma att skaffa oss.

Lena Falkman

Firma Båttillbehör

Flemminggatan 17 - Stockholm K.
Telefon 53 53 45

Vi UTÖKAR med ny butik
"Båttillbehör" Birger Jarlsgatan 9,
Telefon 10 11 40, 2009 85.



Vi erbjuder *ALLT* för båten från kölen till masttoppen



MED KVALITET - PRISBILLIGHET - SERVICE

Göta SS:s Seglingsläger

Initiativet till detta läger togs av dåvarande ordföranden Birger Rydholm och undertecknad år 1959. Liksom i många andra segelsällskap voro även vi tvungna att göra något för att intressera grabbarna, och naturligtvis även flickorna, för vår tjusiga segelsport. Birger, som var bekant med Jakob Wallenberg, själv intresserad seglare, lyckades av honom få låna en källarlokal gratis vid Beckbrännarbacken 3 på Söder. Från allmänna arvsfonden erhöles vi ett bidrag på kr 1.500: —, vilket täckte nästan hälften av kostnaderna för bygge av 6 st »Pigg-jollar». Att det blev så billigt berodde på att vi själva sågade ut och gjorde i ordning det mesta materialet, i stället för att köpa byggsatser, som vi först räknat med. För mig blev det en jobbig vinter. Jag hade nämligen åtagit mig ansvaret för att allt skulle vara färdigt till våren, vilket också lyckades, tack vare god hjälp av Torbjörn Johnson, Svante Hellhager och ett par till.

Jollen, som är ritad av Rickard Sarby, är 2,70 m lång, 1,26 m bred och för 5 m² segel. Alltså ingen stor båt precis, men fullt tillräcklig för sitt ändamål: att lära juniorerna segla och manövrera på egen hand.

Jollarna utlånas gratis till intresserade juniorer, både Göta-medlemmar och utomstående. Sommartid äro de förlagda till Jungfruholmarna, där de utgöra en glad färgklick. Färgerna äro: nävervit, röd, orange, gul, grön och blå. Namnen äro: »BELLA» efter fru Rydholm, »SEILA» efter min dåvarande båt, »GÖTA» efter Göta Segel Sällskap, »ERLA» efter Erlander, »SAGA» och »JAWA» efter tillhandahållaren av bygg-lokalen.

Sedan 1960 har det varje sommar anordnats ett seglarläger för pojkar och flickor på Jungfruholmarna och någon brist på kandidater har det aldrig varit. Efter 10 års användning äro jollarna fortfarande i gott skick, trots ibland ganska omild behandling. Nya segel anskaffades dock 1968.

Om ett seglingsläger berättas nedan. *Ville Sandberg*

Piggjollelägret 1968

Våren -68 köpte jag en segelbåt. Förrre ägaren byggde båten nere på Götas varv och där är hon kvar, nu tillsammans med mig och min familj. Som färsk och saligt nybliven båtinnnehavare övertog jag utan tvekan också det »förtroendearv», som visade sig följa med denna båt. Hennes upphovsman hade nämligen haft hand om det seglarläger för ungdomar mellan 11—13 år, som Göta Segel Sällskap vid midsommartid varje år anordnar på sina klubbholmar. Sommaren ryckte snabbt närmare och plötsligt var Dagen inne — och så var de där, 13 grabbar och 6 flickor, förvåntansfulla inför vad som skulle hända härute under en veckas tid, nyfikna på varandra och på oss, som skulle göra veckan värd att minnas för dem. Medan de släpptes lösa för en första titt på klubbhuset, där pojkarna skulle bo, (flickorna bodde i tält) och där deras första mål stod frumdukat, kände jag mig kusligt medveten om det stora ansvar jag iklätt mig. Detta ansvar delade jag med ännu en ledare, och så förstas med de båda populära flickorna i köket, som säkert kände på samma sätt som jag, då de tänkte på de 5 mål mat, som skulle finnas på borden varje dag.

Första dagen kollades vilka som aldrig seglat förr, vilka som varit med ombord och vilka som seglat på egen hand, och från detta utgick vi. Det visade sig bli 3 ungefär lika stora grupper, men förunderligt fort smälte dessa grupper ihop, och vi kom snabbt in i en trivsamt rutin.

Vädret under veckan var tyvärr litet grått, men bjöd i stället på genomgående friska vindar, mellan 3—8 meter, och trots att all segling var helt frivillig var samtliga båtar i gång från arla till sälla. Matavbrotten blev sannerligen inga långa vilopausar. Det kapsejsades friskt. Minst en gång gick samtliga runt. Bärgningen övades mycket noga med början redan den första eftermiddagen. Inte ett enda olyckstillbud drabbade oss under lägertiden. En och annan verklig viking måste naturligtvis pröva någon fantasimanöver, men han blev oftast ordentligt

blöt, och återfanns innan middagen med potatisskalaren i hand. Sådana insatser uppskattades bara av flickorna i köket.

Medan klubbhuset efter middagarna snyggades till och innan eftersnacket vid brasan satte full fart höll vi till på landbacken och mätte våra krafter i dragkamp, varpakastning och litet bollspel. Bastun användes flitigt, trots slitet med vedhuggning och eldning före den sköna och renande stunden i värmen. Vi gjorde också 2 turer per roddbåt över till handelsboden. Populära förstås med allt godis bakom disken.

Ja, i stort så förflöt våra gemensamma dagar, men läsaren kan säkert ana de spaltmetrar, som skulle kunna skrivas om en sådan här grupp tonåringar, som från det första mötet då man är helt obekanta, andra dagen får sina rätta namn, och resten av tiden blir välkända individer med sina särskilda behov av hänsyn och förmaningar.

På lördagen fick ungdomarna mottaga diplom av Götas ordförande. De sista dagarna hade vi anordnat en serie kappseglingar och de 3 bästa fick ett extra litet ord på vägen. Så till sist kom söndagen och uppbrottet. Många föräldrar hade kommit ut för att hämta hem sin flicka respektive pojke, och vi tyckte nog att de verkade nöjda efter rundturen på holmarna och den första pratstunden med sina ungdomar. Själv kände jag en stor lättnad över att allt gått så bra. En kul och lärorik vecka för, som jag hoppas, fler än mig.

Tommy Wadsten

Avslutande kappsegling på GSS Piggjolleläger 1968



Lugna och fina start. Alla kommer i eåg brn.



Fälte sprider sig något.



Va nu då?? Vilken fart det blev.

*Det går all-
deles ju
fort.*



Det var alltså en s. k. såsltryckare.



Med berömtörd snabbhet är Tommy och Göran ute och bärjar de olyckliga kapsejsarna.



På bogsering mot land, medan kapsejglugen fortsätter med reducerat antal.



VARMT OMBORD

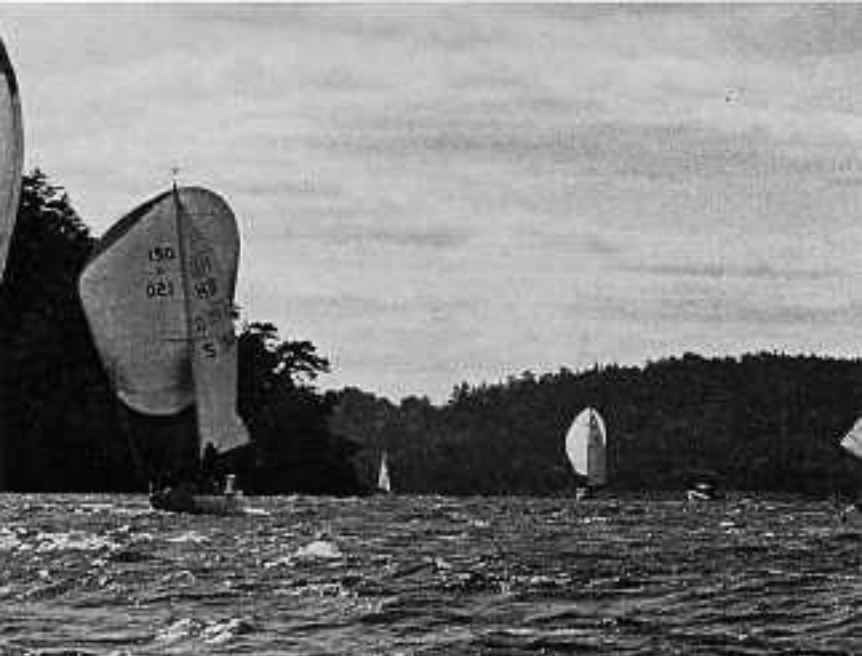
Behovet av värme ombord är numera någonting som knappast behöver diskuteras. Vi använder båtarna på ett annat sätt än förr. De har blivit beboeligare, större invändigt och det saknas ingenting som behövs för en komfortabel vistelse för en längre tid till sjöss. Värmeanläggningen är här lika självskrivnen på samma sätt som i sportstugan där man vistas sammanhängande under längre tid. Varmt ombord är inte enbart en trivselfråga. För den som inte längre är helt ung är det också fråga om hälsan. Fuktiga kojor och kläder utgör en mycket allvarlig hälsofara och det är väl ingen tillfällighet att läkarna var bland de första spekulanterna när värmeanläggningar kom i marknaden.

Här har vi låtit 3 experter uttala sig om sina erfarenheter. De representerar 3 olika i marknaden förekommande värmeanläggningar.

Ge-Hå

Ge-Hå är en av marknaden äldsta seriemässigt tillverkade värmeanläggningar. Jag skall i det följande försöka ge en uppfattning om konstruktion och verkningssätt.

Fordringarna som båtfolket ställde på en bra värmeanläggning, var: Effektivitet, säkerhet, lättskött, ekonomisk och hållbar. Enkla och förnuftiga önskemål, men nog så svårlösta. Ingenjör Bertil Svalin löste problemet med sin Ge-Hå konstruktion som ser ut så här. Det är helt enkelt en centralvärmeanläggning i mindre skala och består av värmepanna med avgassystem, dome, expansionskärl samt kamfläns-element med slang eller metallrörsförbindelser. Den nämnda domen gör det möjligt med vattencirkulation i nivå lägre än pannan som i sin tur möjliggör elementens placering på rätt plats — under kojerna. Härmed är vi inne på den bärande idén. Värmen måste komma *underifrån*. Alla båtägare vet hur lätt det är att få varmt uppe vid rufftaket, men hur isande kallt det är vid durknivån. Genom att placera elementen framtill under kojor-



Stora havskryssare på Mällaren.

na kan den varma luften dels värma benen, dels kojerna. Denna varma luft sveper också utefter bordläggningen. En perfekt varmluftcirkulation är ett faktum.

Värmeolingan på en Ge-Hå anläggning kan dras på flera sätt. Vanligast i en enkelruffad båt är att slingan dras enkelt runt. Systemet fungerar utmärkt även om de element som finns på retursidan blir något svalare. Genom den fina luftcirkulationen blir dock hela kubiken uppvärmd. Vill man absolut ha samma temperatur på båda sidors element, kan en överslinga dras med nedstick till kamflänsslingan.

Ingen värmeanläggning kan arbeta tillfredsställande utan avgasevakivering. All förbränning alstrar vatten och koloxid. Det ena nog så obehagligt det andra livshotande. Ge-Hå har



Foto: Robert Levin.

sedan starten ett skyddat avgassystem med självsugande huv som också gör stor nytta när båten ligger i hamn.

Ge-Hå är utförd i koppar och mässing varför hållbarheten inte är något problem. Frånvaron av rörliga delar talar också för en lång och säker tjänst. Värmepannan finns i två utförande. Gasol och fotogendrift. Gasolpannan har en effekt av ca 1,750 k/cal, under det att fotogenpannans kapacitet är ca 600—800. Gasolutförandet värmer upp till sex kamfläns-element. Fotogen tre element.

