

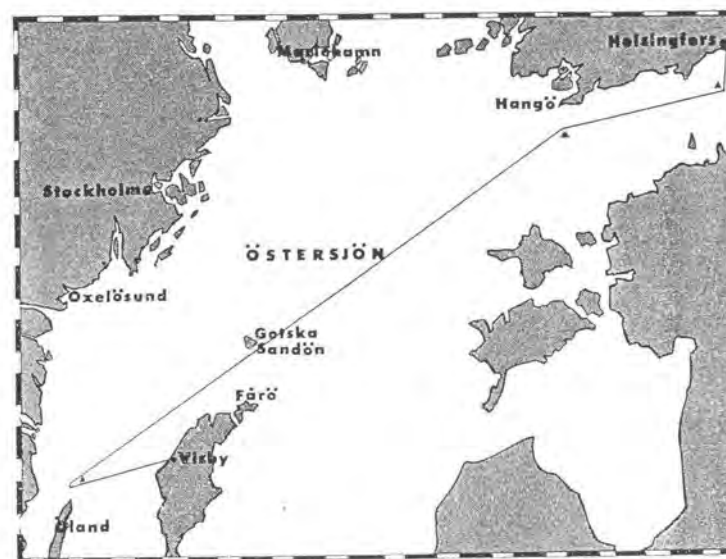
Västkostred. hade förmånen att kunna gå ombord på exemplar nr 6 som fanns nästan färdig på Nötesund kring nyår. Båten gjorde ett gediget intryck och särskilt märkte man detta, när man steg ner i kajutan. De täta och kraftiga spanten lyste friska och starka och man kunde slå sig *ner* på kojerna. Djupet i båten har effektivt utnyttjats. Båtens inre är ljus och luftigt inte minst av 2 större och 2 mindre fönster på var sida. Mot en ringa merkostnad kan man lätt få plats med en doradeventil föröver. Genom att masten står på däck får man en god passage fram till kojerna föröver. Där är utrymmet förvånansvärt stort. En familj skulle utan vidare här kunna härbärgera tre barn. Då är ändå avdelat särskild kättingbox framme vid stäven.

Återstår nu endast premiärsegling, väl så viktig men i skrivande dato helt omöjlig i den snö och isvinter som råder. Men handen på hjärtat Carl Andersson: »Hur går hon?»

Och då plirade den gamle båtbyggaren med ögat och såg helt nöjd ut. »Jo, när det blåser på så går hon ner till näst översta bordet och där stannar hon.» Det är nästan som en stor skuta och det är väl så en båt ska gå i sjön.

Ja så återstår bara att se om vi kan hålla med om det. Våren avvaktas med intresse för se Vindökryssaren har något över sig som gör att man faller direkt vid första anblick. Allt det man önskat på det egna flytetyget förefaller ha fått plats här. Vindökryssaren ser ut att vara fartyget med ett minimum av kompromisser.

SXK 1962



## Med "Goney" på havskappsegling

Bruno Utbult

Hon är en vacker båt, vilket närmare kan låta sig bekräftas vid studie av en artikel i årsskriften 1961 av den stolte och avundsvärde skepparen Seved Eriksson. Goney betyder albatross, och det är en reimersritad förstorad stortumlare. (Vi kan rekapitulera måtten: Löa 10 m, B 2,36, Dj 1,59, Depl 3,6 m<sup>2</sup>, Segel 37,4—47,4 m<sup>2</sup>, Spin 92,6 m<sup>2</sup>.) Av ovannämnda artikel framgår även, att hon levererades hösten 1957. Sommaren 1959 gjorde vi sällskap ner till Köpenhamn, och »Goney» hade ingen svårighet att gå från oss i sexan »Kers», så när Seved förde på tal, att det skulle bli havs-

kappsegling bara det och det och det hade anskaffats, såg man ju fram mot en sådan begivelse med milt uttryckt spänd förväntan.

