

Nr 1 – 2004

Medlemstidning som utges av Nyköpings Segelsällskap när något finns att berätta med benäget bistånd av styrelsen och medlemmar. Redaktören nås på e-post ccp@pci.st

Nyköpings Segelsällskap

Loggen

Medlemstidning om

verksamheten

INNEHÅLLET

Captains Corner	2
Praktiskt om avgifter ..	2
NySS Årsmöte	3
Kalendarium	5
Ungdomsverksamhet ..	5
Utsikt från Skansen ..	6
Reverie	8
Rävns EM-insatser ..	11
Att segla isjakt	12
Varvsplanerna	14
Sjösättningsdagar	15
Redaktörens ruta	16



Captains Corner

Hej alla NYSS-kamrater !

Jag ber att, lite sent, få tacka Er alla för året som gick samt önska NYSS medlemmar och sponsorer en riktigt god fortsättning på det nya året. Jag hoppas att 2004 skall bjuda oss alla på bra båt-väder, trevlig samvaro och nya spännande upplevelser i vår egen och "andras" skärgårdar och farvatten. Kanske någon planerar en spännande långsegling utanför landets gränser?

På NYSS varv i Spelhagen råder fortfarande vinterfrid. Endast enstaka ljud från hallar och under pressningar vittnar om att man kan odla sitt båtintresse även om det är vinter. Hur har Du det själv med båtarbetet under vintern? En av våra erfarna seniorer sa en gång då vi hade ett bryggsnack på en bänk på Broken: "Det som inte blir gjort på båten före jul blir inte gjort". Ack, så sant. Då man med både glädje och visst vemod tar upp båten för vinterdvalan syns tiden till sjösättningen oändligt lång. Men då man har passerat vintersolståndet och definitivt då den tidiga vårsolen börjar lysa i slutet på februari går tiden plötsligt väldigt fort. Åtminstone för mig !

Då jag i vinter tagit promenader runt det tysta varvsområdet tänker jag hela tiden på vilken brist

det är att inte Segelsällskapet har ett klubbhus i Spelhagen – "mitt i stan", lättillgängligt för alla. Ett riktigt klubbhus med plats för olika aktiviteter. En plats där juniorer och seniorer och alla där mellan kan träffas för t.ex. utbildning, utbyttande av erfarenheter, trevlig klubb-samvaro och kul föreningsfester – ÅRET RUNT! Jag hoppas att det fortsatta utredningsarbetet inom ramen för klubbhusprojektet skall visa att det är ekonomiskt realistiskt och leda till att NYSS medlemmar kan ta ett beslut under våren och att bygget kan igångsättas under året. Under mellantiden har vi mycket att göra med vårustningen av den egna båten och gemensam vårstädning och arbeten på varvet och Broken, m.m. Väl mött!

Hälsningar,

Göran Schultz
ordförande. NYSS



STYRELSEN OCH FUNKTIONÄRER

Göran Schultz, ordf. 070-8109007
Åke Karlsson, vice ordf. 070-5428674
Christer Svalin, kassör 070-5262200
Anders Granat, sekr. 070-5742505
Hans Kowallek, ungd. 0155-212895
Joakim Öhman, varvsf. 070-9482643
Magnus Gustafsson, Broken 070-4445695
Linda Kowallek, eskader 070-3337680
Anders Hasselkvist, ledam. 070-3690225
Mats Haking, adj. ledam. 070-5115389

NYSS Kansli

Box 250, SE-611 26 Nyköping
Telefon: 0155-21 16 29
Meddela din e-postadress till
karin.bjorklund@swipnet.se

MEDLEMSAVGIFTER 2004

Inträdesavgift:

senior	500 kr
junior	250 kr

Årsavgift:

senior	400 kr
(inkl serviceavgift 100 kr)	
junior	200 kr
pensionär	200 kr
Familjemedlem	100 kr

AVGIFTER PÅ VARVET 2004

Uteplats	40 kr/kvm
Inneplats	65 kr/kvm
Upptagning/sjösettn.	525 kr
Flytt av båt på land	250 kr
Miljöavgift	60 kr

ANNAT

- Klubbvimpel kan köpas på Broken och på Brunelius Färg.
- Nyheter hittar du också på Segelsällskaps hemsida: www.nyss.nu
Där finns en digital version av Loggen i pdf-format.

SAMMANDRAG; NYSS årsmöte hölls på Park Inn Hotel Nyköping den 4 december 2003. Tjugotvå medlemmar hade hörsammat kallelsen och samlades i hotellets konferenslokal Glasmästaren. NYSS ordförande Göran Schultz hälsade årsmötesdeltagarna välkomna och inledde årsmötet med att, med hjälp av en bildpresentation, påminna medlemmarna om vad som i stadgarna sägs om Sällskapets "ändamål och syfte" samt ge en information om NYSS nuvarande verksamhet.

Nyköpings Segelsällskap är en av stadens äldsta föreningar, med många fina och stolta traditioner och med ett centralt läge i staden. Göran redogjorde för de olika profilerna på medlemmarna i Sällskapet och deras olika behov och önskemål. En tråkig trend, som de flesta föreningar av vår typ upplever, är att ett ökande antal medlemmar ser medlemskapet som ett sätt att få en trygg parkeringsplats för sin båt, vid bryggan på sommaren och på backen under icke seglings-säsongs. Det sociala engagemanget och klubbkänslan måste man tyvärr konstatera har försvagats. Styrelsen har i samband med ett seminarium om NYSS framtid själva satt betyg på verksamheten och kunde konstatera att Ungdomsverksamheten får "MVG", Broken-verksamheten liksom varvet får "VG", under det att kappsegling/eskader samt det sociala engagemanget (medlemmarnas klubbkänsla och frivillig deltagande i arbeten) får under "G".

I det föregående numret av Loggen pekade ordföranden på förhållandet att Segelsällskapet har fina anläggningar på klubbholmen Broken, ungdomarnas Jollebas på Brandholmen samt på NYSS varv i

Spelhagen. Anläggningarna kräver kontinuerligt underhåll och för att Segelsällskapet fortsättningsvis skall vara attraktivt för medlemmarna krävs dessutom ett ständigt förbättringsarbete. Detta kostar stora pengar! Arbeten och investeringar som inte uteslutande kan finansieras med medlemsavgifter och hamnavgifter kräver bl.a medlemmarnas aktiva, fysiska insatser. Idag är dessa insatser tyvärr en bristvara. Styrelsen och de som arbetar inom de olika verksamhetsområdena har en stor uppgift att informera och engagera medlemmarna i olika angelägna arbeten och projekt.

Slutligen tackade ordföranden de medlemmar som gjort insatser för Segelsällskapet och hoppades på att det kommande båtåret skall bli lika lyckat som det förra med avseende på bra väderleksförhållanden (soligt och lagom bläsigt!), trevlig samvaro och festande på Broken med klubbmedlemmar och gästtande besättningar samt många utbildningsaktiviteter för både juniorer och seniorer.

KORT REFERAT FRÅN ÅRSMÖTET Ordföranden Göran Schultz förklarade mötet öppnat och efter fastställande av röstlängd och dagordning, med tillägg av anmälda ärenden avseende varvet och klubbhuset, konstaterades att årsmötet utlysts enligt stadgarna.