Värmebehovet växlar. Många är nöjda om bara fukten försvinner. Andra åter vill ha en viss temperatur som ibland kan vara ganska hög. Båtarnas isolering och byggmaterial varierar, härtill kommer vatten och lufttemperatur. Det är därför

svårt att generellt fastställa gränsen för gasol eller fotogendrift. Man kan säga att varmt ombord är lika med tillförd effekt och antal kvadratmeter strålningsyta pr antal monterade kamfläns-element.

Säkerheten är en viktig faktor. Gasolpannan är försedd med automatisk avstängningsventil som träder i funktion om lågan skulle slockna. Fotogenpannan är utrustad med vekbrännare. Om lågan skulle slockna föreligger ingen säkerhetsrisk. Fotogenen blir kvar i behållaren.

Hur ekonomisk en anläggning blir beror på de faktorer som tidigare nämnts. Gasolpannan är reglerbar mellan 50—160 gram pr timme. Fotogenpannan förbrukar max. 2 liter lysfotogen på 24 timmar. Även fotogenpannan är reglerbar. I sammanhanget kan jag väl förstå att den som läser detta vill ha någon ledtråd vilken panna som kan tänkas just i hans båt. Som jag tidigare framhållit är gränsen svår att dra. Mindre båtar om en längd av ca 8 meter, enkel såväl som dubbelrufade, brukar normalt klara sig med fotogenpannan.

Detta var i sammandrag en redogörelse över Ge-Hå och jag hoppas att den belyst några av de viktigaste synpunkterna. Och en sak är säker. Med en bra värme som är jämn och väl anpassad till yttertemperaturen, får man en betydligt förlängd säsong. Hur jag ordnat det själv? Jo, sedan 12 år har jag alltid haft varmt ombord. Och värmekällan? Ja, det var också en fråga.

Med seglarhälsning
Gösta Ekström

Odd Lidén

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

Stora krav måste ställas på säkerheten och apparaternas funktion och för att få detta under kontroll har Kungl. Sjö-

Porto

GÖTA SEGEL SÄLLSKAP

BOX 9022

107 71 STOCKHOLM 9

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

Namn: _____

Adress: _____

Tel: _____

Ny adress: _____

Ny tel: _____

Båt:

ny

såld

namnändring

Datum

/

19

fartsstyrelsen i sin kungörelse A Nr 10 1963 utgivit erforderliga bestämmelser. Enligt dessa får endast av Sjöfartsstyrelsen godkända apparater användas. Varje apparat skall vara försedd med s. k. tändsäkring, som automatiskt stänger av gas-tillförseln, om lågan skulle slockna. Under däck får endast förekomma lågtryck i såväl apparater som ledningar. Vanligen använda reduceringsventiler för lågtryck lämnar ett arbetstryck av 230 mm vattenpelare (28 g/cm^2). Installationen skall utföras med rörledningar av koppar. Godkänd gasolslang må användas endast vid maximalt 1,5 m avstånd mellan gasoflaska och en enda förbrukningsapparat, förutsatt att slangen är effektivt fastgjord med slangklämmor och att den ej dras genom däck eller skott. För övrigt hänvisas till kungörelsen.

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

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

Vari ligger faren?

Allvarligast är om man har en öppen, icke skorstensansluten värmeapparat, som dels förbrukar luft från lokalen och dels släpper ut avgaserna inom denna. Om en dylik apparat skulle placeras i ett helt tillslutet rum — utan ventilation — så kommer luftens syre att alltmer förbrukas samtidigt som avgaserna bidrar till att förstöra rumsluften. För varje kg gas eller flytande bränsle, som förbränns, bildas ca 1 kg vattenånga och dessutom koldioxid vilket gör luften rå och obehaglig. De varma avgaserna stiger upp mot taket. Apparaten får därför tills vidare tillräckligt med syre för att förbränningen skall bli fullständig, men i och med att avgaserna ökar och breder ut sig neråt blir luftblandningen inte längre syrestark nog för att förbränningen skall bli fullständig. Koloxid börjar bildas med hastigt ökande koncentration och situationen blir

direkt livshotande. Snart räcker inte syret till för att apparaten över huvud taget skall kunna brinna. Den sloeknar.

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

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

Hur skall man skydda sig?

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

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

*Gasolkamin med slutet system och luftintag
uppifrån — »balanserat drago*

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

Systemet är helt slutet och avskilt i förhållande till den lokal där kaminen är placerad, men har två öppningar uppe i avgashuven — mellan respektive rörändar och rondellerna ovanför desamma. Avgasröret från kaminens översida utmynnar mellan de båda övre rondellerna, medan luftintaget mellan

de båda undre rondellerna har förbindelse via mellanrummet mellan dubbelrören vid takgenomföringen och det separata luftintagsröret ner till kaminens underdel.

När man tänder kaminen går avgaserna uppåt och ut genom avgashuvens överdel. Tack vare det slutna systemet blir det sug och friskluft sugs in genom avgashuvens underdel, passerar ner genom det avgasröret omgivande ytterröret och vidare till kaminens underdel. Den kalla friskluften, som passerar runt omkring avgasröret, kyler ner detta och därmed avgaserna. Vid takgenomföringen har friskluften själv ännu inte hunnit bli uppvärmd, så där är ytterröret alldeles kallt men strax före grenen har friskluften hunnit ta upp så mycket värme att man knappast kan hålla handen på skorstenen just där (vid varaktig maximieffekt). Ingen värme förloras vid takgenomföringen. Avgasernas utgångstemperatur hålls nere. Nästan all värme kommer lokalen till godo. Det enda, som måste förloras, är det värmeförlustfall, som blir genom att avgaserna måste ha en viss övertemperatur, så att kondensering undviks. Den erforderliga övertemperaturen har säkerställts genom ytterrörets längd. Vid provningen av prototypen för den aktuella kaminen, modell »Junior», uttrycktes önskvärdheten att sänka verkningsgraden från $93\frac{1}{2}\%$ till 91% . Detta åstadkommes genom förkortning av ytterröret 5 cm. Denna höga verkningsgrad parad med driftsäkerhet har uppnåtts tack vare det balanserade draget i första hand.

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

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

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

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

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

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

Annor apparatur med förbränning inne i lokalen har normalt varken friskluftsintag eller bortledning av avgaserna, t. ex. kokspisar, kylskåp, belysning, varför man i dylika fall

måste räkna med viss vädring för utbyte av genom apparaterna förstörd luft.

Ing. Odd Lidén

Impulsvärme

Sedan 1955, då jag flyttade upp från Danmark till Stockholm, har värmeproblemet varit aktuellt i sju båtar, alla med namnet »Madeleine», utom den sista som ju som bekant heter »Lady Anne».

I den första båten värmdes vi tegelstenar på fotogenköket. Det var kallt om morgonen, men det var en liten båt och intensivheten från stenarna gav en punktvarme i båten, så det gick ju bra.

I nästa »Madeleine», KR 340, satt en s. k. Venanderkamin inmonterad, då jag fick båten. Det var en fotogendriven primusbrännare, som värmdes upp ett vanligt varmvattenselement, och avgaserna gick ut genom en skorsten i rufftaket. Det var också en bra punktvarmelösning. Den hade den nackdelen att den förde ett Herrans oväsen.

I »Madeleine IV» och »Madeleine V» experimenterade vi med de då så populära katalytvärmarna. Förutom en fruktanvärd kondens visade det sig att detta system var fullkomligt värdelöst och i »Madeleine VI», den stora stälketchen, beslöt jag mig definitivt för att sätta in en riktig värmeledning. Jag hade följande absoluta krav:

Båten skulle vara mycket välventilerad och fick därför inte mindre än 5 Doradeventiler samt öppningsbara ventiler på flera ställen i bägge ruffarna.

Att ha en enstaka kamin var därför otänkbart. Det förutsatte element utspridda över hela båten. Den bästa värmekällan vi kunde hitta var en Ge-Hå-värmare, men den visade sig tyvärr ha för liten kapacitet och i stället byggde jag om en militär primusbrännare. Hur vi än laborerade lyckades vi aldrig få förstklassig cirkulation. Det fungerade bra ibland, men så fort båten krängde det minsta, stannade i allmänhet cirkulationen

och det kokade i expansionskärlet. »Madeleine VI» seglade till Västindien, och hon lär väl inte behöva sin värmeanläggning mer.

»Lady Anne» hade under mellantiden inköpts, och skulle nu få värme. Jag läste om förstapristagaren vid KMK:s tävling om båtvärmare, den s. k. Impulspannan, och tog givetvis kontakt med dess tillverkare; Sten Munkeborg blev intresserad, då han ärligt erkände att han inte kände till de olika båtproblemen, och vi satte oss ner tillsammans att utveckla systemet till ett mer utförligt sådant för båt.

Jag ställde mig ärligt talat rätt tvivlande på att vi någonsin skulle lösa problemet på »Lady Anne». I en 19 m lång båt, 4 m bred och med 3 dubbla hytter, 3 tvättrum, 1 pentry och 1 salong, alla avdelade med dörrar och skott, att i alla dessa utrymmen få upp en jämn temperatur, verkade i det närmaste omöjligt.

Men Impulspannan visade sig vara långt överlägsen allt vad jag trott om den. Systemet som sådant är ett helt vanligt varmvattensystem, vilket enligt mitt förmenande är det enda riktiga. Man får element utplacerade där man vill ha värmen koncentrerad. I det här fallet har vi lagt elementen under alla kojor.

Man är inte beroende av själva cirkulationen, då pannan är genialiskt konstruerad och bygger på ett pumptryck. Vi tvivlade givetvis att detta pumptryck skulle orka driva vattnet runt denna stora båt, och framför allt över sådana nivåskillnader, som det här var fråga om, då maskinrummet har vattentäta skott. Men det säger ju en del att det tar mindre än 5 minuter från det att pannan, som sitter längst akterut, är tänd till dess att elementet framme i skansen är varmt.

Pumptrycket blir så kraftigt att man inte kan hålla emot genom att försöka trycka ihop gummislangen som vattnet pulserar igenom.

En annan stor fördel är att pannan är termostatstyrd. Som jag sade tidigare så är den monterad i »Lady Anne» längst akterut och ca 3 m därifrån inne i salongen i en garderob har vi satt termostaten. Ställer man den på 20° går pannan på

högsta fart till dess att temperaturen i salongen är 20° , därefter slår den av till sparlåga. Vattnet fortsätter att cirkulera, men i mycket långsam takt. Jag har roat mig med att mäta utgående vattentemperatur och den inkommande. Det visade sig att det utgående vattnet är ca 75° och returvattnet förlorar omkring $40-45^{\circ}$, d. v. s. det håller ca 30° , ibland något lägre.

Elementen är i aluminium och finns i två storlekar, dels 1 kvm, dels 1,5 kvm; de är 50 cm respektive 70 cm långa, 8 cm breda och 12 cm höga, och som sagt vi har använt gummislang hela vägen runt, men passa på att titta i Hans Lindahls »Anne-Catrine» på en verkligt snygg installation. Där är det förkrommat kopparrör.

Ännu en stor fördel är verkningsgraden på pannan. Det är nu en gång så att gasoltuberna är tunga och ohanterliga. Jag hade värmen på hela hösten från i början av september när det började bli kallt och tills vi lade upp i slutet på oktober. Det gick åt 1 tub om 11 kg i veckan och då stod värmen på under tiden vi inte var ombord, ca 15° , med andra ord för att hålla snustorrt ombord. Gasverksföreningen har kommit fram till att pannan har en verkningsgrad på över 90 %. Det betyder att 90 % av gasen, man bär ombord, utnyttjas i form av värme. Alla andra siffror jag har hört ligger på 40—50 %, och det kanske inte är så mycket kostnaden som obehaget att behöva bära och släpa på de tunga gasoltuberna som är viktigt i det här fallet.