Skall man nu försöka skriva om Baltic Race 1961 för »Goneys» del, så borde den historien alltså börja 1959, eller åtminstone 1960 på våren, då de första direkta förberedelserna gjordes. Seved är en metodisk man, som inte lämnar något åt slumpen; redan den vintern satt vi mången kväll i brasans sken och diskuterade igenom hur en havskappsegling skulle kunna realiseras. Det var ju fråga om finansiering också, fast det var förstås mest skepparns (och hans k hustrus) huvudvärk, som jag utan skrupler gjorde allt för att bota med muntra tillrop och smickrande förespeglningar om hur »Goney» skulle komma att lämna alla medtävlare många sjömil akter ut. Senare fick jag god hjälp härvidlag av två nya presumtiva havssegelgastar, vilka deltog i första förövningen, 24-timmars våren 1960. Sen var lavinen satt i rullning, det blev fler 24-timmars och besättningen trimmades ihop. Och för en annan, som aldrig tyngts av någon teoretisk lärdom beträffande båt och segling — att segla var för oss lotssöner, uppvuxna direkt i havet, nästan födda med skot i näven, lika naturligt och lite att snacka om som för andra att gå — alltså för mig var det en nyhet allt det där med mätetal, RORC, TCF, SHR om spaltverkan och kryssvinklar och allt, och jag upptäckte, att jag hade mycket att lära. Och att somligt av det teoretiska var åt helsike, vilket ju kändes skönt.

Det viktigaste av allt näst en god båt — ja kanske allra viktigast — är ju en samtrimmad besättning. Och vi gned ihop oss under några 24-timmars. Den 18-årige Roberts ungdomliga tvärsäkerhet fick man lära sig att inte ta som en personlig förolämpning lika lite som pappa Stens omedvetna pondus med sitt eviga »håller du kursen» eller skepparns någon enstaka gång avslöjade grinighet och misstro till annat än sin egen förmåga. Vi hade kul tillsammans under förövningarna, och vi kämpade eniga för att klå »Eos» och »Zeppelin», vilka utlovades hårda duster på det stora havet Östersjön, när tiden blev mogen.

Och det blev den så småningom. Vi träffades på vintern och gjorde upp lite planer, gick igenom proviantlista och utrustning, skisserade vaktsystem och arbetsfördelning. En av oss hade stort bekymmer för hur vi skulle kunna stuva tillräckligt antal öl, ännu

med ett bittert sår i själen från en segling 1958 med lilla »Stumpan» tillsammans med äldste sonen på hemväg från Borgholm, då ölen tog slut mellan Kråkelund och Storkläppen och det enda som återstod att dricka var rabarbersaft. Sonen försökte förstås behärska sin munterhet, liksom Robert, då han skickats att hämta öl vid utrustningen första 24-timmars, och kom tillbaka med två dussin — Kornett. Sånt är allvarliga saker och kan äventyra en annars minutiöst förberedd segling.

En annan sak som diskuterades, var huruvida besättningen på en havssegelare skulle förnedra sig till att böja sig under kappsegelarsnobberi och konvens och anskaffa s. k. uniform, som är obligatorisk vid fester på Snäck, t. ex. En av oss ansåg det otänkbart inte bara ur ekonomisk synpunkt, och även en sån detalj har allvarliga sidor, som vi kanske ska återkomma till en annan gång.

På våren -61 gjorde vi en 24-timmars igen, och då trimmades besättningen med den nya, granna dacronspinnakern i färgerna rött och blått. Det hade blivit två färger bara för att segelmakarn inte hade duk tillräckligt i den himmelsblåa nyans, som Seved tränat efter. Men det visste jag inte förut, att det där med två färger på en spinnaker inte är till bara för ögat, det är praktiskt också, så man inte har besvär med att lura ut vad som är vilket, när man påsar den. — Det var en härlig segling, och Sten excellerade i terrester navigation, Robert i splitsning och annan sjömaning, skepparn i nervbehärskning och tålmod med en usel besättning i påfrestande — vindfattigt — väder, och en av oss i att laga pytt i panna med ägg under sjögång. Det blev inte så stora distanser den seglingen, och vi skulle väl behövt lite mer vind, men å andra sidan räckte det för en finish beträffande samarbetet ombord.

Den stora dagen randades, d. v. s. den dag vi släppte bryggan vid Vikingarnas för samlingen i Sandhamn. Jösses, den där känslan när man släpper land, rustad för långsegling är alltid lika ny och upplyftande, precis som den där kärleken. Seglingen till Sandhamn med humöret på toppen, rustningen där, det glada livet ombord på båtarna m. m. vore värd ett kapitel för sig. Likaså tillfartsseglingen till Visby, ja framför allt tillfartsseglingen, då vi kom som första båt i klassen, vilket renderade ett fjärdepris med bronsplaketter till besättningen för »berömlig havskappsegling». (Priserna hämtades

av uniformerade kolleger, vilka vunnit tillträde på Snäck: vi och många med oss hade kul på Stadt.)