Till ordförande för mötet valdes Åke Karlsson samt till sekreterare Hans Brunelius. Till rösträknare tillika justeringsmän valde mötet Kjell Andersson och Bernt Brunelius.

Verksamhetsberättelsen föredrogs av Göran Schultz tillsammans med respektive verksamhetsansvarig. Ett rekordstort antal båtar har gästat Broken under sommaren. Ungdomsverksamheten har som vanligt gått på högvarv med många aktiviteter. En hel del arbeten har utförts på Broken med bl.a en ny väg mellan stora bryggan och klubbhuset. Vår mulltoa börjar bli färdig och kan invigas under 2004. Loggen, vår klubbtidning, har återuppstått men en förutsättning för dess fortlevnad är att medlemmarna hjälper till och fylla den med läsvärt innehåll. Vår hemsida är även den beroende av medlemmarnas hjälp. Alla som har idéer ombedes ta kontakt med respektive ansvarig. Elva protokollförda styrelsemöten har hållits under verksamhetsåret. Två seglingskurser för seniortjejer genomfördes och en familjesegling samlade hela 35 deltagare och den efterföljande kräftsivan betydligt fler. Ett klubbmästerskap för kölbåtar arrangerades på Mellanfjärden. Mötet beslutade att lägga verksamhetsberättelsen till handlingarna i befintligt skick.

Ekonomi; Vår kassör Christer Svalin gick igenom resultat- och balansräkningen och kunde konstatera ett positivt resultat om 75.000 kronor, före bokslutsdispositioner. Det är ett bra betyg till styrelsen tyckte de närvarande medlemmarna. Mötet beslöt att lägga den ekonomiska redogörelsen till handlingarna varefter revisionsberättelsen upplästes och godkändes.

Ansvarsfrihet; Mötet beslutade att bevilja styrelsen ansvarsfrihet för det gångna verksamhetsåret.

Avgifter för 2004; Styrelsen föreslog oförändrade avgifter för kom-

mande verksamhetsår, dock med smärre prishöjningar (se nedan) inom varvsverksamheten, vilket mötet godkände.

Inneplats: + 5 kr/m² båt
 Uteplats: + 5 kr/m² båt
 Sjösättning inkl.torrsättning:
 + 25 kr
 Miljöavgift: + 10 kr

Valberedningens förslag; Valberedningen lade fram sitt förslag till styrelse vilket godkändes av mötet, nämligen:

Ordförande

Göran Schultz omval 1 år
 Ordinarie styrelseledamot
 Linda Kowallek nyval 2 år

Revisorer

Karl-Inge Forslund och Bernt Brunelius för 2 år

Valberedning

Göran Andersson, Christer Calmtorp och Hans Kowallek för 1 år

Det förläg ej några hänskjutna frågor för styrelsen att behandla.

Planerna för varv och klubbhus; Under punkt 17 informerade Göran Schultz om de planer som styrelsen diskuterat angående ett nytt klubbhus på varvsområdet vid Spelhagen (se separat artikel i detta nummer). Styrelsen fick i uppdrag av årsmötet att arbeta vidare med förslaget och kalla till allmänt möte under våren. Målet är att påbörja byggnationen under 2004.

Förslag; Hans Brunelius föreslog att en eller två "båtbottnvättarkvällar" skall ordnas i början av augusti. Styrelsen fick i uppdrag att utreda om detta går att arrangera samt vad en tvätt skulle kosta båtägaren. Nyckeln till stora grinden på varvet skall i fortsättningen finnas på Statoil i Borgmästarhagen.

Varvsförvaltningen söker två nya slipfogdar. Ett förslag avseende avgift för uteblivet arbete inom ramen för arbetsplikten kommer att arbetas fram.

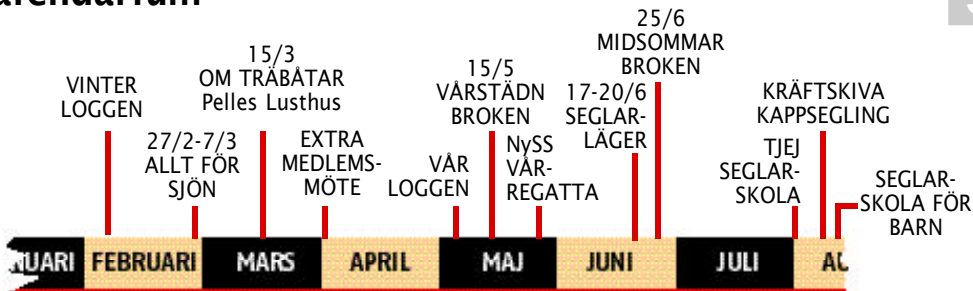
Bernt Brunelius tackade styrelsen för det arbete som utförts under det gångna året och mötesdeltagarna instämde med en applåd varefter ordföranden förklarade årsmötet avslutat.

Vill ha en egen kopia av årsmötesprotokollet – kontakta NYSS kansli.



BERNT BRUNELIUS FÄRGHANDEL

Ö. Längdgatan 5 Nyköping. Tel: 0155-21 00 08 Fax: 0155-21 05 15



För exakta datum, tider, program, innehåll, etc, se hemsidan www.nyss.nu.

Ungdomsverksamheten

KM Optimist 18.oktober 2003

Plac.	Namn	Klass	Segl. 1	Segl. 2	Segl. 3	Summa
1	Gustav Hagstrand	OPÅ	1	1	1	3
1	Oskar Forssberg	OPY	2	2	2	6
2	Anders Boman	OPY	3	3	4	10
3	Manfred Skog	OPY	5	4	3	12
4	Daniel Wejäs	OPY	4	5	5	14

Optimist yngre

S-nr	Namn	Klubb	Segl 1	Segl 2	Segl 3	Tot	Plac
3461	Kajsa Sundklev	OXSS	1	1	(1)	2	1
3788	Fabian Eriksson	TBK	2	(3)	2	4	2
3913	Daniel Swedberg	TBK	(3)	2	3	5	3
22040	Oskar Forsberg	TBK	(4)	4	4	8	4

Optimist äldre

S-nr	Namn	Klubb	Segl 1	Segl 2	Segl 3	Tot	Plac
3693	Patrik Steningar	OXSS	(2)	1	1	2	1
3824	Oskar Koewallek	NySS	1	(3)	3	4	2
3967	Andreas Källroos	TBK	(3)	2	2	5	3
3902	Josefin Olsson	OXSS	4	4	4	8	4
3941	Therese Antman	TBK	(5)	5	5	10	5
3860	Gustav Hagstrand	NySS	6	(7)	6	12	6
22955	Maja Bjärle	NySS	(7)	6	7	13	7

E-jolle

S-nr	Namn	Klubb	Segl 1	Segl 2	Segl 3	Tot	Plac
3206	Joakim Olsson	OXSS	2	(5)	1	3	1
3496	Anna Nordin	TBK	1	(3)	2	3	2
3360	Sofia Steningar	OXSS	3	1	(DNF)	4	3
3351	Rebekka Harding	TBK	(4)	2	3	5	4
3013	Charlotte Nordin	OXSS	(5)	4	4	8	5
-	Rolf Eriksson	SBS	(7)	6	5	11	6
-	Oskar Sundkvist	SBS	6	(7)	6	12	7