Kostnaderna

Många har frågat mig vad en sådan här anläggning kostar. Installationen gjorde jag själv. Det var ingen konst. Vi drog fram kopparledning från gastuben. Denna ledning fästes ordentligt i balkväggarna och flexibla kopplingar användes. Jag är rädd för gas och det anser jag att man bör vara. Varje gång jag byter flaskan såpar jag kopplingarna för att se att de är täta. Det tar ett par minuter, men det ger trygghetskänsla. Pannan är dessutom utrustad med s. k. säkerhetsventil, och skulle den slockna av någon anledning, stängs gasen av automatiskt. Anläggningen, som är den största som Impulsvärme

tillverkar, kostade ca kr 1.300: —. Då ingick i detta en dubbelväggig skorsten med s. k. balanserat drag. Den skorstenen var rätt dyr och ju mer jag har funderat på det, desto mer onödig tycker jag den verkar, även om fabrikanten rekommenderar den. Men har man inte så mycket ventilation i båten att pannan får sitt syre utan att tillgripa sådana här konstlade medel, då skall man nog inte bo ombord över huvud taget.

Som sammanfattning skulle jag vilja säga att det här systemet har en nackdel, det är relativt dyrt, men frågan är om inte kostnaden uppvägs av alla fördelarna som är följande, om man bortser från risken för gas:

1. Jämn värme överallt i båten.
2. Fungerar oberoende av krängning upp till 45°.
3. Oerhört hög verkningsgrad.
4. Termostatstyrd.
5. Marinutförd i korrosionsfria metaller.

Peter Wessel

GSS:are!

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

Båtsmåde 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

Långholmstävlingens resultat

Till arkitekttävlingen, som det berättades om i förra årsboken, inlämnades 55 förslag. Somliga förslag behåller ön som ren park och i stort sett obebyggd, men de flesta föreslår någon nybebyggelse. Ändamålet varierar.

Bostäder

Hotell och restauranger

Muséer

Institutioner för undervisning eller forskning

Förvaltningsbyggnader

Botaniska trädgårdar

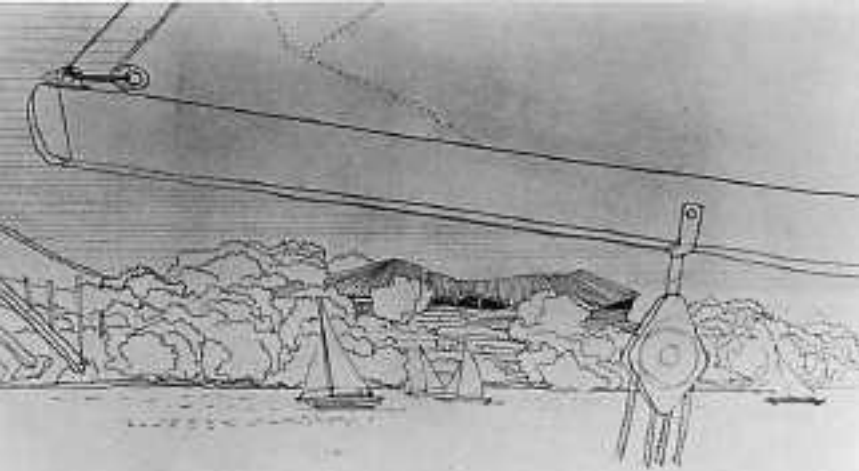
All-aktivitetshus

Idrotts- och rekreationsanläggningar.

Bebyggelsen är ibland ganska försynt och som hos första-pristagarna placerad längs södra stranden. Ibland betonas bebyggelsen starkt och placeras uppe på holmen eller på östra udden vänd mot staden. I några fall antar den våldsamma, rent utopiska proportioner. Man har en känsla av att de tävlande med förkärlek sysslat med de stora greppen genom en nybebyggelse, som de sedan haft svårt att finna ett naturligt

1:a pris. Bebyggelse längs södra stranden. I övrigt sammanhängande park över hela ön.





Långholmen från markskärsvästen

Ett all-aktisitetshus (3:e pris). Spännande form väl inpassad på ön, City där många minniskor passerar är kanske ett rättigare läge.

innehåll till. Därvid har de i många fall försummat de mindre men verkningsfulla åtgärder, som kunde göras i parken och längs vattnen. Men det finns också fina förslag, som just tar fasta på de möjligheterna. En sådan möjlighet, som flera tar vara på, är att göra en härlig öppen grässlätt på fängelse-tomten sedan de flesta byggnaderna där rivits.

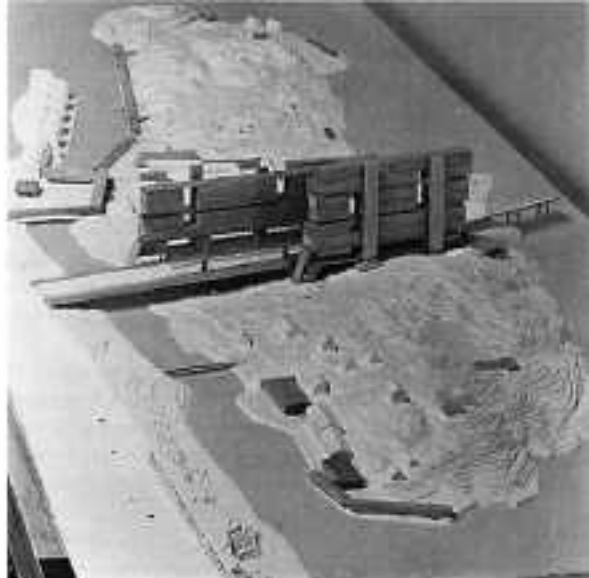
Vad beträffar småbåtarna, så verkar de flesta tävlande uppskatta detta inslag och föreslår ofta en utvidgning av hamnarna. Men endast få har på allvar givit sig i kast med uppläggningsplatser eller bygglokaler. Ändå kan ju sådana, rätt tillvaratagna, utgöra ett pittoreskt och livfullt inslag i miljön.

Prisnämnden har främst belönat förslag med tyngdpunkten på Långholmen som park och rekreationsplats och med ringa bebyggelse. Ur dess utlåtande saxar vi följande:

Prisnämnden har funnit de lösningar, som har en generös öppen parkanläggning på större delen av nuvarande fängelseområdet, utomordentligt tilltalande. T ex nr 26, motto: Inter-

*En av de
utopiska
förslagen.*

*Husen här
iänkta för
bostäder.*



national center för human relations och nr 29, motto: Filiokus. Den sammanhängande parken i öns hela längd erbjuder besökande från olika stadsdelar rekreationsmöjligheter som innerstadens befolkning eljest endast kan finna på norra och södra Djurgården samt i Hagaparken. Enligt prisenämndens uppfattning talar mycket starka skäl för en sådan disposition av holmen.

Anläggningar för småbåtar hör naturligtvis hemma på Långholmen. Många förslag har utvecklat Pålundet till en sammanhängande småbåtshamn. De förslag som därjämte har redovisat anläggningar på öns norrsida har i regel underskattat svårigheterna att få för vägsvall tillräckligt skyddade förtöjningsplatser. Man har även underskattat kravet på att med bil komma i närheten av en sådan hamnanläggning. Icke minst av det senaste skälet anser prisenämnden att småbåtshamnar bör begränsas till öns södra strandlinje. Beträffande utrymmen för vinterförvaring av småbåtar finns tävlingsförslag med

uppläggning i flera plan. Dessa utgör ett intressant inlägg i debatten, men hela denna fråga bör studeras i ett vidare sammanhang.

En gångbro mellan Långholmen och Reimers holme föreslås av flera. Den bör då som i förslag nr 23, motto: Ö utan gränser, ges en så stor fri höjd att segelbåtar kan komma in i Långholmskanalens östra del. Prisnämnden anser att en sådan bro bör byggas.

Prisnämnden har i tävlingsmaterialet fått en rikt nyanserad bild av hur olika huvudfunktioner påverkar öns utformning. Den har därvid funnit att holmen huvudsakligen bör disponeras för rekreationsändamål och fritidsaktiviteter, men att viss bebyggelse för varierande allmänna ändamål dock kan tänkas förlagd till holmen, företrädesvis längs dess södra strand och på det gamla fängelseområdet. Genom att ej bygga fängelseområdet vinner man dock ett sammanhang emellan öns olika delar, som väsentligt ökar dess värde som park. Till fritidsaktiviteterna hör självfallet båtsporten. I alla förslag har Pälsundet och Långholmskanalen tänkts bevarade för småbåtsaktivitet, vilket prisnämnden också förordar. Huruvida aktiviteterna på holmen ytterligare skall kompletteras med någon form av institutioner av mer speciell karaktär eller ut-

Små naturliga ingrepp utan nybebyggelse har här gett ett mycket fint förslag. Rundlarna är koloniträdgårdar, Fängelset bygglekplats.



*En botanisk
trädgård
verkade
rimlig på ön.*

*I det avlånga
växthuset kunde
här en tropisk
flod planerats.*



vidgas med någon form av all-aktivitetsbus, får den kommande diskussionen om det fortsatta arbetet med holmens planläggning utvisa. Bostäder kan tänkas i anslutning till ovan angivna verksamheter, men tävlingen har dock icke givit prisnämnden anledning att förorda någon självständig bostadsbebyggelse på holmen.

Tävlingen har alltså avgjorts, men Långholmens öde är därmed inte klart. Nu är det närmast stadsbyggnadskontoret, som har bollen och skall upprätta förslag till en plan för Långholmen med ledning av tävlingsresultatet och den, som vi hoppas, fortsatta diskussionen.

Ib Möller

Hemseglingen

Vi är fyra grabbar som skall segla hem Krister Johanssons nyinköpta 6:a Raili från Helsingfors.

Krister, Ronny, Hasse och jag är ombord på Finlandshäuten och väntar på att den skall lägga ut. Resan till Åbo avlöper utan problem. Från Åbo åker vi buss till Helsingfors. I Helsingfors tar säljaren emot och kör oss till båten.

Efter 3—4 timmar börjar vi få ordning på grejorna. Segel, skot och förtöjningstampar är i bedrövligt skick, men vad skall vi göra åt det, när klockan är 17.00 på lördagseftermiddagen och affärerna är stängda. Vi vill komma iväg så fort som möjligt men föret klockan 19.00 kunde vi lämna ankar. Det började inte bra. Seglet åkte ut ur rännan när det skulle hissas. Och hur vi än försöker så går det inte att få in seglet. Den enda lösningen är, att en man står på spridarna och trär in seglet i rännan.

Äntligen kommer vi iväg. Vilken känsla! Det är första gången på säsongen som vi seglar. Vi har halv vind ca nio m/sek. och gör maxfart. Det börjar skymma och vi beslutar oss för att segla direkt till Hangö. Vi räknar med att vara framme någon gång på morgonen.

Allteftersom mörkret faller tilltar vinden, och det börjar att regna så smått. Vinden och regnet tilltar ytterligare. Det är becksvart. Vi följer fyrarna och har plattläns. Vindstyrkan uppskattas till fjorton m/sek. och klockan är 24.00. Farleden går i sicksack. Gipparna går bra. Tre man på storseglet och en vid rodet. Plötsligt vid nästa gipp fastnar backstaget på motorflästet som är skruvat igenom bordläggningen. Vi försöker gippa igen för att få det att släppa. Pung! Storseglet i trasor. Vi tappar orienteringen, diskussion om vi skall ankra eller försöka komma i lä. En man i utkik från fören. Bränningar föröver! Vänd! Vänd! Febrilt försöker vi ta reda på var vi befinner oss men det är kolsvart. Nu gäller det att hålla huvudet kallt. Gummijollen ligger klar på däck och varje man bär



Gunn Fleisch.

flytväst. Vi måste komma in i lä. Vi går upp mot vind och kryssar med focken. Vågorna går höga.