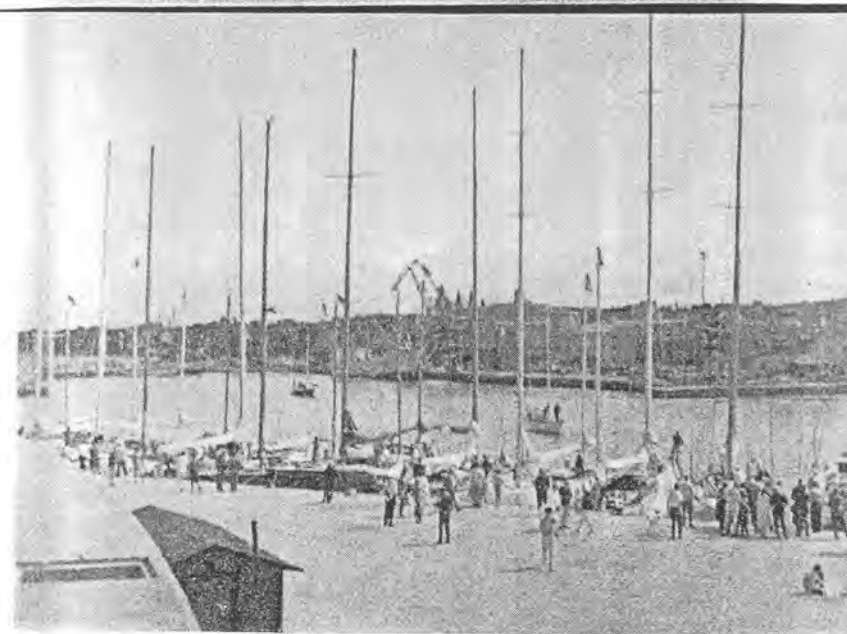
Vi grubblade och diskuterade mycket över det där med mätetal; Goney hade fått ett alldeles på tok för högt sådant, tyckte vi, när vi jämförde med vissa konkurrenser, som vi hade att lämna respit åt. Den nya stora förtriangeln med toppgenua drog väl upp siff-rorna något, men vi var överens om, att det vore skäl att mäta henne en gång till, och Seved började redan spekulera över vissa småändringar, som kunde göra några tiondelar här och där.

Det blåste ganska hårt, så där omkring 8 m/sek SV, när starten gick för tillfartsseglingen kl. 12 på måndagen den 3 juli, så vi förde lilla genuan. Men egentligen var nog t. o. m. den för stor, och vi sackade efter hela eskadern i den grova sjön. »Zeppelin» drog i väg med en liten högskuren genua av grov dacron så det skar i våra själar; hur det mände gå, så hade vi i alla fall som mål att slå »Zeppelin». »Gillan» hade vi förstås ett gott öga till också.

Vi skiftade till kryssflock efter rundning av Almagrundet, men den friska vinden övergav oss redan fram mot kvällen. Vid 19-tiden blåste det inte mer än ca 2 m/sek, fortfarande från SV, och sedan hade vi växlande oroliga vindar fram till mot 21-tiden. Det var ett evigt segelskiftande: toppgenua, spinnaker, genua igen, påsa spinnakern osv. Halv tolv på natten var vi tvärs Gotska Sandön. Mörkret kom, och en tät dimma, vi var ensamma på havet i det mjölkvita och tappade bort både »Zeppelin», »Gillan» och alla de andra. Men vinden ökade igen, vi gjorde så där 7—8 knop, och i gryningen lättade dimman, som i solnedgången kommit vältrande som en isjökel norrifrån. Sjön blev krabb och otrevlig, skutan stampade så det lät som masten skulle gå genom däck, när man tog igen sig på frivakterna. Jag hade inte föreställt mig att en båt av Goneys typ kunde slå så i sjön.

Vi trodde förstås, att hela svärmen var före oss när vi vid 9-tiden i frisk vind gick över mållinjen, så döm om vår förvåning, som det står i romanerna, när vi sedan vi tagit kaj fick klart för oss, att vi var först i klassen. Vi hade slagit »Zeppelin», hurra! — fast lite beskt var det förstås, att hon kom före oss på prislistan trots att hon var en timma efter i mål. — There is something rotten . . .

