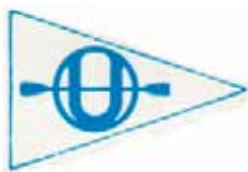


# Uppsala Kanotförening



## INKANS MEMOARER

En artikelserie ursprungligen införd i Uppsala Kanotförenings medlemstidning Kanotis 1957-65.

Omarbetad 2007 och försedd med bilder.

### Ingemar Nilsson

#### *Seglarhistoria.*

Texten beskriver ett stycke seglarhistoria med seglarna i segelkanot och Finnjolle under tiden 1957 till 1965 och hur de levde med kanotföreningens anläggningar som bas. Under den beskrivna tiden fanns i den östra flygeln sju rum som särskilt flitiga seglare kunde hyra för ett helt år.

Berättelsen handlar om händelser omkring finnjolleseglaren Ingemar "Inkan" Nilsson som blev medlem i UKF 1957 och sedan många år är ständig medlem i föreningen. 1965 blev det familj, större kölbåt och medlemskap i Uppsala Se-

gel Sällskap. Fortsättningen blev licens som tävlingsledare och förbundsdomare hos Svenska Seglarförbundet och mättningsman hos Svenska Finnjolleförbundet. 1990 avvecklades de flesta funktionärslicenserna.

Andra böcker som beskriver Ingemars liv och leverne är "Flyget på Årna – en del av mitt liv" och Uppsala Segel Sällskaps jubileumbok från 2007, "Seglare vid Fyris".



*Ingemar i sin sista Finnjolle, nr 385.*

# 1. I motordriven segelkanot till Västerås.

Sätten att komma i kontakt med UKF första gången varierar naturligtvis mycket. I mitt fall blev jag lockad av min 2 år yngre bror Tommy som varit medlem sedan något år då jag 1957 fick mitt första medlemskort.

En båt skulle en UKF:are helst ha och turen log mot mig i det att jag utan kostnad fick övertaga en C-kanot i gåva från en kusin till Pelle Krantz. Kanoten var i behov av en ny stormast och behövde dessutom dukas. Att kamratskapet var gott inom UKF fick jag snart belägg för när Per-Gunnar "Perken" Sjölin (dåvarande sekreteraren) ställde upp och byggde en ny mast åt mig. Curt Lindh bjöd på kunnandet i konsten att duka en kanot och några veckor före midsommar fick jag provsegla. Det var svårt.

Kanoten bestämde i början vart vi skulle åka, men efterhand övertog jag själv befälet. Att segla högt på kryssen och sitta och stirra efter bubblan i seglet - tyckte jag till en början var svårt och inte stämde det ju något vidare med tanken på att segling skulle vara avkopplande. Så småningom blev detta lika enkelt och självklart som att hålla balansen på en cykel.



*Kanotföreningens hamn i början på 1950-talet med många segelkanoter vid bryggorna.*

## **Till Västerås.**

Till hösten 1957 skulle jag börja andra utbildningsåret vid Flygförvaltningens Verkstadsskola i Västerås och eftersom vi bodde i internat vid stranden av Mälaren ville jag ha kanoten med mig. Jag skulle segla dit strax före höstterminens början. Det blev en sjöresa som jag inte glömt.

För att klara av resan på 3 dagar fick jag låna en Königmotor av Curt Lindh. Motorn var specialbyggd som hjälpmotor för kanoter och hängdes över sidan vid sittbrunnen. Den 2 m långa propelleraxeln stacks snett bakåt ned i vattnet. Ett arrangemang som senare skulle visa sig ställa till problem.

Att ge sig av på långfärd med kanot ansågs inte tillrådligt

med den lilla erfarenhet som jag vid den här tiden hade. Avsikten var dock att gå för motor hela vägen.

När avfärden skulle ske blåste det en sydlig till sydostlig vind 5-8 m/s vilket innebar att jag skulle få motvind den första halvan av färdvägen. Sjön gick grov på Ekoln, och redan vid rundandet av UKF:s pir visade sig en av begränsningarna med motorns propellerarrangemang. När kanoten rullade kom propellern ibland över vattnet och motorn tjöt som en besatt omväxlande med att den stönade när propellern kom ned i vattnet. Att den kläna axeln utsattes för enorma påfrestningar framgick tydligt av dess utseende som varierade från propelleraxel till pilbåge.

Till min lycka var vinden och sjön stick i stäv både över Ekoln och Skofjärden varför rullandet inte var alltför svårt, men farten blev bara några få knop. Genom de många vackra sunden som kännetecknar en båtfärd söderut var det riktigt njutbart framförallt då solen någon enstaka gång stack fram.

Vid lunchtid drog jag upp stäven vid Getholmen på styrbordssidan mellan Signildsberg och Broholmen intill Sigtuna. Att komma in i lä undan den pinande vinden och få litet mat i magen var en obeskrivlig känsla.

I söder tornade nu stora regnmoln upp sig och jag fick brått att fortsätta färden för att nå en natthamn. Över Sigtunafjärden gick det, och ned mot det pampiga Tärnsund med sina 30 m höga bergssidor. I Stäket plockade jag ned båda masterna för att komma under broarna utan att behöva vänta på broöppning.

Görväln söder om Stäket mötte mig med ett skummande och rytande ytvatten. Efter att ha stångats med sjön i en och en halv timme insåg jag att sidosjön som skulle komma att drabba mig på Näs fjärden kunde ta knäcken på motorns propelleraxel. Jag gick i natthamn vid Askholmarna.

## **Äventyrlig resa.**

Den natten var inte INKAN stor i käften! Det regnade på sittbrunnstältet som var uppspant mellan masterna och vinden, som ökat ytterligare, tjöt i masterna. En känsla av att jag inte skulle klara av färden började ta överhanden. Till den känslan samverkade flera faktorer. Påfrestningen på motorn och det faktum att jag upptäckt att det inte gick att hissa storseglet i stormasten eftersom likrännan av det myckna regnandet svällt igen. Det område jag nästa dag skulle befara var okänt för mig med stora fjärdar som efter nattens ökande vind skulle ha en hård sjögång med vågorna in på babords läring vilket var det mest olämpliga för motorn. Om jag vid ett motorhaveri skulle behöva segla kunde det endast bli tal om djup slör eller läns med enbart det lilla mesanseglet på 3 kvm. Den natten blev det inte mycket sömn.

Nästa morgon blåste det sydost 5-8 m/s och vid passerandet av Näs fjärden valde jag att gå rakt mot vinden och sedan följa lälandet bort mot Ormsundet. Vid passerandet av Norra Björkfjärdens första del lyckades jag genom att

stå upp i sittbrunnen parera den hårda sidosjön och därmed klara motorn från alltför stora påfrestningar.

Jag var tvungen att gå rakt mot vinden ned i sundet mellan Adelsö och Munsö trots att detta var en längre väg. Den hårda vinden och motsjön reducerade farten kraftigt.