Slutligen efter en och en halv timmes kämpande lyckas vi komma något sånär i lä. Vi är totalt utpumpade. Det börjar ljusna och vi går till kojs. Allting är genomblött.

Efter några timmars orolig sömn stiger vi upp. Klockan är åtta och det har mojnät betydligt, fyra m/sek. Nu måste vi segla på enbart genuan eftersom storseglet är trasigt. Vi har kryss. Vinden mojnar ytterligare och det blir stiltje. Solen tittar fram men det är kallt i luften + 2°.

Vi hade att göra ytterligare en dag innan vi skymtade Hangö. Innan dess har jag hunnit med att tappa tändstiftet överbord, så motorn är obrukbar.

Nu befinner vi oss en distansminut från Hangö. Vinden ökar lite. Stämningen är bra ombord. Potatis kokas och biffar

steks. Vi kommer in i hamnbassängen där inte en segelbåt är synlig. Förtöjningen går bra.

Innan vi sätter igång att laga seglet tar vi oss en kopp kaffe. Hasse sköljer kaffepannan varvid han till vår förskräckelse sjunker ner alldeles vit i ansiktet. Två meter från båten ligger ett lik och flyter. Vi blir alldeles tysta. Folk från land har också upptäckt liket. Efter en stund kommer grodmän och drar upp det på land. Vi känner oss obehagliga till mods och börjar diskutera hur länge man skulle kunna hålla sig vid liv i det kalla vattnet. Senare fick vi höra att det var ett gammalt fyllo som drunknat. Vid upptäckten hade han legat i vattnet ca en vecka.

Klockan är åtta på kvällen och det är kallt ute, endast $\pm 0^{\circ}$. Vi har börjat sy ihop storseglet som är i tre delar. Vi syr i skift, två syr medan två vilar och byter av varje halvtimme. Då är man blåfrosen i den kalla vinden. Vi är klara vid 22-tiden, men det räcker inte med att bara sy, vi måste köpa textillim och segelduk, annars kommer det inte att hålla ihop.

Efter reparationen går vi till klubbhuset och beställer fyra koppar kaffe med fyra släta bullar till. Vi bad att få betala. Detta kostade oss 17 mark 30 penny, trots att servicen inte var inräknad. Vi frågade vår servitris om hon hade räknat rätt, det kan ju inte vara så att fyra koppar kaffe och fyra släta bullar kostar så mycket. Helt riktigt fick vi till svar, det var bara att betala.

Dagen därpå gick vi in till stan för att köpa textillim, men det var ingen som visste vad textillim var för något. När vi hade gått runt stan två gånger hittade vi en liten tobaksaffär. Och till vår förvåning hade dom vårt efterlängta lim. Vi skyndade oss till båten och seglet. Det började snöa. Vi stod i lä för snöstormen bakom ett plank. Och där limmade vi för glatta livet, men limmet hade svårt att torka i kylan.

Frammot kvällen hade dock limmet torkat och vi beslöt oss för att segla iväg. Det är stormvarning så vi revar storseglet och sätter upp stormfocken. Vi pratar med en fiskare. Han

säger att det blåser rätt emot på Hangö västra fjärd. Vi funderar på att ligga kvar i hamn över natten, men vi vill inte vara kvar där en natt till.

En man upp på spridarna för att trä in seglet i rännan, upp med ankaret och sen iväg. Till att börja med har vi halv vind, men eftersom farleden kröker sig får vi vinden allt mer och mer förifrån. Det är isande kallt. Is på däck. Jag håller i pinnen, skummet yr över havudet. Nu är det inte roligt att sitta här. Det slutar snöa och man börjar skymta blå himmel. Klockan är 22.00, det börjar skymma och månen stiger upp. Vi seglar ytterligare två timmar tills vi finner en bra natthamn. Allting är genomsurt så vi gör upp en eld på stranden, kokar soppa och torkar kläder. Det var då min mössa till hälften brann upp. Med en iskorpa på däck går vi till kojs.

Klockan sex stiger vi upp och är på väg kl. sju. Det är stormvarning idag också så vi behåller de segel vi hade igår. Det blåser väldigt hårt, hon får så mycket som hon tål när vi seglar fram genom farleden. Trots 180 cm bredd är 6:an en väldigt styv båt och den går bra i sjön. Vi har ett bekymmer och det är att seglet kryper ut ur mastrännan. Det är ute 70 cm vid undre spridarna, men det är bara att hålla tummarna att det stannar där. Lagningen som vi gjorde på storseglet verkar hålla bra. Kl. 16.00 kommer vi till Korpo och funderar då på att gå in och proviantera, men eftersom vi har mat för två dagar till avstår vi.

Nu har vi Skiftet framför oss. Här har jag seglat några gånger tidigare, men inte under dom här omständigheterna. Då har det varit sommar och sol.

Vi har seglat ytterligare fem timmar och har nu Skiftet bakom oss. Vi har kunnat sträcka hela tiden. Jag studerar kortet, det verkar vara en bra hamn på Husö. Vi går in där, det är mörkt och svårt att urskilja konturerna. Men allting går bra. Alla fyra hoppar iland och springer som galningar runt ön och snart har man fått upp kroppsvärmen igen. Vi kokar mat och pratar om morgondagen. »Om vi har tur med vindarna kanske vi kan gå över Ålands hav i morgon och sen är

det ju inte långt hem», och med dom ljuva tankarna så slocknade vi en efter en.

Krister vaknar först och väcker oss andra. Vinden har vänt så vi har läns. Vi hissar genuan och tar ut reven på storseglet. Det blåser ca 6 m/sek. så vi gör god fart. Men efter några timmar vrider vinden sig tillbaks och ökar, så det är bara att börja kryssa igen. Vi har nu två distansminuter kvar till Degerby där vi skall gå in och proviantera. Ronny sitter och tänker högt på vad det skall bli gott med en vetelängd och en liter mjölk. Vi andra håller med. Vi lägger till vid bryggan och går upp för att handla. Vi skrattar och sjunger. Till vår förvåning går inte dörren till affären att öppna och inte en människa syns till därinne. En ortsbo går förbi och vi frågar honom varför affären är stängd. Jo! det är Kristi himmelfärdsdag i dag. Alla hade vi glömt vilken dag det var. Det enda vi fick med oss var en fylld vattenflaska. Kl. är 11.00 och vi har bara sex dist.min. till Ålands hav. Vi räknar med att vara över framemot kvällen och i morgon kan vi ju handla i Furusund, så vi hissar segel och sticker. Vinden ökar ytterligare och vi måste reva storseglet och sätta stormfocken. När vi kommer ut på Ålands hav går vägorna väldigt höga och vinden har ökat lite till. Vi funderar på att vända, men hemlängtan är för stor så vi fortsätter. Sjö efter sjö slår in i luckorna. Men vi tar det inte så hårt, man har ju vänjt sig. Hasse sköter som vanligt pumpen, han får inte mycket ro. Jag är lite rädd att inte riggen skall hålla, men det verkar gå bra. Så kommer det som vi alla är rädda för. Krister pekar upp mot backstagsfästet. Fyra—fem kardeler har gått av. Vi kan inte fortsätta längre. Ronny och jag kryper fram på fördäck och sliter ner storseglet. Vi länsar tillbaks på focken, surfar på vägorna och går in vid Rödhamn. Sen sitter vi dystra och begrundar vårt öde. Hasse är deppad, han har inga cigaretter kvar. Vi äter upp vår sista konservburk och dricker vatten till. Efter den lilla smakhiten hänger vi ut våra kläder på tork. Till och med dom vinterkängor jag har på mig är blöta. Det finns inte ett torrt plagg ombord. Efter en timme börjar det

regna. Vi springer som yra höns och samlar ihop allt som är halvtorr. Det ligger ett stort fartyg på svaj i farleden och väntar på bättre väder. Vi lyssnar på väderleksrapporten. Dom lovar samma väder i morgon som i dag. Med tanke på den hårda segling som väntar oss i morgon går vi till kojs vid 18-tiden.

Ronny vaknar halv fyra och väcker oss andra. Det börjar ljusna, men det är väldigt dimmigt. Till vår förvåning har vinden vänt så vi kommer att få läns. Kl. fyra är vi på väg. Dimman lättar när vi kommer ut på Ålands hav. Jag uppskattar vår fart till fem knop. Vi pratar om vilken tur vi har med vinden men hela tiden tänker vi på att den går över till sydväst, som dom har sagt på rapporten. Snart skymtar svenska kusten. Vinden ökar och vi gör ca sju knop. Nu har vi Söderarm tvärs och vinden håller i sig. Stämningen är hög ombord, vi sjunger du gamla du fria. Vi är väldigt hungriga. Det enda vi har kvar i matväg är fem potatisar och fyra lökar, så vi beslutar oss för att koka löksoppa. Jag tror aldrig jag har ätit så god soppa. Vi seglar om en drake. Dom tittar på oss, som om vi kom från Mars. Det är ju inte att undra på, vi med våra stora fårskinns-pälsar och jag med en halv mössa där håret sticker fram. När vi passerar Furusund börjar solen att skina och eftersom vi kommer in i innerskärgården så blir det varmare och varmare i luften. Vi tar av oss ytterkläderna och njuter av solen. På land ser man vad gröna träden är. I Helsingfors och finska skärgården såg man inte ett grönt blad. Vi närmar oss Waxholm, vi sjunger och skrattar. Det är underbart att segla. Våra strapatser har vi redan glömt. Vinden håller i sig ända till Hammarbyslussen. Slussningen går bra och kl. 18.00 förtöjer vi vid Götas brygga på Långholmen. Sixten är där nere och pysslar med sin båt. Han berättar för oss att det har varit väldigt kallt och att det har snöat här i Stockholm och med dom orden i tankarna tar vi våra segelsäckar och vandrar hemåt.

Åke Cederborg

Solokappsegling över Atlanten i Fione

Löjtnant Bertil Enbom kände sig lite enkel med sin lilla konventionella havsfidra bland alla utstuderade kappseglingsmaskiner när han anlät till Plymouth, startplatsen för 1968 års Singlehanded Transatlantic Race.

Detta framgick när han berättade om sitt deltagande en vinterkväll då SXX Stockholmskretsen hade träff på Teknorama.

Dessförinnan hade han emellertid inlett sitt föredrag med hur han blev intresserad — på avstånd så där — 1960, då denna segling gick för första gången, hur han började planera ett deltagande på papperet — på skoj så där — efter 1964, och hur han fann att det alls inte skulle vara omöjligt i verkligheten. Han stannade för en havsfidra, som seglades hem från Fisksätra till Bohuslän via Göta kanal.

Första säsongen seglade Enbom ensam över till Norge. Det räckte med den ensambeten till att börja med; han följde sedan kusten, tills det blev dags för hemseglingen, och gick in i hamn ungefär varannan natt. Övriga nätter fick Fione segla själv med surrat roder, medan Enbom sov, och sköta sig själv bäst hon kunde, och det kunde hon bra.

Andra förberedelsesäsongen hade Fione fått vindroder och deltog i några havskappseglingar. Det gick långsamt men säkert, utom under SXX:s 96-timmars, då rodet kom på drift. Enbom lyckades bärga det hela i grevens tid, gick in till kusten, lyckades på något sätt få fast grejorna igen trots att det var kallt i vattnet och kunde sedan fortsätta seglingen.