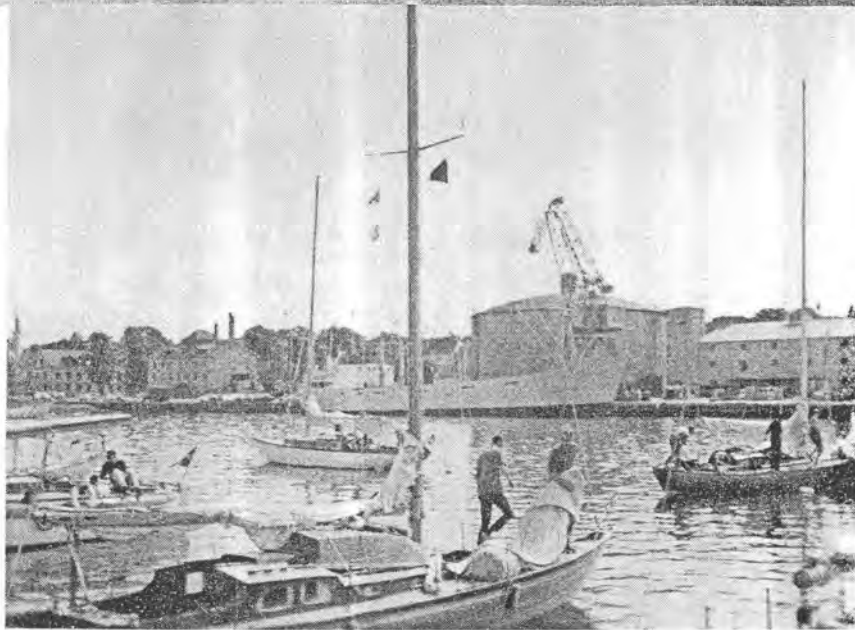
Det var tillfartsseglingen det, och den var kul och lärorik. Vi



*Eskadern förtöjd vid kaj i Visby.*

hade gått 4-timmarsvakter, varav en var en s. k. rumphuggen vakt. Denna rumphuggning var avsedd att verka så, att matlagningen fördelades någorlunda rättvist. Avgående vakt skulle nämligen stå för mat eller kaffe, och den pågående klarade disken. Styrbordsvaktens bestod av skepparn och Robert, och Sten och jag försökte samsas ihop. Det fungerade utmärkt, vi tog 2-timmarstörnar vid pinnen, och ingen klagade på maten, inte ens skepparn hade något direkt att invända, när han vid ett tillfälle bjöds på te för omväxlings skull. Men när han trodde jag somnat, bökte han fram kaffe, och det inträffade aldrig mera, att han blev bjuden på te.

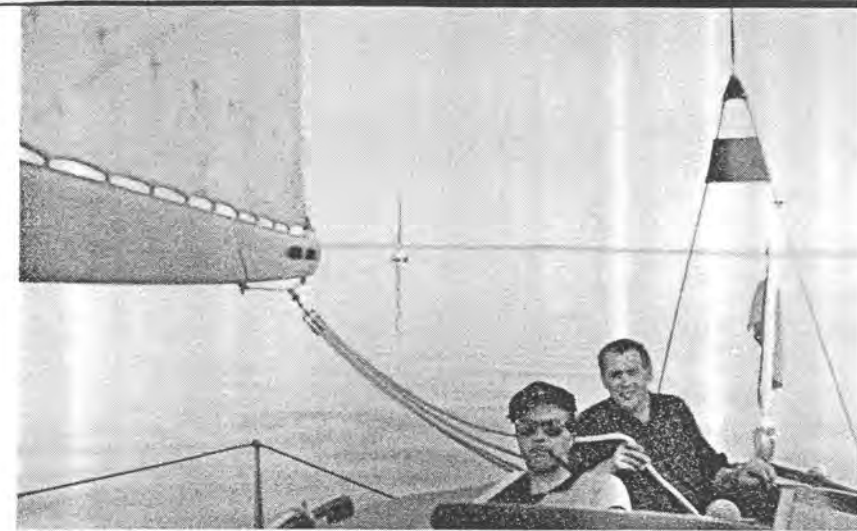
Efter »hårt jobb» ett par dagar i Visby med justeringar, kompletteringar och provianteringar m. m. (i synnerhet m. m.) stack vi ut fredag f. m. vid 10-tiden den 7 juli. (Sten hade då länge klagat över att några underliga loppor kliade så förbålt.) Vädet hade under dagarna i hamn varit omväxlande, det hade blåst ganska friskt och solen hade tittat fram ovanligt mycket mellan skurarna. Nu blåste en liten lätt bris från VNV, och havet låg slätt, solen