Resultat Broken Runt 2003

Blå grupp		Röd grupp		Svart grupp		Tvåkrona	
Namn	Tid	Namn	Tid	Namn	Tid	Namn	
1 André F	0:33:02	1 Manfred Skog	0:33:40	1 Manne Norrhäll	0:30:49	1 Erik Lindström & Jonas	
2 Caroline Hultgren	0:33:26	2 Sandra	0:36:27	2 Gustav Hagstrand	0:32:34	2 John Eldridge & Markus	
3 Johan Olevall	0:33:55	3 Daniel Wejäs	0:36:57	3 Oskar Forssberg	0:34:54	3 Linnea Hagstrand & Sofia Andersson	
4 Axel Korsfelt	0:35:20	4 Christoffer Wisting	0:37:07	4 Maja Bjärle	0:36:07		
5 Erik Herwin	0:36:43	5 Henrik Boman	0:38:26	5 Anders Boman	0:36:37		
6 Johannes ?	0:37:16	6 Annelie Eriksson	0:42:30	6 Daniel S	0:37:40		
7 Axel Bergquist	0:47:24	7 Linus R	0:42:50	7 Felix Brolin	0:40:36		
		8 Johan A	0:43:02				

BROKEN CUP 2003

Optimist yngre

Plac.	Namn	Poäng
1	Manfred Skog	17
2	Oskar Forssberg	18
3	Daniel S	18
4	Sandra	23
5	Felix B	32
6	Anders B	34
7	Henrik Boman	39
8	Daniel Wejäs	41
9	Johan A	46
10	Linus	50
11	Christoper Wisting	51
12	Mikaela	57

Optimist äldre

Plac.	Namn	Poäng
1	Gustav Hagstrand	12
2	Manne Norrhäll	18
3	Markus	23
4	Maja Bjärle	31
5	Axel Bergquist	53



Utsikt från Skansen

För tjuogoett år sedan sålde vi vår A22:a Brunette och började leta efter en större bekvämare båt. Vi tittade på S40, Lady Helmsman Sveakryssare, och andra "bobåtar". Samtidigt bodde vi sommaren 1983 i mina föräldrars sommarstuga på Skansholmen. Som så ofta här i livet fick vi genom en tillfällighet möjlighet att köpa vårt nuvarande hus, som byggts av fiskaren John Karlsson. Huset är från början av 1920-talet och har mycket historia i väggarna. Det var givetvis tillfället man inte kan tacka nej till. Efter en hel del arbete med huset blev stunderna för bryggsegling och båtspejande allt vanligare. Här kommer några högst personliga reflektioner om båtlivets förändring under 20 år.

Mitt båtliv började egentligen 1949 i A22:an Lill-Stina. Jag var då 6 mån och inte så medveten om vad det här med sjöliv innebar. Jag tänker inte berätta om de kommande 33 båtåren utan om de egenheter båtägare har haft för sej när de passerat Skansen de sista 20 åren.

Under de första åren som "bryggbeträktare" kändes de flesta båtar och besättningar igen. Det resulterade i ett ständigt vinkande. Om sanningen ske fram så infann sig ibland en viss längtan ut. Det gällde förstas bara i den där härliga sjöbris och solskenet. När det blåste västligt 10-12 m/sek på söndagen hade vi det bra inne i stugvärmens. Numer är det lite så och så med kunskapen om båtbeståndet. Visst finns alltid dom evigt unga, (=jämngamla) säkra korten med, t ex, Kalle, Anders

Garmark, Jan-Gunnar och Bertil Forslund, m.fl. Likaså kan jag nog placera rätt familj i många Rivaler, Målarbåtar, Skärgårdskryssare och andra båtar från förra seklet. Men det finns också en massa nya båtkonstruktioner som inte är lika självklara att kunna namnet på. Dessa går under den kollektiva benämningen Kamrat 29:a, något som sällan ifrågasätts av vår gäster.

Vad skiljer dagens seglare mot forna dagars, d.v.s. vi garvade sjöbusar som kunde det mesta? En påtaglig skillnad är säkert att fler

båtar har väl fungerande hjälpmotorer. Att få igång en sur Sea-gull, för att slippa kryssa genom skanshälet var ofta mer krävande än själva seglingen. Väl i hamn infann sig också känslan av att ha bevingat naturkrafter och en trötthetskänsla som man gärna delade med brygggrannen.

Kan det möjligen också vara så att många, i likhet med undertecknad, blir allt mer bekväm? Säkert skulle skepparen, som tar sej hem i söndagens härliga undanvind per motor, mycket hellre skulle segla. Orsaken kan vara att mer ska



*Den sällsynt vackra bilden
togs av Ulf Bundell.*

hinnas med än en härlig hemsegling. Ungar ska skjutas, kylskåpet fyllas, bilen tvättas, golfbanan spelas, huset målas, tv-program betittas m.m. Håller man då en konstant fart med motor så blir dessa livets nödvändigheter mer lättplanerade.

Det är med en viss förundran man kan konstatera att dagens båtar blir allt större, mer designade för ensamsegling och, trots det, alltmer motorgående.

Mittemot Skansholmen ligger Näsudden. Här finns en härlig sandbotten, ca 70cm djup, ända fram till den muddrade farleden. Här kan man skilja agnarna från vetet när det gäller sjömansskap. Otaliga är de räddningsuppdrag som jag utfört på nämnda grund. Det händer, oftast i en härlig sjöbris, att man tar ut slaget något för långt och med en lutande båt hamnar väl förankrad i sand. Den rutinerade seglaren kan i ett ögonblick av övermod hamna

här. Han släpper på skot, vrider runt båten genom att bräcka focen för att sedan segla loss båten på den nya bogen.

Den något mindre vane blir ofta skärrad. Under högljutt meningsutbyte med maka/make slutar det ofta med att snurran fälls ned och backen läggs i, fortfarande med väl hemskotade segel, utan synbart resultat.

Här träder, vid god väderlek, den snälla motorbåtsägaren in i handlingen och lyckas ibland, med knap och tampar i behåll få loss den nödställde. I annat fall rycker Skansen Boat-watch ut. Med lugna och tydliga instruktioner lyckas han ofta med sin uppgift. Förhoppningsvis kan skepparen vid liknande situationer i framtiden få nytta av detta.

Jag tror emellertid inte att han eller hon kommer att besöka detta luriga sandrev igen.

Efter många år i plåtbåt (Buster) blev till sist längtan efter en segelbåt oemotståndlig. Den sanna träbåtsentusiasten Rolf Johansson seglade vid detta tillfälle en Andunge. Den föreföll lagom i de flesta avseenden, möjligen med undantag av båt fart. Nu trubbas minnet av vid stigande ålder så känslan av att segla träbåt nära vattnet uppväger farten i en A22:a (undantaget är möjligen vid deltagande i NYSS familjsegling). Det är ett privilegium att kunna segla ut när längtan blir för svår och vädret känns rätt. Men tro inte att jag tappar kollen på dig när du passerar Skansen, men i fortsättningen kanske vi också träffas på havet ibland.

Kryssa lugnt

Bernt på Skansen.