När jag efter passerandet av Adelsöns södra spets skulle styra västvärt blev det problematiskt. Södra Björkfjärden visade sitt sämsta humör och det gick inte längre att parera sidosjön. Plötsligt vrålade motorn på fullvarv kontinuerligt och när jag tittade ned i vattnet stod propellern stilla. Upp med mesansegllet och packa in motorn i en kanot som nu, i avsaknad av den stabiliserande farten, rullade våldsamt.

Med en viss möda kunde jag segla så högt mot vinden med mesansegllet att Kurön klarades. Om vinden vridit det minsta till min nackdel hade jag hamnat på stranden av Kurön.

En suck av lättnad lät jag undslippa mig när färdvinkeln blev rakt västlig med kurs på Stallarholmen och Kolsundet. Nu var vindriktning och sjöhävning inte längre något problem för vidare färd mot Västerås. Men hur skulle jag hinna fram till höstterminens start?

### ***Kantringsnära bakom ett tankfartyg.***

Motorn och storseglet gick inte att använda. Det lilla mesanseglet gav för dålig fart i de förestående långa smala sunden i Strängnäsfarleden. Om vinden nästa dag vred så att det inte gick att slöra eller länsa skulle jag inte hinna fram. Bästa lösningen skulle vara att försöka få bogsering.

I Kolsundet kom 3 stycken fraktbåtar ikapp mig och jag viftade med en tiokronorssedel i ena handen och en tamp i den andra. De 2 första åkte förbi utan att ta någon notis om mig. Från den sista - en stor tankbåt - riktades en megafon som frågade vart jag skulle. När jag vrålade "Västerås", slog skepparen full back i maskin och undertecknad startade en paddling som skulle gjort Gert Fredriksson avundsjuk. Tankbåten stannade en (1) km längre bort och klädd i regnställ blev jag obehagligt svettig men vågade inte upphöra med paddlingen för att riva av mig regnjackan. Skepparn skulle då kanske ändra sig och sticka ifrån mig.

Efter att ha paddlat in under det höga akterskeppet gick jag upp på kanotens fördäck för att kasta upp förtampen till en besättningsman. Denne hade dock en egen förtamp bestående av en wireslinga, ca 40 mm grov, som han genom att luta sig ut över relingen trädde över masttoppen. Slingan löpte nedför masten och slog i däck med en smäll så jag blev betänksam hur det gick med däcksbalkarna.

När skepparn gav "FULL FART FRAM" startade en skräckfärd som varade i 5 timmar. Propellervattnet från den stora propellern omöjliggjorde att ligga rakt bakom båten. Kanoten vibrerade och stäven stack iväg åt sidorna på ett oberäkneligt sätt. Risken för att kanoten skulle skära omkull av den tunga bogserwiren kombinerat med sneddraget när jag förde kanoten ut vid sidan av propellerdraget, var uppenbar. Centerbordet hade dessutom svällt fast och gick ej att ta upp.

Så småningom fann jag ett sidoläge där risken var minst

men fick under hela återstående resan lurpassa med rodet för att ligga kvar i detta läge. Ingen på båten gav mig en blick för att se hur det gick i ändan på bogserwiren. Den ende som visade sig var kocken som höll på att hålla slaskhinken i huvudet på mig.

### ***Puh! - äntligen framme.***

Efter en färd som kändes längre än den var kom vi så småningom fram till oljehamnen i Västerås. Först då fick jag tid att undersöka den trasiga motorn. En ny brytpinne som tankerns maskinchef bjöd på, var vad som behövdes för att jag skulle kunna snurra vidare till elevhemmet vid Lövudden. Några pengar för bogseringen ville ingen på tankern ta emot.

Den hösten syntes Uppsala Kanotförenings standert i toppen på en segelkanot ofta på Västeråsfjärden. Att den inte visades under den följande våren berodde på att undertecknad då hoppade på kryckor efter ett benbrott vid skridskosegling. Om den historien kan jag orda en annan gång.

---

## **2. En hink vatten.**

Det förra memoaravsnittet slutade i Västerås dit undertecknad hade kommit per segelkanot för att övervara 2:a läsåret vid Flygförvaltningens Verkstadsskola. På skolans elevhem fanns 2 stycken gamla 10-huggare av livbåtstyp som var riggade med dubbla loggertsegel.

I jämförelse med dessa var min segelkanot rena racern. Den - C64 Hobby - hade konstruerats av Rickard Sarby och var den första segelkanoten som försetts med planande linjer. Segelkanoten tillhörde typen regelbåtar vilket innebar att konstruktörer och byggare hade ganska stora toleranser att röra sig inom. Man kunde bygga sig en lättvindsbåt eller en extrem hårdvindsbåt alltefter önskemål. Det var många idrotts- och fritidstimmar som tillbragdes i kanoten på Västeråsfjärden.

När vintern och isen kom lades kanoten undan i en lada och i stället togs skridskoseglen ned från vinden. Skolan hade ett bra samarbete med Västerås Skridskoseglare och hade fått ett antal segel och skridskor genom Skridskoseglarförbundet.

### ***Val av fel utrustning blir ödesdigert.***

Söndagen den 18 januari 1958 fanns på Västeråsfjärden ett ca 5 cm tjockt snötäcke som genom töväder blivit ganska kompakt. Det blåste ca 5 m/s och verkade vid en hastig titt ut mot sjön vara genomförbart att segla. Seglet riggades upp men då jag skulle passa in skridskorna till pjäxorna befanns detta av någon anledning, som jag nu inte minns, vara omöjligt. Jag spände då - dumt nog - på mig ett par vanliga bandyrör och tog seglet på ryggen.

Efter att ha seglat ca 50 meter skulle jag flytta över kroppsvikten från lovartsfoten till läfoten. Genom att ban-

dyrören inte har skridskoseglingsskridskornas långa anliggningsyta, som ger kursstabilitet, kom den högra foten att snabbt skära in emot den vänstra. När fötterna möttes i vinkel å lå ”hemlängtan” i den täta snön tvärstannade, och vek sig, högerbenet med en smäll som påminde om ljudet när man bryter en planka. Jag segnade ned på isen och begrep genast att det skulle bli ambulansfärd till lasarettet. Högerbenets båda underbenspipor var avbrutna.

Vårterminen tog snabbt slut på detta sätt och efter en snabb undersökning på Västerås lasarett blev jag överförd till Akademiska i Uppsala där jag opererades. Efter 5 veckor på sjukhus kom jag att hoppa på kryckor med långgipsat ben i ca 4 månader. Den som vid UKF försöker att skridskosegla med bandyrör får ha en viss förståelse för att jag brukar påminna om det vanskliga i företaget.

Våren 1958 gjordes inom ramen för dåvarande motsvarigheten till AMS ett beredskapsarbete vid UKF:s hamn. Den stålspåntade betongkajen framför klubbhuset byggdes då. Fyllningen innanför kajen var på flera ställen kraftigt underminerad vilket jag blev smärtsamt medveten om vid ett av de staplande besöken vid Graneberg. Kryckan på samma sida som det brutna benet åkte ner i ett hål och bröts av vilket innebar att jag måste stödja på gipset. Aj, vad ont det gjorde!