*Uppbrott för start i Visby hamn.*

gassade. Det var gudomligt att få kasta loss igen — om än dagarna i hamn varit angenäma på sitt sätt, omgiven som man var av de vackraste båtar, de gladaste grabbar och . . . ja, ja, det fanns vackra flickor i Visby också, fast en del av dom var från Värmland. Och detta, att veta sig ha minst tre dygn på öppet hav framför sig, bara segla och segla, över 300 sjömil . . .

Vid starten kl. 13.00 blåste det nog inte mer än 2 m/sek, och vi förde toppgenuan. Fortfarande kom brisen från VNV, och vi blev tvungna göra ett slag för att klara rundningsflaggan vid Snäck. Vi kom fint i starten och rundade som första båt i klassen, så vi var fulla av fighting spirit och beredda att göra det bästa möjliga av vår hopplösa respitsituation. Men det var lite knalt med vinden, vid 15-tiden var vi åter i höjd med Visby hamnpir, och där inne låg hela eskadern av de största båtarna, till synes i stiltje. Vackert var det, solen sken och vi hade det bra. Fast det blev ju lite långsamt när vinden frampå e. m. helt dog ut. De skrala pustarna snodde åt olika håll, klassen spreds ut på havet, och vi tappade



*Bleke — Seved vid pinn och Sten med snugga.*

kontrollen på hur vi låg till. 18.30 noterades i loggboken: stiltje, solen gassar. Sten tog ut positionen en timma senare med sin silva-kompass; vi hade ingen pejlkompass, inte ens pejlskiva, inte radio-pejl och inte ekolod, bara vanlig enkel utrustning, och den lånade loggen hade vi inte ute på hela seglingen.

Vid 8-tiden på kvällen ökade vinden något, till 4—5 m/sek, vi låg på kurs 290° för babords halsar. Men sen var det snart åter knalt med vinden. Hela tiden hade vi båtar i sikte, och en och annan kunde vi i kikaren identifiera som konkurrent. En hel svärm drog sig upp under Gotland, mot Karlsö, men vi höll mer rakt på målet, lysbojen vid Ölands norra grund. Vid midnatt siktades fyren Långe Erik på norra udden, och vi ändrade kurs till 325°. Mån-skåran steg upp i NO, vi passerade »Tyfon» (klass 3, vi hörde till klass 2), som föll av ner i lä, och det dröjde inte länge förrän vi fick fatt lysbojen rakt förut sedan vi åter ändrat kurs till 255°.

Det var mörkt på havet, men det blänkete av lanternor runtom. Vinden vred till rakt V och ökade till omkring 5 m/sek, och 03.15, i det grå gryningsljuset, rundade vi bojen. Sten satt vid rodret och alla var uppe. Vi klarade den bölande och blinkande järnkonstrukt-

tionen på en handsbredds avstånd, men vi vann väl någon sekund på att pina oss förbi i stället för att slå.

Efter rundningen flög den röd-blå spinnakern upp, och vi lät också toppgenuan stå. Förut och akterut, åt styrbord och babord svärmade båtar med svällande vita segel och segel i alla färger, som fjärilar flög de fram över det vida havet i morgonsolens glans. Det var en syn, och den miste inte i skönhet på grund av att »Zeppelina», »Gillan» och »Eos» saknades i bilden; vi såg åtminstone inte till dem och hoppades att de låg akterut. — Vi hade kul på morgonkvisten med alla lappar upphängda där det överhuvud gick att hänga något, 170 m<sup>2</sup> minst hade vi uppe; kryssfocken över spinnakerbommen och genuan i lä med springgaj på bommen och så förstås spinnakern och toppgenuan.

Och vi hade fortfarande nära 300 härliga sjömil framför oss.

Vi höll kurs 48°, vinden var ca 5 m/sek V, och 08.45 hade vi Högklint på Gotland i bäring 137°. Man fick ett underligt intryck av att segla i en stor båge åt väster. Så småningom drog vinden över lite på SV. Det var rena smekebrisen hela dan, och vi fick kontakt med »Eos», som slog in mot fastlandet först och sen gav sig upp mot Gotland, kryssade i medvind, vad dom nu hade för uträkning med det.