SEGEL för cruising och racing med prestanda och livslängd.

Duk från Bainbridge, USA, världens ledande tillverkare
DYNOR med komfort och livslängd, höglastiskt kallsium i 2-skikt, vattentvättbara, brandskyddade och miljöanpassade. Tyger från Pelle Vävar, m fl.

KAPELL – SPRAYHOOD Markilux 37 heter väven vi använder. Den finns i 15 beständiga färger, slitstark, fullständigt vattentät, formstabil och UV-beständig.

FURLEX RULLSYSTEM – Världens mest sålda. Ger säkrare och bekvämare segling. Seldéns unika patent gör att Furlex rullar lättare än något annat märke.

TILLBEHÖR – Seglingstillbehör från ledande tillverkare; Seldé, Rutgerson, Plastimo, Andersen, Lewmar, Ronstan, Spinlock, m fl. Rodkick, spinnackerbommar, block, avlastare, vinschar, m m.

GLEISTEIN TÅGVIRKE – till skot, fall, trim, förtöjning, m m.

WIRE – för fall, stående rigg och mantåg, talurit och ändstyckspressning.



Etablerat 1958

ENARS SEGELMAKERI
Mastvägen 13, 613 35 Oxelösund
Tfn 0155 31500 www.enars.se
Vardagar 8-18. Okt-Maj
Vardagar 8-16. Juni-Sept

Reverie - en amerikansk dam

En amerikansk dam som föddes i Kina, men flyttade till England efter att ha bott ganska länge i Ocean länderna, och som nu beslutat att flytta upp till Norden för att få skåda ljuset i Nyköping.

Framgångsrika tidningsmän är på hugget för att hitta bra material till sin blaska. I första hand bra, spirituellt och läsvärt originalmaterial, i andra hand allmängods. Om det inte går tvingas de gå till kompisarna för att krama ur dem något. I bästa fall kan det material de då får vara ett originalepos.

Så arbetar även den eminente Loggenredaktören, och kära läsare, detta senare har nu inträffat. Han sa, medan han lyssnade efter ett uns av knaprighet hos ett båtmjukt mariekex, med den lugna men raspiga rösten hos en erfaren lokalreporter, att nu får du väl för farao skriva ihop en snutt om din nya bäverhydda.

Med nya bäverhydda avses i det här fallet en stolt yawl vid namn Reverie. Reverie betyder dagdröm eller dröm i allmänhet. Och jag har drömt om en tvåmastad båt sedan

jag var grabb och var med farsan och tittade på Germania V, som var i Göteborg av någon anledning. Förmodligen Skaw Race runt 1958.

Det tog alltså 45 år, men det var det värt. Det blev inte 65 fot, men det blev en 42-fots klassiker ritad av Olin Stephens, som jag kan segla själv och ha bekvämt ombord med hustrun och jockeyerna. Skulle nu ungarna eller några polare vilja hänga med så går det bra. Man kan både bajsa, sova och duscha ombord, flera stycken. Dessutom kan vi segla till Kina om vi får lust, men det tror jag inte. Stora Nassa och Broken duger utmärkt för mig och hustrun.

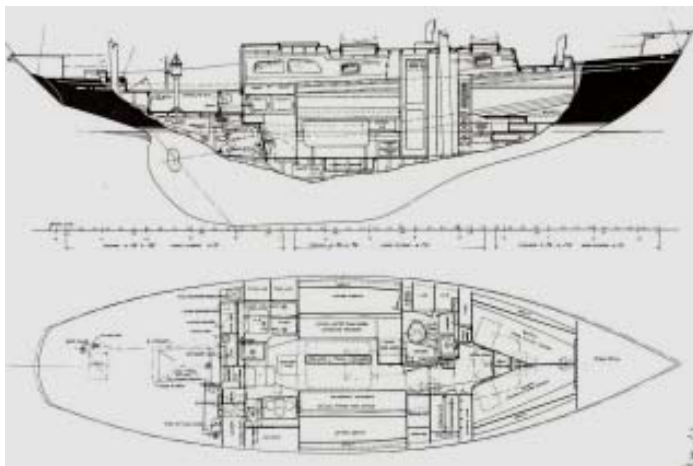
Förra gången jag skrev om en båt i Loggen var för nästan femton år sen. Då var det min nya sexa. Reverie är verkligen ingen sexa, men hon är också byggd för racing, långkölad klassisk och går som en dröm i en frisk bris. Däremot behöver man inte ducka för bommen och det är nog egentligen orsaken till köpet.

En annan orsak var det lyckliga faktum att min förra båt Britt Marie fick ett nytt gott hem. Hon kommer att ha det bra hos sin nya ägare och fylla inte bara 70 år i år, utan 80 och sannolikt även hundra år, still going strong. Då har säkert Magnus och Carina Gustafsson krokmat på vinterarbetet. Kanske däremot Frida eller Tobias? Vem vet! Det viktiga är att klassikerna lever vidare.

Det mer underliga är att det fortfarande finns få båtar som slår Britt Marie och hennes systrar vad avser seglingsegenskaper och feeling under segel. En skärgårdsfyrtia, som Britt Marie, har 1,20 i LYS tal. Hon har egentligen bara en nackdel. Mahogny tar en del arbete att hålla igång. Jag räknade ut, att då jag renskrapade henne för några år sedan, bar jag runt bocken jag står på och arbetar, inte mindre än 39 varv, dvs skrapat, slipat och lackat en kilometer båt. Nu har jag skaffat en båt som bara är 12,6 meter lång, vilket gör att en renskrapning bara ger c:a 800 meter båts arbete.

Man kan ju undra varför Britt Marie och henne systrar seglar så bra. Anledningen är två. Det som skapar fart hos displacementbåtar är vattenlinjelängd och segelyta. Fart-hämmande faktorer är displacement, formmotstånd och skrovfriktion. Alla konstruktionsregler spelar med dessa faktorer och nyttjar eller begränsar dem på något sätt. Det är det här som gjort att Britt Marie och hennes systrar med ett lystal på 1,20 fortfarande kan mäta sig med moderna båtar.

Sedan början av förra seklet har man också diskuterat hur man ska få fram sjövärdiga båtar som ger en mjuk och behaglig och säker gång på havet. Numera finns det ett



Comfort Index man kan räkna ut och det innehåller flera faktorer som motverkar fart, t.ex vikt i ändskeppen.

Detta skapade för en del år sedan Östersjöregeln, eller Svenska Havskappseglingsregeln. Dessa baserades på en liknande som levde många år, CCA regeln. (Cruising Club of America). Anledningen att regeln levde väldigt länge och till en del var bas för både Ö- och H-regeln, var att den gav bra båtar som är ganska vackra att se på, rör sig bra i sjön men var ändå ganska snabba.

Reverie är en båt byggd efter CCA regeln. Ni kan se att hon är ganska kort jämfört med en skärgårdskryssare. 12,6 meter jämfört med c:a 17 till 18 för en motsvarande SK. Eller c:a 16 för en R-båt. Hon för ungefär 85 kvm i krysstället, men kan få upp 140 på slör och ytterligare 40 på läns.