Så var 1968 inne. Tillfartsseglingen gick bra, men bjöd på ett skrämmande blåsväder i Engelska kanalen. Rädslan varade dock inte mycket längre än ovädret.

Som sagt, i Plymouth trodde Enbom sina chanser små, liksom Åke Mattson, så de gick in för en privat kappsegling i kappseglingen.

Eftersom Enbom inte ansåg sig vara någon snabbseglare, gick han under seglingen in för taktiken att hålla en jämn fart

på båten hela tiden, dag och natt. Hans hemliga vapen därvidlag var en äggkokarklocka, som hjälpte honom att med 20—30 minuters mellanrum vakna upp och kolla att allt stod rätt till, att håten gick åt rätt håll och att göra de justeringar som kunde behövas.

Hans kappseglingshumör steg också flera grader, när han kort efter starten, mötte en konkurrerande katamaran på kontrakurs under nödsegel på en tre meters maststump. Som bekant havererade utskälliga av de deltagande flerskrovsbåtarna. Denna kappsegling bjöd ju på mycket hårt väder.

Mest var det kryss, och Enbom gick i regel på den bog, som förde snabbast mot målet. Han hade så pass tur, att vindens växlingar tillät honom, att på detta sätt något så när följa storcirkelkursen, så som han hade avsett.

Sextanten var det huvudsakliga navigationshjälpmedlet, men närmare målet fick även radiopojlen hjälpa till.

Det första fartyg Fione mötte cirklade runt med vinkande besättning, innan det fortsatte, men de få, som därefter mötte gick sin egen väg utan att avslöja om någon sett Fione eller inte. Något som kanske var en stor sköldpadda var det enda liv som syntes förutom några delfiner.

Samma storsegel var hissat från start till mål, lät vara att endast några få m² av det var uppe, när det blåste som allra värst. Seglet stod mycket illa då, men Enbom trodde sig inte om att klara av att skifta till stormstoren, eftersom vågorna hela tiden bröt över kraftigt, och båten vräktes omkull, så att masten doppade i sjön. Enbom höll dock Fione seglande hela tiden och trodde, att hans salta konkurrenter gjorde likadant på sitt håll. Han tyckte inte att han på allvar behövde oroa sig för ovädret, så länge saker och ting ombord inte kom på drift i snabbare takt, än att han hann med att surra dem på nytt.

Vindmätaren ombord var av enkel och pålitlig typ. Det var bara det att Enbom lagt av vanan att tvätta den i sötvatten. Den gick därför lite trögt och sprang aldrig upp i alltför oroande värden — mycket viktigt för säkerhetskänslan! Kon-

kurrenter med ordentliga, omutliga elektroniska vindmätare, som legat i närheten just vid det här tillfället, hade registrerat mycket höga vindstyrkor. De flesta 30—35 m/sek, somliga ännu mer, ja någon rent otroligt mycket.

Det mötte som sagt inte många båtar och syntes inte mycket liv, och Enbom hade också förberett sig för ensamheten genom att ta med en handspelare och band, där han spelat in musik. Han behövde faktiskt inte använda den, eftersom han kunde höra radio hela tiden, men så hade han också arrangerat hela akterstaget som antenn på isolatorer.

Mycket mat gick det åt. Enbom hade provianterat för 110 dagar, därav 30 dagar före starten, nästan uteslutande konserver — helkonserver i vanliga burkar, som han plåstade fast etiketterna på. Han räknade då med två huvudmål per dag. Innan han stuvade ner det hela i båten, där det mot förmodan gick in, hade förrådet fyllt praktiskt taget hela lägenheten, och Enbom var orolig att kanske decimalkommat spökat vid beräkningarna. Däremot gick det inte åt så mycket vatten. 120 liter tog Enbom ombord, 36 liter gick åt + 80 portionsburkar juice. Men så innehåller ju vanliga konserver också rätt mycket vatten.

På ena bänken i sittbrunnen fanns ett paket med reservproviant surrat till räddningsflotten som befann sig på den andra bänken. I flotten fanns stuvat lite smått och gott bl a sjökort. Som Enbom sade: »för även om det inte går att påverka positionen så mycket, kan det ju alltid vara roligt att ha något att fitta på, när man driver omkring — kanske i månader».

När det var dags för mat, tog Enbom en kastrull, öppnade en burk, vanligtvis någon köttkonserv, värmden den med lagom vatten tillsatt och rörde i lite potatis- eller rotmospulver när temperaturen var sisådär 70°. Till sist hällde han en burk örter eller dyliskt över det hela. Så var det färdigt.

Ibland, när det skulle vara lite extra, eller det behövdes tidsfördriv, använde Enbom två kastruller.

40 dagar efter starten gick Fione över mållinjen. Hon hade då seglat cirka 4.000 distansminuter med en genomsnittsfart något under 3 knop. Den defekta loggen hade blivit utbytt strax innan starten, och den nya hade inte hunnit kalibreras. Därför var den verkliga seglade distansen lite osäker.

Enbom var trött när han kom fram. Det var de sista dagarnas spänning inför ankomsten, som mest tårt på sömn och krafter. Han var så trött att det gick mycket kärvt att förtöja, när han äntligen hittade någon slags brygga, och sen törnade han in för natten utan att ha träffat några människor. När han träffade folk dagen efter drabbades han av en kort period av ovanlig talförhet, trots engelskan, men sen var det som vanligt igen. Åke Mattson fanns inte där och Enbom fick så småningom reda på sin placering. Han var 13:e man i mål. Vid handikappsberäkning ungefär som vid våra havskappseglingar blev han 2:a. Endast 18 båtar av 36 startande kom i mål.

Enbom hade inte seglat så mycket innan, påstod han. Man undrar då varifrån han fått sitt stora kunnande, som lyste igenom i det väl avvägda framförandet. Genom sin knapphet väckte det intresse för ytterligare detaljer, och publiken ställde mängder av frågor i den efterföljande frågestunden.

Några axplock:

— Var Fione en standardbåt?

— Ja, skrovet var inte special på något sätt, men över däck hade förändringar gjorts i löpande och stående rigg.

— Självstyrningen?

— Det var en Quarter Master, där de flesta delarna blivit utbytta och förstärkta. Den fungerade bra på kryss, men — som med alla vindroder — öppen vind var inte den starka sidan. Kursen ville gärna bli slingrande.

— Är inte havsfidran en dålig kryssbåt?

— Hon går naturligtvis inte så fort, men man kan inte begära större snabbhet av en så liten båt. Folk glömmer hur liten hon i själva verket är därför att hon verkar så stor och

rymlig. I den långa atlantsjön gick hon dock mycket bättre än i hemnavattens krabba vågor.

— Överspolningar?

— Ja ofta!

— Livlina?

— Användes nästan alltid på däck, men den sattes aldrig på prov på allvar.

— Drivankare?

— Hade inget sådant. Det finns nog ingenting på båten, som är starkt nog att fästa ett verkligt effektivt drivankare vid. Om jag haft ett, skulle jag nog fört det från aktern.

— Isberg?

— Ungefär en vecka tog det att segla genom det område där isberg enligt kortet kan förekomma. Hade ändå inte väntat mig att få se något, men en dag hade jag faktiskt ett vackert isberg med två toppar i sikte.

— Några haverier eller missöden?

— Fick sy några små revar i seglen och en gång gick en vev till rullrevet och en homgaj överbord, sen jag glömt kvar dem i sittbrunnen. Men det fanns reserver ombord.

— Medicinlåda?

— Hade en rikt utrustad med anvisningar för begagnandet, men behövde inte använda annat än några få lugnande tabletter. En tid oroade jag mig för blindtarmen, som doktorn inte hade fått plocka bort före starten. Men förstod så småningom att ömheten antagligen var självsuggererad. Den gick över ganska snart.

En tid var jag lite deppad också. Det var före vecket. Mitt på sjökortet alltså. Då kändes det som att nåå, i dag går det inte alls. Ingen fart på båten. Och nästa dag: Det går bra eländigt i dag. I går gjorde jag ju 115 sjömil, riktigt bra. Men i dag är det som förgjort, o s v.

— Största svårigheten?

— Vet inte riktigt, det var aldrig några riktiga svårigheter. Det hela gick ganska bra.

— Kostnaderna?

— Vet inte riktigt vad det kostade, men jag betalade hela kalaset själv i motsats till många av de övriga tävlande.

— Förekom hallucinationer?

— Ja, en gång. Jag vaknade upp mitt i natten och rusade upp på däck i en känsla av att något var på tok. Akteröver syntes en massa ljus, som av ett passagerarfartyg. Jag kunde inte komma underfund om vilken kurs det höll, men kastade mig på rorkulten för att försöka gira undan. Det hade nu ingen större effekt, för jag hade redan kommit fram och låg tryggt förtöjd vid brygga.

— Största överraskningen?

— Placeringen.

Bertil Enbom gjorde intryck av att vara en målmedveten och envis person. Envisheten nämnde han själv i samband med en episod med gasolkaminen. Det var kallt, men kaminen var svår att tända. Enbom gav sig inte förrän han lyckats efter tre timmar, trots att han då fått upp värmen för länge sedan. Han lät kaminen brinna en stund tills det var tydligt att den tänkte fortsätta brinna, och inte bara lurades. Sen släckte han den!

Men framför allt verkade han vara en person som ser saker och ting i deras rätta proportioner. Inte överdriver svårigheter, men heller inte tar för lätt på problemen, utan förbereder sig väl för alla eventualiteter. De egenskaperna för tanken till det intryck som Eric Tabarly gjorde, då han vintern 1965 här i Stockholm berättade om sitt framgångsrika deltagande i solokappseglingen över Atlanten sommaren innan. Liksom Tabarly framförde Enbom sin berättelse med anspråkslöshet och finurlig humor. Han hade ännu inte klart för sig, om han ville ställa upp igen 1972. Han visste heller inte, om det skulle bli någon bok om seglingen, trodde att förmågan kanske inte skulle räcka till. När han yttrade detta märktes det tydligt i salongen, att den ungefär 500 — hövdade publiken efter kvälens prov på den Enbomska berättarkonsten var övertygade om motsatsen, och hoppades att boken ändå skulle komma.

Ib Möller

ETT ENGELBREKTSLOPP

Folke Sjödin medlem i SSS bidrar till vår årsbok med ett av sina skridskominnen, en lörd från Örebro till Stockholm, som han kallar för »Ett Engelbrektslopp», publicerat i SSSK:s årsbok 1965—66. Men han rekommenderar hellre att göra en sådan lörd under 2—3 dagar med uppehåll bl a vid Sundbyholms slott i Strängnäs eller varför inte en liten extra sväng till Mariefred. Att få gå i land i våra idylliska Mälarestäder, ordna hotellrum och aväta en stilig middag inkluderande rödvin eller annan lämplig dryck.

»Frihet är det bästa ting . . .»

Väderleksrapporten lovade frisk västlig vind och några minusgrader, så jag ringde upp vännen Björn Enqvist. Det var lördagen den 20 mars 1965.

Hej Björn, Örebro i kväll? Björn tvekade något med tanke på de områden med knagglig is som fanns på Mälaren efter senaste veckans dagsmeja.

Ett kontrollsamtal med skridskoseglarna i Örebro gav besked att Hemfjärden på Hjälmaran var god för skridskosegling. Vid nästa påringning till Björn, föddes idén »Engelbrektsloppet» på skridskor.

I Örebro fick vi fyra timmars god sömn som väckarklockan avbröt en kvart i sex. Efter taxifärd till Hjälmarberg lämnade vi Engelbrekts residensstad på skridskor halv sju.