18.30 var vi vid Gotska Sandön, hade Kyrkudden i bäring 90° och hamnudden i 280°. Vinden var då SSO omkring 7 m/sek, och sjön grovnade till. Solen sken ännu men det låg ett lätt dis över havet. Vi gick mot vår andra natt till sjöss, och den såg ut till att kunna bjuda hårdare tag.

Vi rundade Sandön i kvällningen för fulla segel och hård vind akterifrån. Och där kom »Hambo» dansande i sjöarna med svällande spinnaker och bogvattnet som en yvig, vit mustasch på båda sidor om den framfusiga näsan. Och »Gillan», sirligt följande sjöarnas mäktiga grepp i vals, i vals, medan »Staika» målmedvetet och lugnt klöv sin väg rakt fram, oemottaglig för sjöarnas ömsom insmickrande invit, ömsom hårdhänta försök att föra. Och »Goney», som en albatross flög hon över havet, vän med vindarna och utan respekt för sjöarna. Vi red på hennes rygg och det var en ljuvlig känsla detta att förnimma styrkan och tryggheten i den lätta men samtidigt kraftfulla framfarten. Att låta sig bäras



*Det var trångt vid starten från Visby.*

och föras av hennes kraft men tvinga henne hålla kursen när hon vred sig i sjöarna, vred och ville åt annat håll, man måste ta i av alla krafter med båda händerna om den sirade rorkulten och fötterna i spjörn mot bordläggningen i styrbrunnen.

Solen gick ner i en brandgul bank i NV, vinden ökade mer och mer och båtarnas lanternor försvann runtom. Vid midnatt gick Sten och jag på, det blåste då ca 8—9 m/sek SSO, och vid nästa vaktskifte bärgade vi spinnakern och satte toppgenuan. Den natten gick det undan, och det var ganska jobbigt att hålla henne på slören i den grov sjön, då hon surfade, så Sten och jag tog entimmarspass vid pinnen. Det mulnade till, och i rapporterna hade dom lovat regn och hård SO vind.

Så kom söndagen, tredje dagen under gång. Vinden ökade i gryningen, och vi tog in ett rev, men snart mojnade det igen och efter kort dispyt huruvida skepparn skulle väckas för rådpåläggning,

slog vi ut revet och lät honom sova. Någon SO vind kom inte, den var rakt ost, och det var ju inte så bra. Men inte heller blev det regn, utan solen sken om det än var genom en disig luft, det var varmt och behagligt. Vi hade halkat efter en del, upptäckte vi då det ljusnat, vi fann 4—5 båtar ur vår klass förut, bl. a. »Gillan», men däremot inte »Zeppelin».

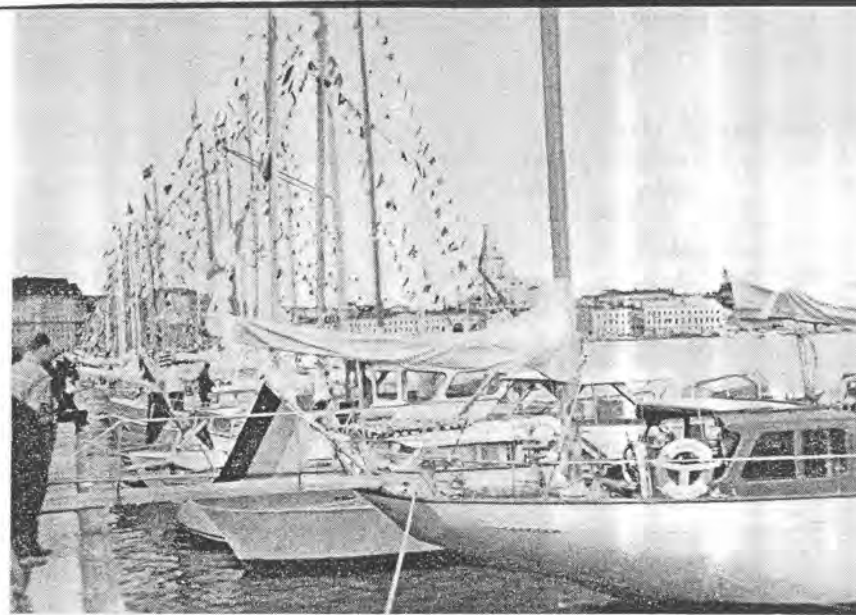
På eftermiddagen kom land i sikte, det var Bengtskärs fyr, och vi hade den i bäring 305°. Det hände inte mycket den dagen, vi gjorde långa slag i den klena vinden, och vid 18-tiden dök »Zeppelin» upp akterut. Kryssen upp mot rundningsfartyget vid Georgs bank S Hangö gick i en alltmer mojande vind, som vred över på NO, så där 2—3 m/sek. Sedan var det inte mycket av hav kvar, vi hade land och båtar i sikte resten av seglingen, och en del båtar gick inomskärs vid Bengtskär och tog den inre vägen ner till Porkala.