Å andra sidan har hon seglat flera Sydney Hobart race, South China Sea race, och ett antal andra häftiga havsrace under sin livstid. Jag tror inte jag skulle komma på iden att segla Sydney_Hobart med en skärgårds 75a eller en 95a.

Reverie har dessutom seglat från Kina till England med en då ganska ung familj. Under ett år drygt. När jag köpte henne träffade jag frun i den familjen och antydde till henne att det var ganska tufft att dra till England med en åtta och en elvaåring. Nja, tyckte hon lite typiskt engelskt, det var väl inte så farligt. Man seglar bara ner genom Malackasundet, och sen när man kommer till Indien är det bara att ta till höger så är man uppe i Medelhavet, och då är man ju hemma i princip.

Lätt som en plätt.

Reverie är alltså en havskappseglare från 1959. Hon ritades av Sparkman och Stephens i New York 1957. Hon är 42 fot, dvs. 12,6 meter lång och 11 ft.bred, eller 3,3 meter. Hon har ett konstruktionsdeplacement på 18 700 lb, vilket är under 9 ton. Nu visar det sig att hon som alla andra båtar inte flyter på sina märken, så hon väger nog snarare nio och ett halvt. Hon har sex kojor varav två utgjorde ett klart köpargument. De är pilotkojor. Det innebär kojor bordvarts om salongssofforna, dvs bakom deras ryggstöd. Där ligger man suveränt oavsett sjögång och annat tjafs.

Ett annat viktigt köpargument var den av brons (givetvis) och glas utförda rattpedistalen. Den har längst upp en mycket engelsk kompass i ett sexkantigt hus. Detta hus har en bronstopp som kan tas av och vändas. Då får man en glashållare, som är avsett för pinkgin drinken som den förste ägaren

ansåg tillhöra livets nödtröft. Glasset har ett bronslock, så man inte får vattenstänk i drinken. Mycket praktiskt och ändamålsenligt.

Säljaren hade dock ett annat argument och det var den föredömliga utrustningen för ankring. Reverie har ett trettiofem kilos deltaankare och två tjugokilos plogankare med 90 meter niomillimeters kätting. Hur får man åbäket över relingen, och hur får man upp det? Ankaret är väl en sak, men kättingen väger fyrahundra kilo. Jag begrep heller inte riktigt vitsen med detta förrän jag insåg vid seglingen från Plymouth mot the Solent att det var sex knops ström i inloppet. Man kan ju inte landförtöja i England då tidvattnet kan vara

sju meter där. Så det kändes helt OK att skicka i dessa monsterankare. Man kunde inte ens ro ut till båten i jollen förrän strömmen vände.

Man ror inte sex knop visade det sig.



Reverie på plats i sin nya hemmahamn bara timmar efter ankomsten.



Numeras har jag investerat i ett 10-kilos Bruce ankare med tamp. Det duger fint på Broken. Ankarspelet får dock sitta kvar om jag skulle få ingivelsen att skicka i deltaankaret. Kappsegling på Örsbaken kanske?

Riggen är en yawlrigg, tyvärr numeras av aluminium. Originalriggen såg nästan likadan ut, men av trä. Den för överbord i kinesiska sjön vid en kappsegling 1982. Det var en tyfon som man kallar orkanerna där.

Yawlriggen är inte den mest effektiva vid bidevind men den är en höjare om man vill fixa med tampar och joxa med segel. Jag kan föra, förutom det normala krysstället med genua, stor och mesan, även ett kuttersegel på ett kutterstag. En lösfotad gennaker utanför genuan, och ett mesanstagsegel som sätts från mesantoppen till beslag i däck vid stormasten. Dessutom kan jag smålla upp två spinnakrar. Flying jiben skotas i storbomsnocken och mesanstagseglet skotas i mesanbomsnocken. Inalles 28 segel, där stormseglen är illröda, och stagseglen är polkagrandsrandiga. Nog finns det att göra för en trimmare. De finns också en bruksanvisning med där man beskriver de lämpligaste segelkombinationerna vid olika vindstyrkor. Det mest spektakulära där är att om det blåser mer än 32 m/s, rekommenderar de att man "sails on the bare poles", dvs. seglar på riggen. Tjussigt.

Reverie är helt byggd i teak, och har spant och backbones, dvs. innerköl, stävar slag och balkvägare, etc, i yakal, uttalas schakal. Afghan-grabarna tyckte det lät super med en tik båt, det där med backbones lät också fint tyckte de, men att det skulle finnas en schakal ombord var inget vidare. De kommer nog över det med tiden.

Hon är byggd av American Marine Inc. i Hong Kong 1958-59. Inspekterad två gånger av Olin Stephens själv. Han åkte alltid runt och kollade att varven runt om i världen byggde enligt hans specifikationer. Annars fick de aldrig mer något uppdrag. I enlighet med den kinesiska seden måste hon också under bygget övervakas av en Shintopräst så det inte blir taskig karma och så. Så hon har nu en tavla som meddelar att denna båt har välsignats av (den i Kina kvinnliga) havsguden Tin Hau. Det ni!

Inför upptagningen konfererade jag med Jocke om hur det skulle göras, om hon gick in i skjulet, t.ex. Det gjorde hon inte utan att ta bort pulpiten. Vi funderad också på hur mycket tyngre hon var än ritningsvikten. Jag tömde henne på allt jag kunde komma på och körde ur vattnet i kranarna. Jag hade fyllt lite vatten helgen innan så jag blev förvånad när det nästan inte var nåt att tömma ut. Hursomhelst tog slamkryparen upp henne utan några besvär. Däremot sjönk hon ner i marken inne i skjulet, så det blev några stälbalkar som sulor. Då jag började skruva ut prylar och skulle töm-

ma ventiler och ledningar inför vintern insåg jag att det var en förskräcklig massa tankar ombord. När jag tagit av några slangar rann det banne mej en hel dag! Vid inspektion kunde konstateras att det finns tre vattentankar ombord, två gigantiska och en liten balanstank. Det var den lilla vi fyllt och tömt. Den är på tjugo gallon, dvs ungeför 80 liter. De andra två, som var smockfulla och stängda, var på 65 gallon styck. Hon hade alltså ett halvt ton vatten extra ombord när vi tog upp henne. Dessutom har hon en grävattentank på säkert 50 gallon som också var full. Däremot hade jag fixat fekalietanken ute vid Enskärsbådan. Det var ju skönt. Slamkryparen är således ganska kapabel.

I vinter har jag skruvat ur allt som går att skruva ur, bytt alla bottenventiler, skruvat isär större delen av motorn och snickrat lite luckor och sånt. Hon ska dessutom få nya dynor. De engelska hade galonöverdrag. Jag klarar mig utan sådana.

Så nu väntar bara jag, hustrun och jockarna på våren. Frågan är om jag hinner få upp mesanstagseglet mellan Sälgrund och Limpan?

Eder Lasse Strömberg

Rävens insatser på EM för sexor

Något senkommet ges här ett sammandrag EM-seglingarna för sexor i Rungsted, Danmark. Att delta kan vara kostsamt då man knappast seglar till utlandet för att delta med en elva meter naken båt utan tillstymmelse till bekvämlighet. Trailer var alltså lösningen. Sex stycken svenska sexor transporterades därför till Landskrona Segelsällskap med bra hamn, trevligt klubbhus och restaurang.