Vi gled i väg på en knöttrig is med en stadig frisk västlig vind i morgonsol. De blånande Kilsbergen i nordväst gav oss en vision av tidig Bergslagsvår. Vid starten på en liknande färd den 25 januari 1953 samma klockslag hade det däremot varit mörkt och stjärnklart. Utanför Hjälmarbadan och Engelbrektsholm passerade vi försiktigt några fräthål och råkar. Här hade dessvärre färden för Engelbrekts del slutat, då han kallad till ett rådsmöte i Stockholm valt sjövägen 529 år tidigare.

HÄR FÖLL
ENGELBRECHT ENGELBRECHTSSON
SVENSKA FRIHETENS VÄRN
GUSTAF WASAS EFTERDÖME
OFFER FÖR ETT NIDINGS MORD
D 27 APRIL 1436
MINNET HADE LEFVAT 382 ÅR
INNAN MINNESMÄRKET RESTES
AF
GÖKSHOLMS ÄGARE
G. M. von REHAUSEN
År 1818

Vi fortsatte den väg Engelbrekt ämnat fara. Storhjälmaren blev mindre njutbar för oss, då många bilar hade kört kors och tvärs i dagsmeja och bildat en oregelbunden knagglig isyta, en variant av bilismens förbannelse. I öster såg vi i fjärran linbanan mellan Forsby och Köping. Det var skönt att vi hade våra 51 cm långa bekväma skridskor med »trästock».

En vila för ögat blev upplevelsen av det idylliska Hjälmaresund, som med sin vackra brospann förbinder de små holmarna med landsvägen Katrineholm—Kungsör. De sista kilometrarna var isen ganska jämn.

Våra fem första mil var tillryggalagda redan klockan tio minuter över nio. En klunk ur termoserna och tanken på en taxi över till Kungsör hinner vi knappt med, innan en trevlig ortsbo med en röd Volkswagen stannar och frågar oss intresserat hur vi har det. Med nöje kör han oss upp förbi Stora Sundby, känt för sitt slott med de fyra tornen, tolv tinnarna, 52 rummen och 364 fönstren, och vidare till Kungsörs hamn vid Arbogaån. Klockan är bara tio minuter i tio, och det känns gott att ligga före i tidtabellen jämfört med 1953, då vi lämnat Kungsör först kl. 10.26. Avvinkad av vår nye vän och av båtgubbar vid Schelins förnämliga yachtvarv, for vi iväg.

Galten är blank med marmorstruktur. En lätt snöby förvandlar sörmlandssidan till ett trolskt sagoland där solen svagt bryter igenom och förgyller de dansande snöflingorna. Många

av dem följer vår väg och formar sig summan till lätta slöjor som sveper förbi våra skridskor drivna av en särdeles stark åklust.

Himlen över Västmanlandssidan är klarblå. Den ångvita röken från industrierna i Köping vittnar om den friska västanvinden på högre höjder. Isrännan dekorerar kanten vid vår färdväg och liknar en rand av krossat toppsocker. Holmar och vikar med vackra träd och gamla utsirade lusthus sover fortfarande sin vintersömn. Vi lever i nuet och i fullkomligheten, både till kropp och själ.

Kvicksund redan klockan 10.35 och en kilometers promenad längs södra stranden utmed öppet vatten. Innan avfärden mot Hjulsta äter vi en liten sillfrukost.

Utanför Torshälla skridskoseglar en del ungdomar. Målarbadens bebyggelse påminner oss om isfärder förbi Arkösund. Vid Sundbyholm vintersportar folk på flera sätt; en pojke har god fart med sin spark riggad med en stor masonitskiva. Vid Sundbyholms slott har skridskofärder avslutats med mustigt Löwenbrauöl nere i det berömda hertigvalvet. Slottet finns på lyxbilankett 60 som återger en målning av Prins Eugén.

Genom den vackra ögruppen mellan Bläcken och Granfjärden går färden vidare på några kilometers knagglig is söder om Aggarön. Härligt nog blir isytan mer åkvänlig längs Hallingön på Norrfjärden. Där farleden smalnar av och viker mot norr, väster om Aspön och Märsö är isen uppbruten ända in till uddarna. Efter några av- och påtagningar måste vi gira in i Agnesund och promenera till Hjulsta. Det tar en halvtimme extra av vår tid men redan en kvart över två har vi hållit kafferast. Över en jämn is på hopfrusna jätteflak åker vi fram mot Nybyholm. — Björn åker plötsligt ut på ett stort löst flak vid kanten av rännan, kastar sig blixtnabbt omkull, men flaket reagerar knappast, ser ut att kunna bära en hel flygel med stråkkvartett. Tur för Björn som nästan torrkodd kan återvända från jumpning till en säkrare form av skridskoåkning.



Folke Sjödin på blank is.

Vi passerar Bryggholmen, Oknö, Arnö och Grönsö med sitt intressanta slott byggt av Johan Skytte på 1600-talet. De vackra öarna är randade av ockergul vass under en sidenblå himmel. Vattnet glittrar i den öppna breda båtrännan och vi far vägen norr om Grönsö i stället för den vackrare södra förbi slottet med sitt lilla kinesiska lusthus vid stranden.

Grönsöfjärden bjuder som ofta på god is. I vår härliga fart når våra längtansfulla blickar bort till Killingen, Oxsten och Ringsösund, natursköna hamnar för Mälarseglarna.

Vid 1953 års färd hade vi måst åka innanför Röllingen över Brandholmssund, men nu kan vi runda Ytterholmens fyr, vår

populära mötesplats där skrinnares från olika håll samlats under trivsamma kaffeпаuser för utbyte av aktuella isuppgifter och erfarenheter.

Så kommer vi in på det gamla välkända stråket som går mot Stockholm med en fin svart kärnis på Norra Björkfjärden. I Ormsundet får en burk juice släcka vår törst, innan vi med god fart följer många gruppers skridskospår över Bro- och Näsfjärdarna. Återskenet från västerhimlen färgar isen purpurrod. Holmar, öar och fastland bilda tillsammans en mjuk, formfulländad silhuett.

Hässelby passerar. Vår önskan är att få ta av skridskorna först vid bryggan hemma i Äppelviken, men knagglig is, farliga fräthål i Nockebyleden och skymningen får oss emellertid att gå i land vid Nockebybro kl. 18.30.

Den givande färden som från Bergslagens fot fört oss genom fyra landskap avslutades även denna gång vid samma plats och klockslag som vid 1953 års Örebrofärd.

Ett annat är hoppas jag få tillfälle att avsluta en liknande färd på det värdigaste stället, Stadshustrappan — nedanför Engelbrektsstatyn.

Folke Sjödin

GROLLS

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

Även för båten har vi utrustning såsom:

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

Välkommen till

AB L. GROLL

Järntorget, Stockholm tel. 23 31 45

Kanske en loggbok

Det började med en rikssignal på Gävletelefonen — »Hej! Hörru Helge ska Du segla upp min båt till Grisslehamn på söndag. Du kan ju gå genom Väddö kanal. Sätt motorn på min jolle och bogsera!»

Vad menade gossen? Sa han inte segla? Tänkte jag och sa: »Ge mig Carte Blanche att segla upp till Grisslehamn, Öregrund eller Gävle. Målet beror på vädret. Jag pinglar Lennart Engström och en gosse till. Båten sköter jag som min egen. »Bättre» kom den blixtnabba repliken!

Förberedelser . . . Ringer Högmarsö varv . . . Karström lovar se över och hämta vid Eknö brygga.

Den 7 september kör vi med en bågskyttevärldsmästare vid ratten och bilen full av pinaler. Hans har lovat att köra hem bilen. Karström möter som utlovat och i skymningen landar vi vid Yachtvarvet. Den natten förflöt med angenämt segelprat vid en grogg i Karströms trivsamma chateau. »Bloden flöt — förstås» anmärkte Karström i förbigående när han berättade om gastning i Sandhamn och hurusom han på order av skepparn i halv storm skulle bärga lilla genuan för att hissa stora.

Kojade i sovsäck på sköna sängar i Karströms vindskupa kl. 01.30 och purrades av väckarklockan kl. 03.45. Efter att ha inspekterat och skurit i den köllösa Tore Holm 30:an som Karström vill sälja och konstaterat — hygglig — hissades på och i laber bris gingo vi loss kl. 04.45 med jollen på släp. Barometern visade 763 mm, men vinden höll sig envist på VNV — ett streck i räkningen för oss som hade tänkt semestersegla Neptunkryssaren för akterlig vind upp till Gävle. Kanske bör man övergå till Vaxholmsgubben och överge Radiotjänst. Nåja . . . vi beslöt att bereda oss på nattsegling och gjorde efter mycket funderande upp en acceptabel turlista. »Henrik Ramsey», sa Lennart E., som för övrigt kallades för Albert eftersom Lennart Forsberg också lystrade vid tillrop,

»Henrik Ramsey», sa han, »hade en bra trovaktsindelning i en av sina böcker men man kan ju inte ha hela biblioteket med sig».

Vi beslöt att gå ut till Tjärven för att slippa att ligga på kryss i vindögat ut till Simpnäsklubb eftersom vinden hade skrotat över på Nord till NV.

Kl. 06.15 hade vi inte hunnit längre än till Furusund, där vi mötte Braheholm från Göteborg, som just tog lots ombord. Den lätta vinden föranledde oss dels att plocka jollen ombord och surra den upp och ner på ruffen — en bra lösning som såg salt ut tyckte vi — och dels att låta Helge ordna vind, vilket gjordes på vanligt sätt: »Blås Kajsa låt sjömansgossar segla» — spott i lovart och en tvåoring över bomnocken. »Varför heter vinden Kajsa förresten, jag har alltid lärt mig att vinden är Han», mediterade Helge och konstaterade kl. 07.00 att trollformeln hade verkat.

Nu kl. 08.10 har Väderlekstjänst hunnit med att rapportera svag till måttlig vind från N till NV. Vi passerar med god fart Botveskär kl. 08.30 med Lennart till rors. Han är mycket segelintresserad men ännu så länge oerfaren och får därför chansen att ta hand om pinn när vädret så tillåter. För övrigt har han vakten dessutom. Farten loggas upp till 3,8 knop medelst papperstuss, som avsläppes i fören och tidsnoteras i aktern.