Den tredje natten till sjöss gick liksom den första i stiltjens tecken. Det var ganska påfrestande med svaga och växlande vindar, vi var ju nära målet nu, och skepparn gav sig inte ro att gå till kojs på sina frivakter. På morgonkvisten kom vinden igen lite men fortfarande körande rakt ut i Finska Vikens tratt, så vi hade dikt bidevind upp mot Porkala, miste nog lite på att pina oss in emellan där; gjorde ett slag innanför fyren med en man på stäven.

Efter hand ökade vinden, och det blåste riktigt friskt då vi rundade kasunfyren Helsinki kl. 17.05. Och där skar »Eos» och »Zeppelin» och flera andra vår kurs. De hade hållit sig längre ut till havs och kom dansande för en frisk slör medan vi låg på kryssen. Alldeles tydligt låg vi illa till redan utan respiten.

Efter rundningen, som dock skedde med friskt mod och en whisky, blev det spinnakergång in mot mållinjen. Det blåste gott, men när vi hade bara några båtlängder kvar, dog vinden ut nästan helt. 19.20 skar vi i alla fall mållinjen, och då hade det samlats mycket båt igen. I aftonsolens glöd över stadens kranar, torn och skorstenar gled vi alla fint och stilla in mot hamnen.

Så var det slut, dessvärre. Vi var överens om, att det skulle varit skönt att få ligga till havs ett par dygn till, vi hade kommit väl in i takten nu, och ännu fanns det öl kvar. Men vi kunde ju inte heller vända och sticka till havs igen, det gick några väntande



Flagg över topp i Helsingfors hamn.

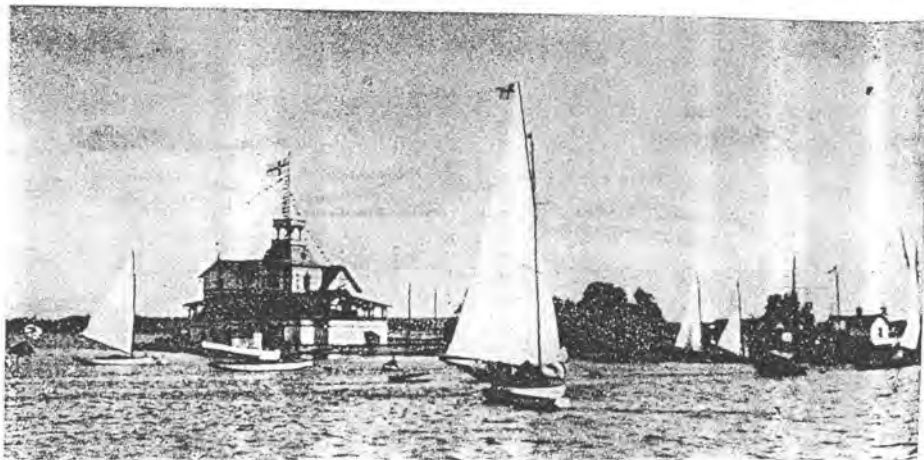
flickor, trogna sjömanshustrur, på kajen i Helsingfors och spanade ivrigt efter »Goney», det visste vi.