Segelkanoten som var kvar i Västerås togs hem per lastbil och i slutet på maj började jag segla igen. Eftersom memoarer skall vara litet avslöjande skall berättas att den här våren såg jag på en brygga i Ytternäsviken vid Uppsala Näs en mycket söt flicka som senare skulle bli min hustru. Tala om kärlek vid första ögonkastet! Gunilla har omtalat att hon mera fastnade för den snygga vegamössa som jag hade på huvudet. Den uppfattningen delades inte av mina dåtida kamrater vid UKF som jublade när den i deras tycke anskrämliga huvudbonaden senare gick överbord under en kappsegling vid Rastaholm.

### ***Boris Jacobssons första jolle läckte - alltid.***

En vanlig syn det här året var finnjoellen S78 som låg riggad på flytpontonen med hårdskotat segel alltmedan ägaren Boris Jacobson försökte täta det läckande förskeppet. Boris hade tillsammans med Pelle Krantz och Curt Lind byggt 3 stycken finnjoellar i kanotföreningens bygglokal i järnvägs-parkens skyddsrum. De hade när båtarna var färdiga lottat om vem som skulle ha vilken båt. Att båtarna läckte när de seglades hårt berodde på att skroven var byggda av ribbkra-vell som inte tålde påfrestningarna framme vid mastfoten. Inte genom att de var dåligt byggda utan mera genom valet av byggnadssätt. Senare kom de fornbakade engelska Fair-ey Marine-skroven, som köptes i stort antal och färdigstäl-les i bygglokalen, att dominera finnjoelleflottan. Och dom var vanligen täta.

### ***Utfärd till Ullevifjärdarna.***

På den här tiden utfärdsseglades det en hel del inom UKF. Midsommarutflykten 1958 gick till Ullevi-fjärden vid Ytter-

grans kyrka. Min bror Tommy och jag i var sin segelkanot, Hasse Andersson, Bert Sarby, Curt Lind och den dåvarande sekreteraren Per-Gunnar Sjölin i finnjoellar kryssade över Ekoln och Gorran förbi Skegarn och Arnö fram mot bron vid Varpsund. Bron är ca 2 meter hög med ett största vattendjup av 5 decimeter. Det innebär att endast små båtar, som kan ta ned mast och fälla upp roder och centerbord, har möjlig-het att gästa denna vackra fjärd som breder ut sig söder om Varpsund. Vattnet här nere kunde vid den här tiden drickas utan risk. Vi slog läger vid en udde med sandstrand på östra stranden. Finnjolleseglarna tältade iland medan Tommy och jag skulle ligga i Tommys kanot under bomtältet. Midsom-marafotonens kväll grillades det korv och lyssnades till ”Per-kens” gitarrspel.

En händelse/dumt skämt från den här midsommaraf-to-nen minns jag särskilt väl. Alla hade kojat på sina respektive platser och Tommy och jag hade just slumrat till när en full hink vatten östes in genom en öppen flik i bomtältet. Totalt genomblöta blev både vi och sovsäckarna. Innan vi hann ut för att ”mörda” den skyldige hade denne lyckats sätta sig i säkerhet i mörkret. Alla ”sov” i tälten. När vi på morgonen efter förhörde oss om eventuella skyldiga fanns det natur-ligtvis bara nollställda ansikten. Efter mer än tjugo års de-tektivarbete, där bland annat studium av förläggningsplaner och berusning av misstänkta med åtföljande förhör genom-förts, har jag nu full vetskap om vem som förövdade brottet. Svaranden går omkring i tro att det hela är preskribierat men jag vet annorlunda. Hämnden blir ljuv!

På midsommandagen seglade vi norrut förbi Varpsunds-bron. När jag skulle rigga på efter passage av bron gick inte seglet upp i likrännen på stormasten. Jag förtöjde kanoten vid några timmerlänsar och liftade med Hasse Andersson en bit norrut till udden under kraftledningen vid Ryssviken. Här hade Gulli och Johan Sarby förtöjt sin motorbåt som vi snabbt flockades omkring. Johan erbjöd sig att hämta ka-noten och efter en stund var alla båtarna samlade i den nya natthamnen. Med hjälp av en rasp ur Johans välförsedda verktygslåda fick vi min likränna att fungera igen.

Mot eftermiddagen började det regna och den nordliga vinden tilltog. Ett underligt ekipage närmade sig nu norri-från. En segelkanot med papperssegel av krigstidstyp och en rorsman iklädd stor regnrock och djungelhjälm! Vi kände honom. Det var den glade skämtaren Bengt Kollstedt som blivit ledig från sitt jobb som ”polettputte” (konduktör) hos Uppsalabuss och nu kunde ansluta sig till samlingen med sin segelkanot C3.

Efter en natt på detta ställe seglade vi på annandagen hemåt i mycket svag ostlig vind. Den första i en lång rad trevliga midsomrar med UKF var avslutad.

### 3. Hösten 1958.

Under sommaren 1958 köpte jag min första Finnjolle, S 116, som döptes till "Proppen". Den var behäftad med några småfel vad gällde måtten och för att den skulle mäta in i klassregeln måste däckets lyftas och några däcksbalkar kortas.

Finnjolleflottan i UKF på den här tiden var en av de större i landet med duktiga rorsmän. Förutom Rickard Sarby fanns även brorsonen Bert och hårdvindsseglarna Ragnar Frändestam och Hans Andersson m.fl. Bert hade vid ett EM i Neapel, endast 16-år gammal, representerat Sverige i finn-jolle med den äran. Placeringen har jag glömt. Boris Jacobsson hade vid den här tiden inte fått sitt riktiga genombrott. Det skulle komma vid 1959 års SM i Mariestad varom skall ordas längre fram.

Den stora skillnaden i kunskap inom föreningens finn-jolleseglare yttrade sig i ett synnerligen utdraget deltagarfält på klubbens seglingar. Att vi nybörjare inte hade en chans på tätplatserna var helt klart, men det var lika hård kamp längre ned i fältet bland oss som tillhörde B-laget. Ibland hade man "Ytan" eller "Trynet" framför sig efter en hård kryssuppgörelse och efter ytterligare ett varv var positionerna helt omkastade. Att bevaka en ledning över någon behärskade i alla fall inte jag 1958. (Det finns dom som anser att jag aldrig kunnat det.)

En rorsman som var helt ofarlig för andra än sig själv, var den som brukade segla med ett rött segel. Han kryssade riktigt bra en bit efter starten men lade sedan av och slörade och stagvände för resten. Han kallades visst för "Snorsläng" eller något i den stilen.

#### *Till Rasta instängd i sovsäck.*

Traditionsenligt skulle UKF:s seglare denna höst delta i Stockholms Segelklubbs Höstseglingar vid Rastaholm i Södra Björkfjärden. Det var ett fåtal som per bil kunde transportera båtarna till kappseglingarna. Det gängse sättet var att Gulli och Johan Sarby ställde upp med sin motorbåt och bogserade uppemot 10 jollar den 45 distansminuter långa resan till Rasta. Många är de UKF:are som på detta sätt blivit bogserade av Johan och Gulli, både under såväl kanot- som jolletiden.