Vid Rungsted tvärs över sundet presenterades Sverige i den klassiska avdelningen av Fågel Blå, Melia och så Räven från NySS. De nordiska båtarna visade ett enastående gott skick. Flera av de tyska båtarna kommer ursprungligen från Sverige. Också Italien hade en namnkunnig deltagare.

Hur gick då seglingarna? Första seglingsdagen dog vinden ut helt och båda försöken avbröts. Den andra dagens två seglingar gav Fågel Blå två sjätteplatser i måttlig vind. Tredje dagen seglades det och fjärde ställdes in. Så den femte dagen tar Fågel Blå täten i den lätta vinden innan det blåses av. Eftermiddagen bjöd på mer vind och två race kunde genomföras. Inför sista dagens seglingar låg svenska Fågel Blå och Räven på platserna 6 till 8 medan Melita parkerat längre bak. Resultaten motsvarade förväntningarna och höll sig slutligt. Finland imponerade med tre båtar bland de fem främsta.

Så, heder åt Fredrik, Benny och övriga besättningen!

Plac.	Båtnamn	Land
1	Toy	Finland
2	Elisabeth X	USA
3	Lady Day	Danmark
4	Alibaba II	Finland
5	KlaraStjärna	Finland
6	Fågel Blå	Sverige
7	Räven	Sverige
8	Dan	Italien
9	Västanfläkt	Tyskland
10	Antinea	Finland
11	Steam	Tyskland
12	Contessa	Tyskland
13	Melita	Sverige
14	Aloha II	Tyskland
15	Elisabeth IX	Tyskland
16	Mellum	Tyskland

Fotografier från EM-seglingarna saknas tyvärr!

ARNE LÖWENBERG HAR LÄMNAT OSS.

Hedersmedlemmen Arne Löwenborg har gått bort. Han lämnade oss den 17 januari en kort tid efter hustru Gullis bortgång. Arne har betytt mycket för Nyköpings Segelsällskap, som eldsjäl och "slitvarg" och som ordförande under perioderna 1955–1959 samt 1964–1967. Till Arnes stora insatser för Sällskapet hör bl.a förvärvet av klubbholmen Broken och byggnationen av hallarna och slipen på varvet.

På fritiden åkte Arne och Gulli, även hon mycket aktiv i föreningen, i den egna motorbåten Lommen samt seglade i sin Folkbåt med nr. 1287 i seglet. Arne var en hängiven kappseglare och ställde gärna upp som gäst på olika båtar. De inom Nyköpings Segelsällskap som hade förmånen att lära känna Arne och hans entusiasm för båt- och föreningslivet kommer att sakna honom och hans Gulli mycket.

Göran Schultz, ordförande NYSS

Båtlivet kan vara hårt!

Ruffskott, Windexnacke, ankarsträckning... typ!

Vi vet hur det är, vi kan hjälpa dig.
Vi behandlar bl a rygg, nacke, axlar, leder.



edax
KLINIKEN

Ö Storgatan 4, 611 34 Nyköping. Tel 0155-21 32 71
E-post: info@edax.se. Hemsida: www.edax.se

Att segla isjakt

Ett kåseri av Hans Kowallek

HUR DET HELA BÖRJADE.

En förvinterdag för några år sedan, när vi var nere på jollemarinan, kom Frasse instormande och sparkade snön av stövlarna i klubblokalen på Brandholmen. Frasse har två barn, Ludvig och Ellen, som seglade Optimist på somrarna. Han är en idéspruta och initiativtagare av Guds nåde och han har dragit igång flera projekt inom NySS ungdomsverksamhet, varav några fortfarande lever kvar.

- Grabbar! sade han med sin eftertagliga entusiasm samtidigt som han visade fram en tummad ritning, som han hittat i någon gammal tidsskrift.

- Grabbar! en så'n här måste vi bygga! Ja, vi skall bygga flera stycken! sade han ivrigt.

Vi andra tittade pessimistiskt på ritningen som visade en isjakt för barn och som riggades med en optimistrigg. Den såg ut som en liten lädbil och hade ratt. Under tiden vi tittade växte idéerna fram hos Frasse och han delgav oss dem vart efter.

- Jättekul! Barnen kommer att älska det här.

- Vi gör en jigg, så går det fortare att böja och limma plankorna.

- Jag skall räkna fram hur mycket virke det går åt. Jag har en kompis som kan fixa medar.... Toppen, toppen....

Vi andra började så smått att titta på ritningsdetaljer och några av oss, som tror att vi begriper något om konstruktioner, började komma med kommentarer om hur vissa saker kanske kunde förbättras... Frasse log. Han hade oss på kroken och kunde nu bara hala in. Här skulle byggas isjakter.

INVIGNING.

En underbar, vinterdag ett par månader senare, hade vi invigning på Sjösafjärden där barn, föräldrar och hundar samlades på isen med skridskor, kälkar och pulkor. Prunkande ryggsäckar med varm choklad och ostmacor stod i en stor cirkel och alla bevittnade de nya underverken på isen. Några med viss oro, andra med okritisk beundran

Eftersom dessa tingestar inte var några vanliga leksaker, de kunde ju gå hur fort som helst, skulle naturligtvis papporna först testa vidundren, för att se att det inte var för farligt.

Men nu var detta som sagt en underbar dag och sådana dagar är, i alla fall inte på vintern, särskilt blåsiga. Papporna sprang och sprang men var gång de hoppade i jakten, saktade den långsamt in och stannade.

Efter ett tag tröttn.... Efter ett tag var isjakterna färdigtestade och det bedömdes att barnen kunde ta vid. Detta gjorde underverk och plötsligt susade jakterna fram över isen, utan att någon knuffade på dem. Alla var glada, även om papporna började prata om större segel...

STOR JAKT FÖR PAPPOR.

För egen del hade jag fått smak och började titta på nätet efter olika modeller. En *Isabella*, vilken riggades med ett vindsurf-segel, föll mig på läppen och jag började bearbeta några kamrater i klubben för att, på bästa Frassevis, försöka få igång ett projekt. Jonas, som inte kan säga nej till något som har en tygtrasa upp-

spänd på en lodrät pinne, högg på idén.

Men nu var det så att Jonas har en neppar-kompis i Uppsala som seglar DN-jakt på vintern. Nepparkompisen var helt bestämd på punkten att om Jonas byggde en Isabella, skulle kompisen säga upp bekantskapen med omedelbar verkan. Jag kunde naturligtvis inte utsätta Jonas för detta och med devisen: *If you can't bet them, join them* i huvudet, ändrade jag mig snabbt och vi började bygga DN-jakt.

Nepparkompisen bjöd en värmdag upp oss till Ekoln, utanför Uppsala, för att vi skulle få titta på när de seglade KM. Då vi kom upp hade de riggat varsin jakt åt Jonas och mig.

- Ni skall vara med och tävla! sade Nepparkompisen. Snabbt fick vi lära oss reglerna. Konstiga sådana, tyckte vi sommarsegelare. På länsarna skulle t.ex. läjakten väja!