Det där med kappsegling till havs är nog inte så dumt, det ger en extra krydda åt långseglingen, legitimerar vistelsen i båt till sjöss flera dygn på något sätt även om det inte blir så många tillfällen till närkamper; man ser dock båtarna på håll då och då, och det är klart att det kryper i skinnet ibland, när vinden gynnar konkurrenterna och de drar ifrån trots alla ansträngningar att sätta rätta klutar, trimma skotning och finsegla. Men det essentiella är seglingen, att befinna sig ombord på en båt och kunna segla dag efter dag utan att hindras av land. Att törna in, lägga sig i en mer eller mindre torr och varm koj och vila, lugnt och tryggt, lyssnande till bogvattnets sorl och båtens alla mjuka ljud. Det är klart, att den här havskappseglingen inte gav så hårda tag, som kan förekomma även på kortare seglatser, och det var en sån himla massa båt på traden till Helsingfors de dagarna, att trots att man inte såg land långa tider, så hade man inte den där riktiga känslan av att befinna sig på några större havsvidder. Och det gjorde man

ju inte heller egentligen. Livet ombord gick sin jämna lunk, det var aldrig något besvär med matlagning, den klarades bra på det tvålågiga, upphängda köket i det bekväma pentryt med ståhöjd och lagom trångt så man kunde ta stöd när sjön gick grov. Några missöden inträffade inte (om man undantar då Sten dråsade i durken för att slingerstället till kojen brast), och den finaste biten segling hade vi natten till söndan, då vi passerat Gotska Sandön. Några av oss brukade byta till pyjamas under frivakterna, men den natten sov vi alla med kläderna på och livlinorna inom räckhåll. Dom var vi noga med liksom flytvästarna, då vi jobbade på däck eller skulle avlösa vid pinn, vilket kunde erbjuda vissa problem i hård vind och sjö på den smala häcken där styrbrunn upptar så gott som hela utrymmet. Däremot diskuterade vi bestämmelserna om, att jolle skall medföras på havskappsegling; när skulle den vara outhärlig eller kunna komma till användning som säkerhetsanordning i nödsituation? Med uppblåsbar gummiflotte är det en annan sak.

Ja, det blev mer snack ombord i olika båtar i Helsingfors ett par dagar och nätter, och vi festade på surströmming till slut på »Eos»: vi hade inga pris att skicka efter denna gång, vi kom på trettonde plats på prislistan (åttonde i mål) av tjugo startande båtar, men det var »Goneys» första havskappsegling, och vi tyckte att hon gjort bra ifrån sig i alla fall bland alla de salta kollegerna.

*Nyländska Yachtklubbens ståtliga klubbhus i Helsingfors' hamn hälsade med flagg över topp.*



## Familjesegling

*Skipper*

En sak är att segla ensam eller med likasinnade, en annan att segla med sin familj. Då krävs det ett speciellt slags sjömanskap — vars främsta karakteristika är hänsyn, försiktighet, tålmod.

Man måste först och främst ta hänsyn till att hustru och barn kanske inte är lika tuffa till sjöss som man själv till äventyrs. Man bör därför inte göra alltför långa dagsetapper, särskilt inte om det blåser friskt. Det kan hända att hustrun inte säger något utan tappt försöker följa att båtens rörelser i sjön blir tröttsamma i längden, men i stället märks det på barnen. De blir kanske kinkiga och skrikiga och man kanske tar till rytarbasen för att själv få något nöje av seglingen. Följden blir nog ofta den rakt motsatta. Man blir på dåligt humör, den stackars hustrun försöker medla, barnen blir hunsade och — det kanske värsta av allt — de kan få motvilja för segling som sådan. Alltså, inte för långa dagsetapper och gärna ett uppehåll under dagens lopp med möjlighet för barn och blomma att sträcka på benen i land, bada och känna fast mark under fötterna. Det är klart att det inte blir lika mycket segling som man är van vid, men det blir säkert tillfälle att ta skadan igen en annan gång.

Nu syftar jag naturligtvis på familjer med barn i den lägre skolåldern. Har barnen hunnit högre upp i ålder och visdom och har de fått vänja sig vid sjön och segling på rätt sätt då är det en annan sak. Det finns givetvis också hustrur som är lika seglingsbitna och skickliga som sina män men det är undantag. Under alla förhållanden är man skyldig att ta hänsyn till sin hustru när barnen är små. Jag vet vad jag talar om för jag har själv syndat däremot. Och delvis fått ångra det.

Försiktighet! Man kan inte vara nog försiktig när det är barn med. Numera finns lätta, behändiga flytvästar och det bör vara en regel att barn ska ha sådana på sig ombord. För några år sen träffade jag ett engelskt par, som kom seglande från England till