Bogseringarna startade vanligen på fredagskvällen när alla slutat jobbet. Några var affärsanställda varför avresa många gånger blev så sent som kl. 19-20. I varje båt måste finnas en styrare som hade att bereda sig på en kall natt. Några Helly Hansen kläder fanns inte utan det vanligaste var att krypa in i en sovsäck och dra upp blixtlåset för att hålla värmen. Tursamt nog har ingen drunknat under dessa resor trots att rundslagningar skett några gånger. Komna halvvägs - till Stäket - togs alltid en kort rast varvid Gulli brukade bjuda på något varmt från kabyn. Det värmdes på flera sätt!

När bogseringen fortsatte ut på Mälarens fjärdar hade det i allmänhet hunnit bli en ny dag och framförallt en resa minns jag att morgondimman låg så tät att man såg endast den föregående jollen i släpet. Johan hittade bra och slog

inte av på farten.

Restiden var 7-8 timmar vilket innebar att klockan var i 4-tiden när man framkommen skulle slå upp ett tält för att kunna sova och på morgonen vara en fullt utvilad idrottsman. Det blev lite si och så med vilat!

Om det sedan var 4 hårda seglingar lördag-söndag och även hemresan skulle ske per bogsering i 8 timmar förstår säkert den uppmärksamme läsaren att man gick till jobbet på måndagsmorgon med ögonen hängande som sladdlampor ur skallen. Men skojigt var det!

#### *Man byggde sina egna master.*

När jag försöker minnas tillbaka på den utrustning som fanns då och jämför den med utrustning som användes i dag slår det mig att vi hade varken spärrblock på skotet eller skotlås på sargen. Skotlås började komma på en del båtar men var ganska ovanligt. Det var tungt och jobbigt att skota 10 kvadratmeter segel genom 4-skuret skot och hålla det manuellt, men det var ju segare gubbar på den tiden.

Att köpa färdiga master förekom i blygsam omfattning. Det gängse sättet, åtminstone i Uppsala, var att tillbringa en halvdag i brädgårdens granplanksupplag och försöka finna en granplanka där kvistarna var små och framförallt inte satt på ur hållfasthetssynpunkt svaga ställen. Sedan byggde man en mast i bygglokalen i järnvägsparken till en tiondel av priset för en varvsbyggd mast.

Ofta var det lika enkelt att köpa virke och bygga två master samtidigt när man ändå var i stöten. Det var tur att jag gjorde så hösten 1958. Jag provade en av masterna med seglet hissat på slipen och tyckte att den böjde sig på ett vettigt sätt. Efter att ha sjösatt båten seglade jag i den lätta sydvästliga vinden som mätte ca 3 m/s, runt piren vid startbryggan. Jag skotade hem lätt för att kryssa varvid den nya masten brakade till och de övre 2/3-delarna lade sig till vila i sittbrunnen.

Braket från masten kom inte ens i närheten av det decibel-tal som i form av skratt och glada tillrop ekade från klubbhusets och hamnens olika delar. Som tur var hade jag den andra masten som höll så länge jag minns.

#### *Hämmorojder tillhörde sporten.*

En utrustningsdetalj av sämre typ under den här epoken var de regnställsbyxor som användes. Några hängslen fanns inte utan midjeresåren skulle hålla byxorna uppe vilket inte alltid lyckades när man skulle hänga utanför jollen. Efter några åkningar in och ut med ändan över kanten satt resåren en bit ned på låren vilket innebar att när man skulle resa sig för att utföra t.ex. en gipp, innebar det att först skulle byxorna dras upp och sedan kunde manövern utföras.

Att byxorna åkte ned och ändan därför oftast var nedkyld på vår- och höstseglingar orsakade att många av oss drogs med en lindrigare och tillfällig typ av hämmorojder. Inte ett dugg lustigt!

Dessutom slarvades det ordentligt med användandet av flytväst. Den bars vanligen endast vid hårt väder vilket kan

förklaras med att många västar var otypliga kapockvästar. Den smidiga Elvström-västen började bli vanligare den här tiden och i takt med dess spridning ökade bärandet av flytväst. Rickard Sarby stoltserade för övrigt alltid med det senaste i utrustningsväg vad gällde klädsel eftersom Elvström som var banbrytande även på detta område, använde sin gamle kompis Rickard som en av provryttarna.

## 4. Finnjolle-SM i Mariestad.

1959 seglades Svenska Mästerskapen för Finnjolle på Mariestadsfjärden utanför Mariestad. Arrangerande Mariestads Segelsällskap hade lagt banorna utanför Strandbadet där man också lagt sin tävlingsexpedition och förläggningar för gästande seglare med familjer. Strandbadet hade fina campinghytter med bra standard men vi ungarlar bodde i tältförläggningar. Det här var mitt första SM och det var tydligen första gången som Mariestad ordnade stora seglingar i klassen Finnjolle. Med tiden skulle det bli många bra seglingar i Mariestad. Både Ox-cupen, Finnjolleförbundets träningsläger och nordiskt Mästerskap.

Antalet startande på SM 1959 var omkring 60 och det var första gången som jag mötte finnjollesglare från Karlstad, Göteborg och södra Sverige. Andra dagen var vinden mycket hård men jag har alltid trivts med hårt väder även om man på hemnavatten fick vara försiktig, och undvika kantringar, eftersom det vanligen inte fanns några större räddningsresurser på kvällsseglingarna. Men här vimlade det av räddningsbåtar och jag kände att jag skulle kunna chansa mer på undanvindsbogarna.

Plötsligt låg Bert Sarby och simmade med kantrad jolle framför mig och tanken slog mig; blåser det så mycket?

När jag fortsatt en bit förbi platsen där Bert simmade blev det en rundning upp till kryssen men då visade det sig att mina hemgjorda skotblock inte var av tillräckligt kvalitet. Skotblockets trissa delade sig i två delar och det blev i det hårda vädret omöjligt att segla vidare. Trots en borträknad segling kom jag slutligen på 30:e plats och jag var nöjd med det ifrån hetluften på mitt första SM.

En som fick sitt stora genombrott vid detta SM var Boris Jacobsson som med sitt nya segel gick väldigt snabbt. Dessutom hade han fått bukt med det läckande förskeppet på sin ribbkrahellbygda Finnjolle.

### *Usch vad det luktade sprit!*

Hemresan från SM blev lite äventyrlig. Min Finnjolle transporterade Bert Sarby som övre jolle på sin trailer. Själv åkte jag med Hasse Andersson som hade sin jolle taklastad på sin Ford Taunus 17 M. När vi hade kommit endast några mil utanför Mariestad så kokade kylvattnet på Forden och Hasse hällde i nytt vatten som var mycket kallt. Det fick till följd att topplocket i motorn sprack och vi fick ta in på Sexans Motell för åtgärd av motorn. Där blev vi kvar i ett dygn eftersom ett nytt topplock måste anskaffas från Göteborg. Men vi hade ju våra sovsäckar att krypa in i på långtradarmotellets skinnbritsar.