Östra lerskåret passeras och focken bärgas och ersättes med stormflocken, eftersom Han börjar riva i. Havsdyningarna bli märkbara men tagas smidigt av rorsman. Kl. 09.50 passerades linjen Söderarm—Tjärven och en stund senare gå vi över stag och hålla bidevind upp mot sydostsidan av Tjärven. Vi gå klara för bottensten utanför Tjärven och söka utan lokalkännedom taga oss in i den lilla, sällan besökta hamnen, men uppge försöket i dyningarna samt ankra upp med lång ända ute. När båten draggas önskar jag intensivt att vi hade kunnat använda oss av Kryssarklubbens knep så väl beskrivet i 1951 års årsskrift. Men hon stoppar upp och vi ta två landmärken för att kunna skaffa i lugn och ro. Nu är det bäst att stoppa i sig

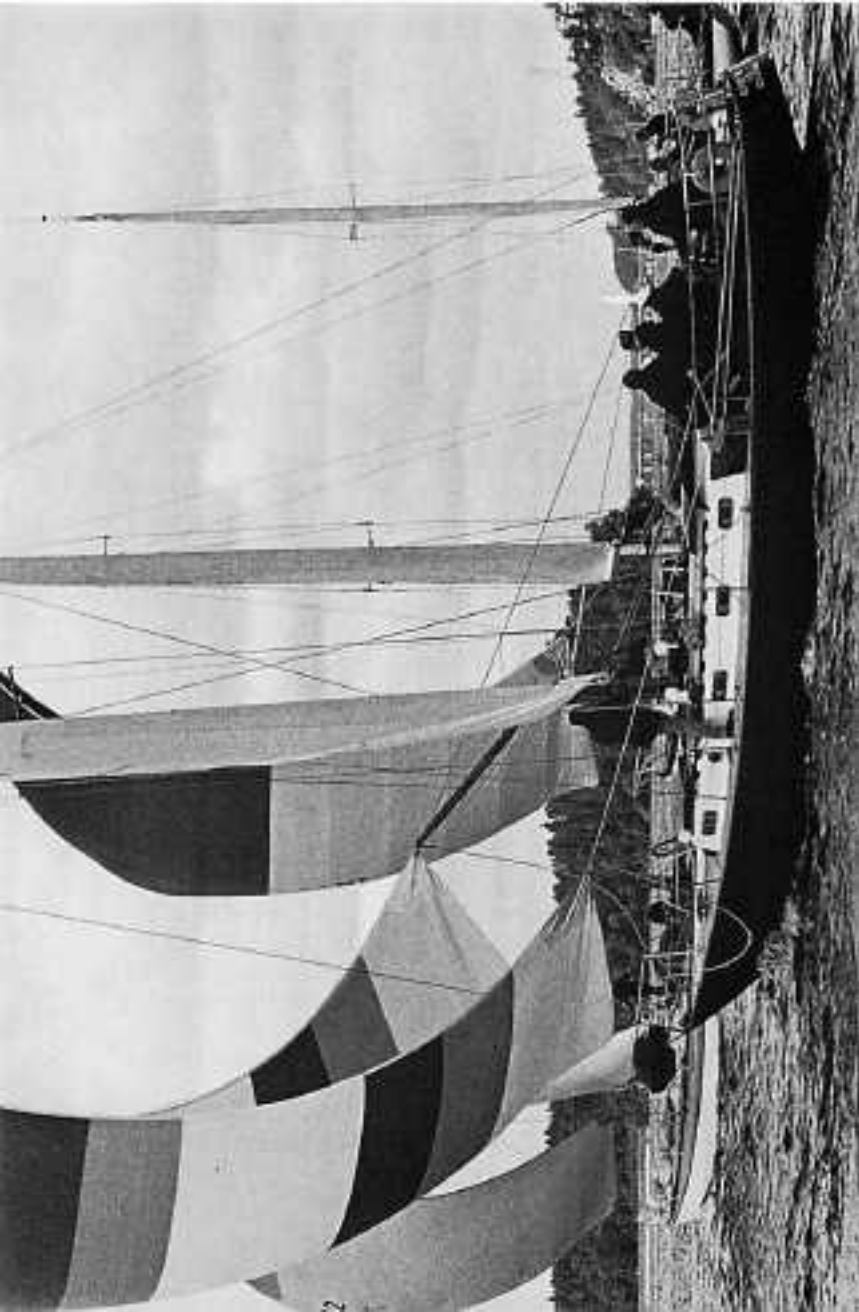
för om det blir fråga om nattsegling så vet man inte om någon mer varm mat kan ordnas i motsjön.

På översiktskortet har huvudkursen tagits ut med hjälp av long- och latitudberäkning och Hedmans trigonometriska tabeller. Vi sikta på Svartklubben och lätta kl. 12.30 ankare med ett kort slag utåt — ca 2,5 dist.min. Vinden stod nu N 15° 0 så vi kunde hålla 326° efter devieringsjustering och missvisningskorrigerig. (= 0°). Och sjön började bli grov i den tilltagande »svaga till måttliga» vinden. Detta medförde att frivakten, d. v. s. Helge, som vanligen somnar utan klubbslag, omöjligt kunde »slagga in». Pysslet i sittbrunn när Lennart och Albert på något mystiskt sätt lyckades plocka ner storen och sätta i en latta som slog ur före Tjärven samt omöjligheten att ligga kvar när den på plankor byggda båten ömsom dunkade i sjön och ömsom kanade ner i någon vågdal förhindrade varje försök. »Ligg tvärs i ruffen gosse med ändan på durken», tänkte han, och försökte men med dåligt resultat. »Det måtte blåsa! Gå upp och kika på gossarna!» Ja, det blåste. Vi gå in under Högkobbens fyr och avvaktar bättre väder. I den här sjön och fukten kan vi inte nattsegla utan fasta lantärnor. Efter en del letande upptäckte vi dubbelballongen nordost på Arholma och glida in i smult vatten i viken norr namnet Skvallerhamn, som är idealisk i denna vind. Vi landa innanför nocken av bryggan och möts av sportfiskare som vet berätta att det blåser 15 m/s. Det tro vi nu inte på, men gissa på 10 m/s.

Konserverade köttbullar med champinjoner m. m. sätter liv i de domnande själsandarna. Diskussionen gäller nattsegling eller ej. Vinden hårdnar och brotten stänka silverskum mot klipporna när vi stå på utkiken och studera havet. Beslut fattas att ligga kvar över natten och vänta på det utlovade vädret, som skall ta oss till Gävle i ett huj, nu när Helge har ballongen från sin ägandes skärgårdskryssare med sig.

»Men vem skall ligga i förpiken?» Vi spela femkort om saken och Albert förlorar.

Kl. 04.10 på söndag morgon är Helge uppe och kokar kaffe. Det har blåst hårt i natt och fortfarande står Han frisk som



Lennart med öppet sinne för seglingstermer citerar, »Ska vi gå ut?» »Javisst försöka dager». Fyra rull in på storen och stormflocken satt — vi krypa ut ur den lilla viken, som till och med den är orolig av sämsta tänkbara vindinfall — N till NV i dag — och slå utåt Ålands hav för att känna på sjön. Vi beräkna att hålla det slaget sex timmar för att sedan kunna saxa oss in under Svartklubben.

Men det skulle bli annat än vi hade tänkt. Med Lennart till rors och Helge som navigatör segla vi N10°V i ca 8 å 10 m/s. Det bryter skummigt på vågtopparna och sjön stänker ibland in, då rorsman omöjligt kan passa brotten som bildas då nattgammal NNO-sjö slår ihop med dagens hårda byiga bris. Vinden ökar — plötsligt — och sjön blir grövre. Värde av såväl NK:s hiss som Gröna Lunds berg- och dalhana bleknar till fadd intenhet. På håll se vi Simpnäsklubb kana akteröver medan Arholma båk långsamt men säkert förtonar i fjärran för att till sist smälta samman med horisonten. På styrbord doppar två fartyg med kurs NV — ut nosen i sjöarna, skummet yr och vi börjar ana hur ett ilsket Bottenhav beskattar sina inkräktare. Så händer det — naturligtvis — även vi erlägga vår tribut. I regn- och vågstänk — Lennart gulvit i ansiktet, plågad av sjösjukesymptom — konstaterar Albert att pumpen inte tar som den skall. Slagvattenet inombords ökar och Lennart rapporterar: »Allt Blött!»

Pumpen måste lagas, vilket ej kan göras utan att kojernas tvärplankor skruvas loss. »Har Anders aldrig lyft på durken i ruffen», frågar Helge med len stämma och Albert som seglat båten före kan inte påminna sig att så varit fallet. Han rycker emellertid till undsättning och Lennart övertar utevakten. Under tiden ha vi stagvänt för att söka mindre sjö under land. Fockskotet kinkade i storfallet och vändningen blev äventyrlig i den grova sjön. Så smäller det till och vi konstaterar att fockskotet gått vid skothornet. »Anders, Anders nästa år eller varför inte under vintern splitsa vi två fockskot med ordentliga kaus», grymtar Helge. (Observera att detta inte skrevs ute på sjön utan först efteråt enligt recept Thor Heyerdahl, som

inte kunde filma när det stormade, »ty då hade vi annat att göra».) Så grymtningen kryddades troligen väl.

Albert är på fördäck med flytväst på och en ända om livet och masten. Han åker hiss, men bärgar liggande på magen det kampsårade förseglet medan gröna sjön rullar in över honom. Bra gjort Hängström.

Nu börjar Väddölandet dyka upp föröver, men vi vet föga om vårt exakta läge. Även om vi hade kunnat pejla in oss med radion, om dylik anordning funnits, skulle vi inte varit mycket hjälpta, eftersom den gunstige herrn vid det laget druckit så mycket saltvatten att högtalartyget hängde som buken på en sväldöd känguru. (Detta upptäcktes visserligen ej förrän efteråt, men har ansetts lämpligt nämnas här, eftersom det kommit till skribentens kännedom att Thomas Tvilaren (= Anders) vägrar sätta tro till denna skepparhistoria.)

Att papperstusslogga går ej heller i den vråkande sjön och landmärken för bäringar äro obefintliga. »Sic transit gloria mundi», vilket var det enda latin som jag lyckades lära mig en gång i tiden.

Vi stäva dock mot land och hoppas på mer smalt vatten eftersom NV står. Men olyckorna äro inte slut. Helge som sitter till rors upptäcker ett hål intill en lufficka och ser i andan om ett skärat segel. Sagt och gjort vi besluta att gå ner till Simpnäsklubb för att torka och laga. Att försöka oss in på den ogästvänliga Väddökusten utan noggranna bäringar avstå vi frivilligt ifrån — Så målet — Gävle — bleknar allt mer.

Lennarts sjösjuka försvinner när han sitter till rors och koncentrerar sig på att hålla sjön stängen och god kurs. I ruffen kämpar Albert med sjösjuka och minst tusen skruvar och pumpslangar medan Helge, sjöblöt som de andra hjälper till genom att dra i pumpen när navigering så tillåter.

Så gå vi in mellan hränningarna under Lilla Änklingen V om Simpnäsklubb och andas ut när båten — »Hur var namnet?» — glider in i den lugna korsformade viken alltmedan vi söka oss fram till bästa möjliga landningsplats. Albert vill skydda Anders roder så Helges förslag: »Åktern i land» gillas

inte. Vi ankra upp på grunt vatten i västra tarmen av Korset.

Låt oss inte tala om allt det sura utan i stället berätta om att middagen avåts i begrundan, helt utan sura miner och att Helge sedan sov i säck och aska i 2¹/₂ timme alltmedan »tvätten» vajade från de som klädstreck tjänstgörande stagen. Det fanns inte en fläck på båten som inte utnyttjades som torkplats. Alberts noga förvarade extra underkläder i portfölj befanns träningssimma för olympiaden i den som bassäng lämpliga, halvfyllda väskan. Radion gick inte och kikarens ena lins var igenfuktad. Men utanför stod Simpnäsklubb på vakt mot elementens raseri.

Klockan fem samlas vi ivrigt kring den nu självläkta radion för att lyssna på vädret. Rapporten lovar ingen bättring och meddelar 12 m/s kl. 4 vid Söderarm och då hade det mojnät. Så våra gissningar på 14 m/s på Ålands hav hör egentligen inte hemma i en skepparhistoria. Ska vi säga 24?

Krigsråd följde och beslöts gå Väddö kanal för att åtminstone nå Grisslehamn. I flygande fläng stuvades allt, som torkat, undan — det var för övrigt nästan allt — utom Alberts underkläder, som väl inte torkat än — hissades på och seglades loss kl. 17.38. I farleden till Simpnäsklubb där dyningarna fortfarande voro kraftiga mötte vi två skutor som hårt rullande och stampande stävade nordvart.