En stund senare stod Jonas och jag på startlinjen tillsammans med ett knappt 15-tal jakter. Där var segelare från hela Mälardalen. Starten gick och de andra seglarna försvann med en rivstart medan Jonas och jag halkade runt på våra hala dojor. Efter ett tag kom vi igång och för första gången satt jag så i en DN-jakt, *isjakternas formel 1*. Det kändes lite som att köra en sportbil med bara högsta växeln. Först gick det trögt men när farten byggts upp, kom *ACCELERATIONEN*...

När vi kört några varv i den liggande ställningen var halsmuskulerna helt slut. Att hålla upp det hjälmförsedda huvudet då man ligger på rygg är jobbigt och när jag rundade kryssmärket och föll av var accele-

FAKTARUTA

DN-jakten konstruerades 1937 under en konstruktionstävling utlyst av Detroit News. Den är världens största isjaktklass med aktiva seglare både i Nordamerika och Europa. Isjakten är liten (3,7 m) med 7 kvm segel. Den kan lätt transporteras på biltaket och förvaras hemma i garaget. DN-jakten riggas på 15 minuter och man kan snabbt komma ut på isen och segla. Farter över 100 km/t är inte ovanliga. I Sverige finns det hundratals aktiva seglare, och många av dessa kappseglar också flitigt. Det ordnas SM, EM och VM varje år. VM seglas vartannat år i Europa och vartannat i USA eller Kanada. Officiell information finns hos det internationella förbundet IDNIYRA. Sverige ligger långt framme med kappseglingsresultat i DN-klassen. Svensk DN-kappsegling arrangeras direkt av Isjaktsektionen inom Svenska Isseglarförbundet. Vill du veta mer, se bl a hemsidorna: www.isabella-iceboat.com, www.sisf.se där också länkar finns.

rationen så häftig att huvudet bara föll bakåt. I vild fart skenade min jakt fram med mig tittandes rätt upp i himlen! Jag fick styra med knäna och använda den lediga handen att lyfta huvudet med så jag kunde se framåt igen. Efter att låtit oss bjudas på grillad korv av uppsalavännerna styrde vi trötta, men lyckliga, hemåt igen. Bilen var fullproppad med mallar och jiggas och på taket låg en kolfibermast av värsta sort, som Jonas fått köpa. Snacket var igång.

- Om vi bara hade haft spikskor som de andra.... Då....

NY INVIGNING.

Flera kilo epoxy senare var det åter vinter och ny invigning på Sjösafjärdens is. Kaffekorgarna flankerades denna gång av två sprillans nya DN-jakter.

Vilken fest! Ryktet spred sig och bara ett par timmar senare stod Classe på isen. Han hade seglat DN i Oxelösund sedan 70-talet och där fanns ytterligare två killar som seglade DN. Vi träffades några gånger och plötsligt var vi 5 jakter på Marsvikens is. Så har det nu fortsatt. Vi har blivit fler och fler. Några har köpt begagnat och några byggt nytt. För närvarande är vi 11 DN-jakter i Nyköping-Oxelösund.

- Om det är roligt!

Jag säger som Frasse sade den där förvinterdagen på Jollemarinan:

- Toppen, toppen!

Blir du sugen på att bygga/segla isjakt? Ring gärna så står jag till tjänst med råd och dåd!

Sköt om din båt!
Vi har allt du
behöver för båtar,
båtvård, underhåll,
service och utrustning.....



YANMAR
DIESEL AMERICA CORP.

Johnson



Varvsplanerna och huset

Arbetet med att bereda ett förslag till utveckling av sällskapets varvsanläggning och iordningställandet av ett klubbhus fortgår. Så som framgår av årsmötesartikeln fick styrelsen förtroendet att fortsätta beredningen.

I all korthet är bakgrunden och målbilden följande:

Den gamla skolan som sedan ett antal år står på varvet ska placeras på udden där det röda skjulet står. För att detta ska vara görligt behövs ett grundläggningsarbete som innebär mer än att gjuta plintar till en sommarstuga. Enligt de som förstär sig på det är pålning och gjutande av platta den rätta lösningen. Detta kräver undersökningar, beräkningar och tillstånd.

Segelsällskapet är idag något av en delärsverksamhet och det är styrelsens övertygelse att ett eget klubbhus är betydelsefullt för att råda bot på detta. Det öppnar möjligheter för klubbträffar, utbildningsverksamhet, m m och kan stärka både närvaro, samvaro och gemenskap. Vårt upptagningssystem med slankryparen behöver med tiden

kompletteras av flera skäl. Det fungerar måttligt bra för mindre båtar, kan i vissa fall ge stora tryckpåkänningar och är känsligt. Av den anledningen är det tänkt att utöka plattan för klubbhuset för att den framgent ska kunna ge fundament för en re-

jäl fast monterad kran. Upptagning/iläggning kan då ske på "Oxelösundsvis" med vaggor och rangering till/från uppläggningsplatserna. Detta om bakgrunden och målbilden.

ARBETSPROCESSEN

- Bygglövsansökan Klart!
Bygglövsansökan har godkänts. En komplettering ska ske med plattans lägesbestämning i höjddled utifrån en sk. fixpunkt.
- Markundersökningar Klart!
Utifrån betongplattans storlek och belastning behövs 16-20 friktionspälår vilket ger en väl tilltagen marginal för beräknade laster.
- Kostnadsberäkningar
 - mark pågår
 - betongplatta pågår
 - klubbhus pågår
 - el och VA pågår
 - kran pågår
- Finansieringsmöjligheter 2004
Vår kassör har presenterat planerna och sällskapets ekonomi och fått ett positivt förhandsbesked från banken. Inga problem!
- BESLUT; Extra möte för sällskapets medlemmar ???
Mötet planeras till första halvan av april 2004.
- Byggstart, anläggning, byggnation,...invigningsfest ???



Låt oss för ett ögonblick fundera över vad ett klubbhus faktiskt gör för skillnad i vårt sällskap. Planritningen nedan visar klubbhusets inre. Du har sjön och hamnen mot dig, Kilaått till vänster och varvet ovanför. Den höga delen av taket, lanterninen, kan ses som ett kryss i mitten.

Först och viktigast; ett stort samlingsrum på hela 75 kvm. Det kan dessutom utvidgas med skjutdörren in till hobbyrummet (om det håller betydligt bättre ordning än mitt hobbyrum). Tänk vilka tillställningar som kan anordnas här!

Så köket! Rejåla 20 kvm att anrätta skaffningen i - mer än Bullens pilsnerkorv och pulvermos.

Hobbyrummet, om det nu ska vara

ett sådant, har ännu inget närmare beskrivet innehåll. Det är öppet för förslag. Vi kanske behöver gemensamma prylar för att pressa wirelås och sliskt?

Så finns det ett kansli och mötesrum för den lilla gruppen. Även föreningar av vårt slag samlar på sig mängder av papper med åren.

Sedan WC, kapprum och städskrubb.

Låt så tankarna flöda; medlemsmöten, kurser, varvslunch, filmvisning, föredrag, pubkvällar, årsfest, utställningar,

Vi behöver nog en klubbmästare, toastmaster eller vad han nu kan heta.