Den natten blev en natt som i ett ofrivilligt festrus. Redan när jag lämnat Uppsala hade jag ordnat en 75:a sprit som vi skulle ha till något tillfälle i tältlägret. Men det blev inget tillfälle att ta något stärkande ur flaskan (vi var ju idrottsmän för böfvelen) och allt innehåll var kvar i flaskan när vi rev tälten vid Strandbadet. För att inte brännvinsflaskan skulle ta skada hade jag lindat in den i sovsäcken men när jag kastade sovsäcken mot en sten så gick flaskan sönder utan att jag, just då, märkte det. Men när jag skulle sova den natten var sovsäcken indränkt med spriten från den krossade flaskan. Tur att inte jag skulle köra bilen dagen efter!



Hoppсан! Blåste det så mycket?

## 5. Norrtäljekometen.

På hösten 1959 arrangerade UKF en årligen återkommande tävling som kallades Fyrstadsmatchen. Uppsala, Stockholm, Gävle och Norrtäljes Finnjolleseglare gjorde upp om lagvandringspriset som uppsatts av Stockholms Segelklubb.

Man seglade tre seglingar och i varje segling fick de tre bästa från varje stad poäng för lagpriset. Uppsala vann med 91 poäng främst genom insatser av Ragnar Frändestam, Boris Jacobson, Rickard Sarby och Hasse Andersson. Bert Sarby ledde första seglingen men bröt bommen och fick utgå i den seglingen. Norrtälje fick 24, Stockholm 71 och Gävle 41 poäng.

Boris vann USS Höstregatta före Gunnar Rydholm, Stockholm och Hasse Andersson UKF, i det 33 jollar starka fältet.

### *Jag seglade aningen snabbare än vad gubben rodde!*

En episod som UKF:arna skrattade åt (dock inte jag) inträffade på en av kvällsseglingarna med en kryssbog ut till ett märke hitom Måsgrundet. På något märkligt sätt hade jag fått ledningen över mina erfarna klubbkamrater när en på den tiden känd och flitig fritidsfiskare med roddbåt och efterhängande drag uppenbarade sig framför min stäv med ca 100 meters marginal. Jag hade kurs på märket och hade förlorat ledningen om jag väjt undan för hans fiskedon, varför jag uppmanade honom att stanna för att linan skulle sjunka så att jag skulle kunna passera med mitt knivskarpa centerbord. Han hade en annan uppfattning om hur det hela skulle åtgärdas och till slut utspann sig en dialog som inte lämpar sig i tryck. Min ståndpunkt var att han inte hade märkt ut fiskedonen enligt sjöfartsbestämmelserna med en vävkula åt det håll där fiskedonen fanns.

Se där vad man i stridens hetta kan bli enkelspårig! Men jag hade ju aldrig haft ledningen någon gång tidigare.

Det hela slutade med att jag efter att ha rundat märket

blev jagad hem till Kanotföreningens hamn med "gubben" roende efter mig för allt vad han var värd. Vinden var ganska svag men jag hade turen att få en extra vindkåre varje gång han var nära att ta fast mig. Att jag var rädd är inget att skämmas för då jag visste vad "gubben" var kapabel till när han var uppretad.

Jag hann rädda båten upp på slipen och mig själv upp på kajen. Där fick jag från "gubben", som fortfarande satt kvar i båten, mottaga hotelser om att: "Jag känner igen ditt nummer (116) och skall sänka dig när vi möts igen på sjön". Jag sålde båten till Öregrund en månad senare.

### *Bygga båt - ett levnadssätt.*

En ny båt byggde jag under vintern 1959-60 i UKF:s bygglokal i järnvägsparkens underjordiska skyddsrum. Skrovet var ett fanérbakat Fairey-Marine-skrov som försågs med centerbordstrumma, däck och andra nödvändiga detaljer. Priset för en hembyggd Finnjolle var på denna tid 1500-2000 kronor enligt ett gammalt tidningsurklipp från Uppsala Nya Tidning där man också kan läsa att min broder Tommy, ordföranden Gösta Lundholm, sekreteraren Per-Gunnar Sjölin, Göran "Palle" Palmér och Robert Gauffin byggde ett antal Hornet.

Det var en tvåmansbåt med spinnaker och en slajdbräda som gästen sköt ut i lovert 90 centimeter och satt på. En racig konstruktion av kände Engelsmannen Jack Holt. Den försvann tyvärr från Sverige efter några års kappsegling.

Att bygga båt i skyddsrummet var ett sätt att leva för dåtidens ungar i UKF. Man byggde intensivt några timmar i lokalen, gick sedan och fikade på närliggande Centralkonditoriet på Kungsgatan. För det mesta var det någon som lockade hela gänget på bio och därmed blev det inte mera byggt den kvällen.

Dåtida huvudbonaden på modet inom UKF var tyrolerhatt med borste, sk. "Joddlarskorpa".

Bland de dryga tiotalet båtar som byggdes denna vinter fanns ett flertal Pigg-jollar som nu gjorde sitt inträde som juniorbåt för de minsta inom UKF.



*Att bygga sin egen båt i kanotföreningens bygglokal i järnvägsparken var vanligt vid denna tid. Från vänster; Stig Andersson (Angesten), Stig Jansson, Torsten Sandström, Rickard Sarby och brodern Ernst Sarby.*

Det var vanligare än nuförtiden att båten skulle ha ett namn, och eftersom jag hade idén att båten skulle vara svart, fick den heta "Blacky" vid sjösättningen. Målsättningen med den svarta färgen var att solljuset skulle upphetta skrovet så att det torkade ur och därmed blev lätt. Emellertid hade jag använt ett nytt impregneringsmedel "Intertoxol" som fordrade längre torktid än den tidigare så vanliga, med terpentin utspädda linoljan. Färgen började att blåsa sig så att jag var tvungen att renskrapa det nya skrovet.

För att inte få så stark upphetsningseffekt på skrovet beslutade jag att måla det i signalröd kulör.

Båtens namn skulle nu bli "Ready", i uttal ett mellanting mellan "röd" och "färdig". Dessvärre hann jag inte med att måla över den nödvändiga bredspacklingen utförd med brun Alcro-filler till midsommarseglingarna 1960 vid Norrtälje.

Båten anmäldes och seglades med det föga upphetsande namnet "Bruno".

### ***Vilken tur att jag kom försent!***

Midsommarseglingarna vid NSS:s klubbholme Flaten vid Norrtäljevikens mynning hade samlat de flesta av Gävle, Uppsala, Stockholm och Norrtäljes Finnjolleseglare. Banan var belägen på Björkfjärden en bit från klubbholmen. Min klocka gick fel och därför missade jag tiden fullständigt vid avfärden från klubbholmen ut till startplatsen. Jag fann mig plötsligt stående helt ensam på holmen och fick en faslig fart ut mot banan. När jag kom fram hade starten gått för 5 minuter sedan och det var bara att segla en helt egen väg på kryssen för att försöka komma ifatt de andra. En mycket kraftig vindkantring hjälpte mig och plötsligt var jag tvåa efter Bosse Ehrenblad från Stockholm. Den ordningen höll ända in i mål. (Sensmoral: Ge aldrig upp!)