Ballongen upp och för saxade segel plattlänsades söderöver. Vi kärade Örnklubb och Björkölandet i den tilltagande skymningen. De skarpa silhuetterna av fastland och kobbar skärptes av en trolskt rödgul nymåne medan vi under lå land sakta kröpo in mellan Bullerholmen och utanförliggande bränningar. Båten fick nosa några gånger på till synes lämpliga landningsplatser, men landgrundningen satte stopp för vidare framfart. Till sist togs en ända i land på Krokholmen och aktern ankrades ut i förvissning om att vår »vän» Nordan tyvärr skulle stå sig även över måndagen. Vår lysande lampa »Mångubben» hade för länge sedan sänkt sig under skogshorisonten när ögonlocken föll ihop på tre trötta krigare. (Cite-

rat ur »Barnen och Trollgubben» av Harry Persson från Solna.)

Det bör kanske berättas att Albert denna kväll skyhögt vann femkort (med 10 mot 9) vilket föranledde en del saftiga kommentarer, dels därför att spelet denna nädens kväll icke hade den ringaste inverkan på kojplats och dels därför att: Ja det får vara till nästa försök att forcera Ålands hav.

Och svart kyla tättade över natten.

Så var det måndag med purr kl. 04.30. Vi hissade på sedan Lennart besökt land. Kurs halv i laber bris från NV. Frukost bestod av ägg à la omelette, ugnstekt skinka, gratinerad hummersmörgås och Paté d'amour samt svenskt brännvin, en för övrigt sällsynt och därför svåråtkomlig vara.

Lennart till rors — uppfostras på övligt sätt. En under frukosten på hans smörgås mitt på osten placerad klick av rökt kaviar som sedan påbyggdes på höjden föranledde denne förlarne jungman till följande kommentar: »Han vinner i höjd». Sens Morale: Även en blind höna kan skita i höet.

Morgonen är underbart vacker med klipporna sidenglänsande i den nymornade solen. Endast små ulltappar bryter himlens blå enformighet. (Av Viktor Rydberg eller motsvarande.)

Att ligga och kryssa i Vaddö kanal är ingen sinekur så vi ordnade bogsering till det facila priset 25 kr., som under protest betalades till Anjous pojke. Motorbåtsfärden hade gått mellan Bagghus svängbro och Trästa och vi hade under vägen upprepade besök av broder Baccus, som till sist blev tämligen livlig den gamle gubben. Sedan sov Helge och vaknade först när den väntade vinden på den annars blåsiga Singöfjärden uteblev. Männe ettöringen över bomnocken var för liten?

Kl. är 18.25 och solen dalar eldröd i västermoln medan sydvästen så sakteliga kommer. Den gången hörde Kajsa rätt. Idealvind för nattsegling i fyrlys med satt ballong, som drar härligt. Just nu gå vi i grönt ljus mot Lammskärshälls fyr me-

dan Radiotjänst på allmän begäran spelar en sjömansvals till ära för havets små hjältar.

Salta gossar, tänka vi.

Slätöns Bx (3) v. r. g. 9 sek. syns kl. 18.48 om babord med rött sken och 6 min. senare äro vi inne i vitt aktersken från Lammskärhalls fyr till jungmans stora förskräckelse. Men Albert kommer upp från sina hopplösa försök att sova bort sin frivakt och lugnar honom med en blick och ett saktmodigt bloss ur snuggan alltmedan han sävligt tuggar fram: »Du ska tro på mej ty jag är svåger med S'Oskar.» (se S'Oskar hette egentligen Nils Oskar.)

Kvart i nio har tiduret blivit medan mörkret obarmhärtigt sänkt sig över oss mänskliga obetydligheter. Om styrbord en naturens molngardin på väg att dras ner över stjärnstänt himmel. Ovanför glipar gardinen trasigt och låter vintergatan famna vår litenhet. Om babord — ja — återigen vår vänliga gulröda lykta, som åker med på vår sällsamma sagofärd ibland skymd av ulliga molntappar eller frasiga silhuetter av nattliga grenar. Nattkylan, spänningen under fyrnavigeringen och naturens trolskhet river i nerverna. Nervtonen blir än ljusare vid åsynen av det spöklika svängskenet från Understens fyr och dalande röda ljusgranater utifrån havet i sydost.

»Fyrarna ens» konfunderar men Albert lägger sin tunga på vågen och si det går bra. Att stå till rors baklänges är ungefär som att åka radiobil på Gröna Lund utan att veta var ratten sitter.

Vi växla om att visa rött och grönt i fören när dunket av något fartyg spänner sinnet. Småningom saxa vi oss in bland fyrmiljonerna i den som vi tycka illa fyrledda Öregrundshamnen och landa — klarvakna — men något lösa i köttet vid »Fria båtplatsers kaj» kl. 00.30 den 10 september anno 1951. Skeppet görs klart, ankras väl ut och lämnas i förvar hos sjömannens helgon.

Och gardinen dras ner för en oförglömmelig upplevelse, gott kamratskap, storm och väta och en önskan om mer.

Kräftkoret

Seglingsprotokoll fört vid Göta Segel Sällskaps högtidsseglingar den 11 augusti 1968.

M 30 (8 anmälda båtar):

1. Rapide B. Aronsson, ÅBK
2. Monsun B. Lilman, ABS
3. Tösen S. Blomqvist, SSG

M 22 (17 anmälda båtar):

1. Cickan C. G. Wallin, StrBK
2. Pelican P. Bergström, GSS
3. Koney G. Bergström, GSS
4. No Name B. Liberg, VSS
5. Glurp Å. Landberg, SSK
6. Emma L. Asplund, SSK

RORC (13 anmälda båtar):

1. H6 Larcella H. Lindvall, GSS
2. JOG 95 Ilencé H. Kuhn, HSS
3. Vurma T. Lundvall, GSS
4. Chicco B. Svantesson, GSS
5. Lavita B. Olsson, HSS

NL (7 anmälda båtar):

1. Signe B. Karlsson, GSS
2. Sonett Borgström, BSS
3. Ariadne G. Möller, ERS

Folkbåtar (10 st anmälda):

1. Friendship B. Lapidus, SSS
2. Mennett S. Gärdefelt, GSS
3. Tingeling A. Hallberg, GSS
4. Barcarole L. Engblom, GSS

Neptunkrystare (9 st anmälda):

1. Borta med vinden II
N. Virving, SSK
2. Flux L. Gille, ÅSS
3. Anita O. Cederholm, ÅSS

Finnjollar (6 anmälda båtar):

1. Ojämni G. Holsander, GSS
2. Nr 366 Arwed von Gränevall

OK-jollar:

1. El Cresso J. Persson, GSS
2. Schubbel II K. Strand, GSS
3. Trötter S. Isaksson, GSS
4. Bottemupp L. Hellström,
MKS
5. Vivinna T. Wennerstad, SSS
6. Joker II H. Bäck, SSS
7. Pajala-Lasse L. Rosengren,
GSS

C-kanot (4 st anmälda):

1. Landslagsmannen I. Ek,
MKS
2. Dunder och Snus K. A.
Emilsson, GSS

E-kanot (2 st anmälda):

1. Borta med Vinden
K. Eriksson, GSS

Under arbetsåret 1968 har följande avlidna medlemmar för alltid lämnat vår kamratkrets.

Nils Friman

77 år, inträdde i sällskapet 1912 och kallades till Hedersledamot för sina omsorger om sällskapet och då särskilt genom sitt initiativ till bildande av Göta-Veteranerna, en ekonomiskt stödjande sammanslutning av gamla Götamedlemmar, vari han satt som ordförande många år. Göta-Veteranerna har överlämnat mycket pengar till sällskapet. Han var aldrig styrelsemedlem hos oss men satt i många kommittéer, bl. a. när vi köpte Jungfruholmarna och även när nya klubbhuset skulle byggas. 1914 tillerkändes han gratis medlemskap för sina förtjänster vid ordnandet av vår första båtuppläggningsplats på Reymersholm. Han var en mycket idog seglare, som med sin familj tillbringade all sin fritid på sjön. Han själv och hans båda sista båtar »Bölja» och »Liz-Be» blev mycket kända i Mälaren. Sista segelbåten sålde han 1961. I yngre år idkade han kappsegling och senare var han primus motor i ett trevligt seglargång, som ofta gjorde sällskapet stora tjänster.

Nils Gustavsson

var ständig ledamot i sällskapet och var en god kamrat och hade en verkligt välskött motorbåt i många år.

Gustaf Hammarberg

ständig ledamot, hörde till de flitigare kappseglarna i Mälaren och hörde egentligen hemma i SSK men var under många år en ihärdig försäljare av lotter på våra lottbåtar.

John Hieronymus

78 år, var ständig ledamot och hade vid sin död fortfarande

motorbåt. Han var mycket på Jungfruholmarna och har där utfört omfattande måleriarbeten gratis åt oss.

Carl Hofgren

ständig ledamot, har aldrig själv haft båt hos oss men som svärson till vår förste ordförande C. A. Söderberg var han mycket med i gamla tider och var många år revisor i sällskapet. Som glad kamrat uppskattades han mycket på sammanträden genom sång och anekdotberättande.

John Karlsson

var motorbåtsman och hjälpte ofta kamrater på varvet.

Oscar Olofsson

ständig ledamot, har i två omgångar varit styrelseledamot och lagt ned mycket arbete på Jungfruholmarna, som han skötte i många år tillsammans med sin familj. 1936 tjänstgjorde han en säsong som sällskapets ordförande, då han fick inträda när ordinarie ordföranden avgick under mandattiden och Olofsson var vice ordföranden. Detta uppdrag liksom andra för sällskapet skötte han mycket förtjänstfullt. Han har hört till dem som verkligen villigt arbetade för Göta Segel Sällskap.

Karl Wanngård

hade flera segelbåtar och hörde till de glada kamraterna på varv och ute på sjön.

Alla dessa gamla, goda medlemmar saknas av sina kamrater och har Göta Segel Sällskap med dem förlorat bra medlemmar. Vi har nu endast minnena av dem kvar.

E. J.

Internationella Folkbåten



Populär debut:

Marieholms Bruk – en av Europas ledande och äldsta tillverkare av glasfiberbåtar – presenterar internationella Folkbåten. Tillverkad helt i glasfiber. Konstruerad av Ing. Tord Sundén. Levereras även i halvfabrikat. Stör kölviki och lätt rigg gör henne snabb och styv. Bekanta Er med Marieholmsbåten – en kvalitetsprodukt i glasfiber.



MARIEHOLMS BRUK

Marieholmsbruk, tel. 0376/930 70



Längd ö. a. 8,25 m
Längd v. l. 7,00 m
Bredd 2,45 m
Segelyta 27,37 m²

Hon heter Vega . . .

Hon är en modern havskryssare. Av glasfiberarmerad polyesterplast. Med vacker inredning av trä. Mast och bom av guldloxerad aluminium. Förstklassiga dacronsegel. Hon kommer från Per Brohälls ritbord. Har två års garanti. Vega är 8 meter lång. Mycket segelbåt. Rymlig. Fyra kojor. Och stora stuvningsutrymmen. Ömbord. Bekväm. Med toalett. Tvättställ. Och genomtänkt pentry. Och så ALBIN. Hjälpmotorn. En pålitlig inombordare. Vega kostar 37.500:— . Segelklar.

Larsson Trade AB

— ett ALBIN-företag

Hantverkargatan, Box 228, 681 02 Kristinehamn 2
Tel. 0550/156 60



Vid transporter anlita
våra truckar och lastbilar

TRUCK SERVICE

Tel. 08/44 39 11 - 43 87 17

Mästersömmare -riggmästare



SKARVENS segel&rigg

Segelställ i Terylene, Dacron medium eller Dacron carolon finish (mjuk). Specialitet: rostfria riggar med ändstyckebeslag. Tilltalande priser. Obs! Färdigt »spinnakerpaket» för Folkbåten.

BOX 53 · 651 02 KARLSTAD · TEL. 054/846 67

SKILLSKAPET



FRAMTIDEN

BÅTEN