Efterlysning

Inför våren och sjösättningar behöver varvsförvaltaren få kontakt med två hugade slipfogdar. Det ska vara körskickliga personer med ett stort lugn för att inte stressa upp redan tidigare stressade båtägare. Vederbörslig slamkryparutbildning och måhända även långvarig parallelltjänst väntar. Ersättning utbetalas. Upptagning/iläggning kan höra till årets mest ångestfyllda minuter för många. *Känner du att du är rätt person? Kontakta Joachim Öhman, telefon 0709-482643 eller Håkan Briheim 0705-283605.*

Sjösättningsdagar

Våren 2004

Onsdag	14 april	17.30
Onsdag	21 april	17.30
Torsdag	22 april	17.30
Onsdag	28 april	17.30
Måndag	3 maj	17.30
Måndag	10 maj	17.30
Tisdag	11 maj	17.30
Onsdag	12 maj	17.30
Torsdag	13 maj	17.30
Onsdag	19 maj	17.30
Lördag	22 maj	08.00
Lördag	22 maj	12.00
Måndag	24 maj	17.30
Tisdag	25 maj	17.30
Onsdag	26 maj	17.30
Torsdag	27 maj	17.30
Tisdag	1 juni	17.30
Onsdag	2 juni	17.30
Torsdag	3 juni	17.30

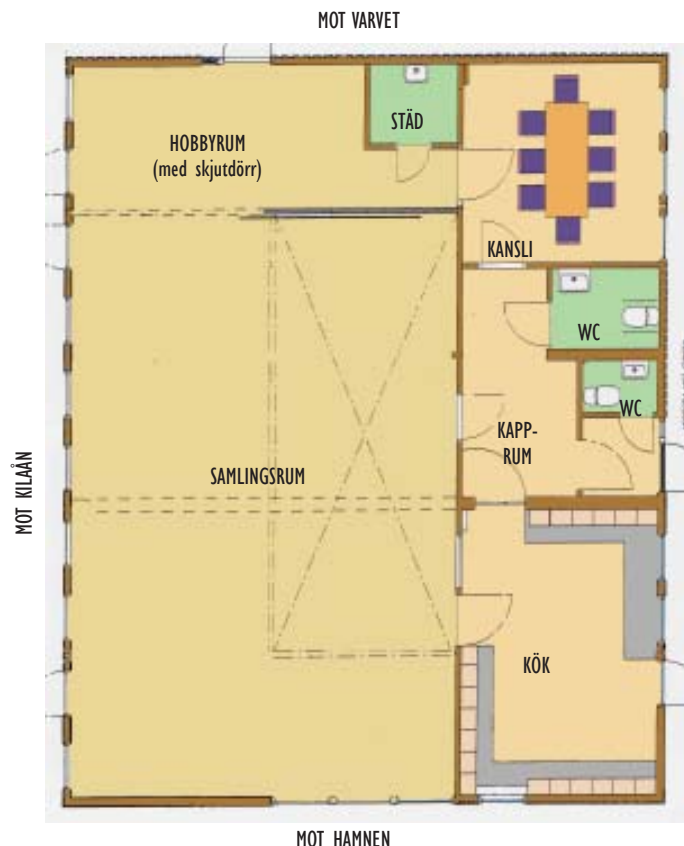
Kranlyft:

Onsdag	5 maj	16.30
--------	-------	-------

Alla båtägare ska i god tid koordinera tiderna med sina "grannar" så att flyttning av båtar undviks!

SLIPFOGDAR

Håkan Briheim	070-281305
Daniel Rosin	0158-12012
Mattias Skattebo	070-3955511
Mikael Karlsson	0155-217088



SMÅ BÅTAR MED TVÅ MASTER
Det känns riktigt trevligt med ytterligare en segelbåt med två master i sällskapet.

För egen del var det knappast displacement, segelyta och slikt som var argumentet utan en gryende önskan om att ha det enkla, lättare, mindre att dra i. Att räkna ned till vattnet med handen... Jag har tidigare avslöjat den förbluffande upptäckten att små båtar befär samma skärgård som till och med blir större.

Näväl, jag fanns tingesten på Kungliga Djurgården i huvudstaden. På FKI huserar ett antal kanotseglare med sina farkoster och det är just dom gamla lädorna det handlar om. Vid leveransen bekvämade sig även ordföranden att närvara för att hålla ett skarpt förmaningstal om viken av att vårda ömt.

En kanotkryssare med namnet *Framåt Gunga*. Byggd på Norrtälje båtvarv 1928/29 till metallarbetare Harald Hertz boendes på Södermalm och med hemma-hamnen Årstavikens segelsällskap. Sällskapet årsböcker från

30- och 40-talet avslöjar fantastiska historier. Åtskilligt finns att läsa om Framåt Gunga på Sjöhistoriska museets bibliotek. Lasse S tänkte i två år innan han kom på att den var minsta båten i Kryssarklubbens eskader 1937.

Harald var lycklig ägare de första drygt 50 åren varefter arkitekten Filippa och sedan konstnärssjälén Palle V bar ansvaret fram till 1999. Nu är det alltså undertecknad som njuter.

Måtten är 7m x 1,50 m med djupgående på 0,6/1,05 m. Jupp, köl OCH centerbord, två sittbrunnar och en kiosk som gör Bernt Brunelius avundsjuk. Jag känner faktiskt ett sting vid tanken på hans mastkrok.

Ingen piedestal i brons men väl en pollare som liknar ett skomakarstäd och en handknackad fisk på rorkulden. Harald var ju metallarbetare. Och så en inombordar-König från -32 och mycket personlighet!

*Christer Calmtorp
ccp@pci.st*



Tandläkarens bild vid avseglning utanför Sackis - bättre än röntgenplåtar.

OM LOGGEN

Nytt år och Loggen i nytt format. Det kommer nog att ta några nummer innan den riktigt sätter sig.

Glädjande nog har flera medlemmar delat med sig av sitt båtliv i detta nummer - utan speciella påtryckningar. Stort tack till alla, särskilt Bernt, Hasse och Lasse vars Skansenfunderingar, isjaksäventyr och bäverhyddor får tankarna att segla lättare i vintermörkret.

Om man som redaktör för Loggen ska önska sig något är följande det första jag kommer på:

- En fast avdelning för *ungdomsverksamheten*. Denna har ju "drag under galoschern" och förtjänar ordentligt utrymme. Göran gav betyget MVG! Härmed inbjudes hågad ungdom att medverka i produktionen!
- *Ett forum*; Både bra och tokiga ideer förtjänar att diskuteras i vidare kretsar än hallen eller bryggan. Sådant är hemsidor bra till men i avsaknad av en sådan anslagstavla kan Loggen fylla luckan. Så detta är inbjudan nr 2. Fram med frågeställningarna!
- En återkommande beskrivning av Sällskapets historia. Vi förvaltar ett föreningsarv på ett nästan föraktfullt sätt. Så seniorer och mångåriga medlemmar; inbjudan nr 3!

Detta var vad som föll mig in. OCH vi har hemsidan! Den kan ta många och långa bidrag.

EFTERLYSNING!

Bryggvakt till Sjöliden
Segelsällskapet har en bryggplats i Sjöliden för transportbåten till och från Broken.

Vi måste medverka i vaktgång en natt på våren och en natt på hösten. Gör en insats för sällskapet; **ta ett vaktpass!**

Hör av er till Magnus Gustafsson, 0155-289646