Efter måltidsrast på holmen gick vi ut till andra start för en segling där vinden ökat ordentligt. Bosse Ehrenblad hade sin hamn mellan seglingarna vid Gräddö och i den hårda kryss som för hans del förde till startplatsen hade han tagit ut för mycket av krafterna. Vi andra hade en lättsam halv-vindsbog som tillät lite vila före start. Detta skulle visa sig ha betydelse för utgången. Bosse kom en bra bit ned i fältet medan vår egen Boris Jacobsson segrade med några hundra meters marginal före undertecknad som åter kom på andra plats i en vindstyrka som passade perfekt.

Med två andraplaceringar vann jag regattan totalt och kallades en tid för "Norrtäljekometen". Som bekant är en komet med tiden dalande och det gällde även denna.

### ***SM i Finnjolle 1960 i Lysekil.***

1960 års SM gick i Lysekil. Mina föräldrar skulle tälta i Ramsvik en bit norrut och satte av jollen och mig på ditvägen. En gymnastiksal blev förläggning och hur minns vi inte danskättade Ole Bundgaards glada trumpetspel på fritiden eller Nalenkomikern Mats Bahrs gummiansikte på våra kvällsaktiviteter.

Hur det gick på seglingarna för mig har jag glömt utom att det under en segling kom ett slagregn av nästan tropisk modell. Regnet pressade ned båten och man fick hänga för fullt trots att det inte blåste det minsta. Mästare blev Björn G Rosén, Göteborg, följd av Boris Jacobson med endast 1/4 poängskillnad!



*Min andra Finnjolle, nr 221, som en tid gick under namnet Bruno.*



## 6. Sista segelkanotbyggena

Till säsongen 1960 gjorde plasten på allvar sitt intåg i Kanotföreningens flotta. Rickard Sarby hade samlat en grupp UKF:are omkring sig och byggde under stort hemlighetsmärke 5-6 finnjollar med plastskrov som försågs med trädäck på gängse sätt.

”Hemliga klubben” byggde i en lokal på andra våningen i ett numera rivet äldre hus på Vaksalagatan, inne på gården där det gamla EPA-varuhuset låg. Lokalen var trång och hade lågt i tak vilket skapade en stark och irriterande koncentration av styrngaser när gjutningen var igång. För att skydda sig mot detta hade byggarna (läs; Rickard) tillverkat skyddsutrustning som bestod av gamla gasmasker från försvaret. Anslutningen för andningsfiltret hade ersatts med en slanganslutning där en slang kunde kopplas som gick till utblåsningsidan från en dammsugare. Jobbigt att bära men effektivt.

Plasten som användes var ganska krånglig att blanda till då fyra komponenter skulle blandas ihop, i exakta doser. Numera tillsätts som bekant endast härdare.

### *Han tog kaffevattnet från sjön!*

1960 hade Upsala Nya Tidning en serie under rubriken: ”Ordföranden har ordet”. Vår Gösta Lundholm hade där en längre utläggning om hur bra vi hade varit, och skulle bli. Hela flottan i hamnen bestod av 80 båtar men här hade nog vännen Gösta räknat in både räddningsbåten ”Femett af Granberg” och alla paddelkanoterna.

Klubbmästare det här året var Bengt Kollstedt med fästmö som höll en kafeteriarörelse av sällan skadat slag. Det var service alla dagar året runt närhelst det var någon aktivitet i klubbområdet. Mustigaste kaffet serverades under vinterhalvåret när vattenledningen var avstängd. Det berodde på att Becke tog kaffevattnet från sjön!

Nämnde Bengt Kollstedt och Jan Gunmar var de UKF:are som vid den här tiden byggde de två sista(?) segelkanoterna. Jan Gunmar som var en hejare vid ritbordet - vid det andra bordet också förresten - höll i ritpennan för detta gemensamma E-kanotbygge.

Om jag minns rätt var kanoterna helt avpassade för utfärdsegling med porslinslådor akterut i sittbrunnen. Akterspegelns höjd var ritad för skonummer 43. Besättningen skulle kunna övernatta liggande på rygg med fötterna akterut utan att tårna fick ta i däckets undersida.

### *Jag blir flygsoldat.*

15 november 1960 ryckte jag in till värnpliktstjänstgöring på mitt ordinarie jobb vid F16. Förutom nackdelen att gå i uniform innebar detta en inskränkning av ledigheten. Alla vardagskvällar skulle flottiljvakten passeras före kl 22.00, vilket oftast resulterade i att jag måste avbryta kvällseglingar och vara klar kl 21.00 i hamnen för att hinna cykla ut till F16 i tid.

Under vinterhalvåret 1960-61 byggde jag en OK-jolle åt

Ulf ”Nutte” Gauffin för att ha något att göra och slippa sitta på en tråkig kasern.

När säsongen tidigt startade 1961 hade UKF liksom föregående år ett antal träningsseglingar innan poängseglingarna första maj tog sin början. Den första poängseglingens finnjolleresultat var sålunda: 1) Boris Jacobson, 2) Bert Sarby, 3) Anders Schwan, 4) Ingemar Nilsson, 5) Hans Andersson, 6) Hans Forsberg, 7) Ragnar Frändestam, 8) Rickard Sarby, 9) Björn Hedlund, 10) Björn Eriksson.

OK-jollar: 1) Ulf Gauffin, 2) Bo Svärd, 3) Hans Olsson.

Trots det kalla vårvädret var 20 finnjollar, 4 Hornet, 4 OK-jollar och ett tiotal Piggjollar redan i farten. OK-jollarna hade sin Ekolndebut denna helg. En båt mycket lämplig för amatörbygge hade införts i UKF och det skulle framledes byggas ett flertal. Kostnaden helt färdig inklusive segel och utrustning var 1050 kr. Detta var ungefär hälften av vad en amatörbyggd finnjolle kostade. Ett finnjollesegel närmade sig 700 kr.

Att dacronet började komma som segelmaterial och slå ut bomullen hälsades med tillfredsställelse av de som ville sy sitt segel själva. Bomullen som tøjde sig efter en tids segling krävde att segelmakaren kände till exakt hur seglet vid olika skärningar till slut skulle bli perfekt. För att inte tala om hur ett bomullssegel såg ut efter en regnskur! Dacronet innebar att som seglet blev sytt, så förblev det.

Priset på duk kontra färdigt segel var 1:4. Man kunde alltså sy fel på tre segel och få det fjärde bra utan ekonomisk förlust. Och så lätt det blev att ändra ett segel!

De mest aktiva segelmakarna var Rickard Sarby och Anders Schwan. Anders blev som bekant ett duktigt proffs inom denna bransch.

### *Midsommar med Sigtuna poliskår - den hedersmannen.*

Den här våren inleddes det samarbete med USS och ESK som resulterade i de träningsseglingar på fasta bojsystem som än i dag förekommer två gånger per vecka.

Årets midsommarfirande 1961 avhölls i Sigtuna dit ett större antal ynglingar avseglade på midsommaraftonens morgon i en hård sydvästlig vind men i övrigt varmt och vackert väder. Första vurpan inträffade utanför Skokloster slott där Hasse ”Göken” Forsberg slog på roten med 98:an. Vi andra seglade som vanligt omkring och tjattrade: -”Har Du tvålen med dig” osv. under det att folk på land befarade en sjöolycka. Hasse seglade denna helg iförd en bygghjälm, en vana som några av oss tagit upp efter en olyckshändelse vid en gipp som drabbade Ragnar Frändestam. Bommen hade slagit upp ett jack i huvudet på Ragnar som måste sys på sjukhus.

Alltnog, Hasse och hans blöta sovsäck och genomdränkta limpa bärgades och vi fortsatte mot Sigtuna. Komna förbi Bondkroken som bjöd på en hård kryss var det nästa båts tur att bada. Robert Gauffin och hans gast tippade med en Hornet på den grunda fjärden före Erikssund. Under resningsförsöken vände båten med masten nedåt. I detta läge drev

”vraket” på grund med masten i sned vinkel in i bottendyn på ett sådant sätt att Robban måste ta hjälp av den argsinste skepparen på M/F Skofjärden som passerade vid tiden för haveriet. Bogseringsriktningen blev mindre lyckad i hastigheten och resulterade i att den i dyn sittande övre fjärdedelen av masten bröts av. Slutseglat för den helgen!

Vinden hade under dagen ökat avsevärt och när brovakten Karlsson öppnade Erikssundsbron planade vi igenom i en fartupplevelse som var bland de största jag upplevt i finn-jolle. Illusionen av fart förstärktes genom det blanka vattnet i sundet och närheten till land på båda sidor. Vi formligen flög fram!

Läger denna midsommar slogs på Broholmen i sällskap med de fasta invånarna, myrorna. De fanns överallt, i mat och sovsäckar, kläder och tält. Men vad gjorde det bara man fick gå på Klockbacken en midsommaraftonskväll. De flesta av oss följde efter dansen Sigtunastinsens dotter till porten. Som bekant finns ingen Stins i Sigtuna och därför finns det ingen stinsdotter heller.

### ***Vådan av kanotcamping.***

Låt mig här berätta vad som hände en av vara kanotseglande medlemmar i Sigtuna hamn en midsommarafon i mitten på 50-talet. Han hade varit uppe på Klockbacken och dansat samt därstädes stiftat bekantskap med en förtjusande flicka i vacker sommarklänning och högklackade skor. Jodå, hon var visst intresserad av att komma ned i kajutan på hans båt och titta på några etsningar.

Efter en nattlig promenad genom det alltid fagra Sigtuna kom det tätt sammanslingrande paret ned till hamnen där C-kanoten ”Evelina” låg förtöjd vid bryggan. Över sittbrunnen var sittbrunnstältet uppspänt i fallen från stor- och mesanmasterna samt fastsatt i relingen med de för ändamålet avsedda fästena.

Vid besvärliga passager bjuder etiketten att herrarna går före. Vår världsvane UKF:are satte därför ned foten på fördäcket, gungade undan masten och fortsatte över däckets ned i tältet. Den galanta damen hade i mörkret inte uppfattat alla finesser i det handlingsmönster som ingår när man skall passera masten på en smal centerbordsbåt. Hon satte därför ned foten på fördäcket och skulle gå förbi masten då denna började luta oroväckande mycket.

När lutningen ökade, sökte hon stöd genom att hålla hårdare i masten som därmed lutade ännu mera. Ni förstår naturligtvis hur det slutade?

Ja, just det, kantrad kanot och badande dam!

Att gråtande kvinnor behöver tröst är allom bekant och särskilt gråtande kvinnor som ofrivilligt klädsimmar i mörker. Den enda tröst som bjöds vid detta tillfälle var ett rytande från vår i sittbrunnstältet instängde UKF:are som vrålade:

- Vafan grinar Du för!
- Snyft, -- Jag har tappat en sko, -- snyft!
- Jamen, Du har ju den andra!

Att titta på några etsningar var det inte tal om i fortsättningen.

## **7. Det gick högre vågor och blåste mera förr i tiden.**

Vårt klubbhus eldhärjades 1982. Det vi alla har fruktat om detta gamla fina trähus har alltså hänt, nu i samband med ett av de många inbrott som drabbat UKF genom åren.

Det är heller inte första gången som röde hanen har hem-sökt oss även om han de tidigare gångerna endast svett fjäd-rarna vid lättare tillbud. Under mina år i UKF har det mig veterligen hänt 2 gånger varav det ena tillbudet inträffade i verkstaden efter självantändning i en linoljedränkt trassel, men den lilla branden släcktes snabbt av några tillskyndande medlemmar. Det andra tillbudet kunde ha slutat allvarigare eftersom det inträffade en natt när många medlemmar bodde i övernattningsrummen. En gästande flicka på ett av rummen kastade mindre välbetänkt en fimp genom fönstret ned på bryggan av trä som fanns tidigare runt byggnaden. På natten kom turligt nog ett kraftigt regn varför vi på morgonen kunde konstatera en förkolnad yta cirka en kvadratmeter stor i bryggan. Puh!

### ***Vilket härligt ungarliv!***

När man står och tittar på den östra flygelbyggnaden kan man inte glömma allt trevligt som där genom åren inträffat. Vilken perfekt lokal var inte detta för snacket efter seglingarna över en kopp kaffe på något av rummen. Rickard, eller någon av de andra erfarna medlemmarna, delade med sig av sitt kunnande oftast ritande en kappseglingssituation på en servett eller vadsomhelst i pappersväg. Nuförtiden har alla så förskräckligt bråttom att komma iväg från klubben när kvällsseglingen är avslutad. Kanske beror detta på den stressiga tidsålder vi nu lever i men jag tror att i det gamla systemet med tilldelade övernattningsrum kunde var och en ordna en mysig ”hemmiljö” som lockade till eftersnacket mer än ett sterilt omklädningsrum.

De rum som hade den mysigaste miljön innehades av de äldre medlemmarna Gösta Lundholm, Perken Sjölin och Rickard Sarby samt Boris Jacobsons där det syntes att Monica pyntade. Men de övriga rummen var i allmänhet typiska ungarlarum med spartansk inredning. Städning i dessa rum kunde initieras av ett hastigt påkommet dambesök. När fotstegen från sådant besök hördes i trappan kom ordern från rumskompisarna:

- ”Undan med allt skit, men snabbt!”

Det var därför man långt senare kunde hitta grön limpa, ruttan filmjolk och härsket smör underst i garderoben.

### ***Johan Sarby utökar gränserna hos UKF.***

Öster om den östra flygeln fanns, före det utfyllningen gjordes, en uppdragningsramp och på sidorna om denna ramp slipar för kanoter och jollar. Området var betydligt mindre än nu men utökades efterhand genom att dåvarande Båthusförvaltningens ordförande Johan Sarby med jämna tidsmellanrum flyttade torrdasset som stod i hörnet upp emot slän-

ten. På dassets ena hörn var fästade taggtråden som markerade UKF:s område som på detta sätt blev mer omfattande.

Det var på detta dass som broder Tommy satt en somrardag och gjorde sina behov när skämtaren Hasse Forsberg närmade sig med en surströmning i högsta hugg. Den kastade Hasse in genom luftgluggen i övre delen på dörren varefter surströmningen hamnade på ryggen innanför en tjock tröja som Tommy hade på sig. Vrålet som hördes inifrån dasset var ingenting emot den jakt som vidtog genom klubbhuset. Det slutade med att Hasse låste in sig på rummet och fann för gott att fönstervägen försvinna från föreningens område några dagar.

Vid närmare eftertanke märker jag att sättet att hänga segel i segeltorken har förändrats under 25 år. Tidigare fick seglet sitta kvar på bommen som hängdes upp över en ställning varefter seglet veks över den horisontellt liggande bommen. När trimtamparna senare ökade i antal blev det svårare att ta loss bommen från båten och det blev därför seglet som lossades och istället hängdes upp i segeltorken på krokarna. Numera sitter på de flesta Optimistjollar hela riggen ihopsatt och ställs in komplett i torkställ.

### ***SM i Rasta blev ett SM med efterräkningar.***

Efter den här utvecklingen om vårt klubbhus skall jag nu fortsätta att berätta i tidsföljd som tidigare. Förra memoaravsnittet slutade med midsommarfirande i Sigtuna 1961 och jag skall nu komma till Finnjolle-SM 1961 som några veckor senare avgjordes i Rasta vid Södra Björkfjärden.

Genom närheten till Uppsala deltog de flesta av våra finnjolleseglare i dessa extrema lättvindsseglingar som vanns överlägset av Göran Andersson från Marstrand i Finnjollen nr 144. Om jag minns rätt vann han samtliga delseglingar genom att gå rätt väg, det vill säga hålla sig ute på kanterna av "Björken" och ha en enorm fart. Det senare skulle få sin förklaring vid den efterföljande kontrollmät-

ningen som enligt reglerna för SM skulle utföras före prisutdelningen. Mätningssmannen som var vår egen, genomärlige Gösta Lundholm, fann att kölkurvans krökning var mycket för krokig och meddelade detta till tävlingsledaren Torsten Gustafsson som inte tog någon notis om detta utan började prisutdelningen. När prisutdelningen väl startat gick den inte att hejda. Självt fick jag en blomvas i 22:a pris.

Mätningssmannen Gösta Lundholm och många fler slogs för att Göran Andersson skulle fråntagas sin titel i enlighet med reglerna då båten inte var en Finnjolle på för farten väsentliga punkter. Finnjolleförbundets styrelse med Karlstadsanknytning var av en annan uppfattning och gjorde en vecka efter SM en kontrollmätning som luktade uppgjort. Det visade sig också att denna båt efter att ha varit borta från kappseglingsbanorna i ca 2 år började seglas av Görans broder Sture varvid den ånyo gick misstänkt fort i lätt väder. Vid en kappsegling i Mariestad begärde jag att båten skulle kontrollmätas på nytt. Därvid jag blev ordentligt utskälld av några Karlstadsseglare men stod på mig. När kontrollmätningen var klar visade det sig att jag hade haft rätt; 144 var fortfarande ingen Finnjolle. Lika grova fel som tidigare. Det blev tyst på dom som skällde!

Vid ett mycket stormigt årsmöte i Finnjolleförbundet, förlagt till Örebro, försökte vi ånyo få styrelsen att ändra sig men dessa herrar var inte intresserade av att det hela skulle gå rätt till.

### ***Jag protesterar mot seglingsnämnden - inte populärt.***

Senare på hösten seglades USS Höstregatta som för Finnjollar hade rangen av A-segling, det vill säga beaktades särskilt i uttagningsssammanhang till större tävlingar. Efter söndagens första segling - tävlingens tredje - seglade samtliga i hamn för matrast som brukligt var på den här tiden. En fast starttid var angiven i programmet men med hänsyn till att den föregående seglingen avslutats tidigt beslöt seglings-

*Starten för Finnjollarna har gått! Boris Jacobsson i nr 318 har bra koll på Göran Andersson i nr 144.*



nämnden att tidigarelägga den sista seglingens start. Detta meddelades muntligt på ett sätt som inte trängde fram till alla deltagare. Vi var många som satt utom hörhåll på rummen och spisade lunch.

Sista seglingen startades därför trots att 1/4 av deltagarna inte hunnit ut. Reglerna tillät fortfarande att man protesterade mot seglingsnämnden. Detta gjorde "Elaka Inkan" samt underlät tillsammans med flera andra att starta. Seglingsnämnden erkände sitt misstag i samband med målgången av denna segling och ogiltigförklarade densamma till stor uppkommande ilska för "Bagarn" Nilsson Stockholms SSK, som vunnit seglingen.

Den sålunda ogiltigförklarade seglingen omstartades omedelbart, i en vind som var snabbt ökande. Och nu blev det hårdvindskör som hette duga. Av 55 startande i 5 m/s kom endast 17 i mål, varav de flesta "badat" minst en gång. På sista varvet blåste det 18 m/s. För min egen del missade jag hängremmarna vid kryssmärket och rullade ur båten, som kantrade - varvid min fina lappmössa med stor tofs och skärm gick till "Sjöberg". Jag reste båten och lyckades segla den läns genom de öppna akterportarna och självlänsarna. Mina knähöga stövlar av "bonddrängsmodell" var emellertid proppfulla med vatten och orsakade ett nytt bad efter några hundra meter. Vid nästa resning tömde jag stövlarna först och sedan båten.

Av de övriga prominenta badarna kan nämnas Fred Miller USA med två bad och Boris Jacobsson med tre bad. En som inte badade var helt suveräne Bernt Andersson Karlstads Kanotförening som seglade iklädd en jättestor överrock och vann överlägset i ensamt majestät. Själv kom jag i denna segling 12:a. Totalplaceringen har jag glömt liksom allt skäll från dom som placerat sig bra i den ogiltigförklarade seglingen. Men en skojig sista segling var det för oss tjockisar som ätit vår gröt och gått till sängs bajsnodiga med avsikt att öka hängvikten.

## 8. Vår nya räddningsbåt.

När jag började i UKF 1956 fanns i föreningen en räddningsbåt som hette "Ymer". Namnet hade denna flatbottnade eka fått genom sin verksamhet som isbrytare i klubbhamnen på vårkanten. Det var redan då en massa vårheta seglare, som ville ha en ränna i isen ut till öppet vatten för att kunna segla så tidigt som möjligt. Det fanns också en nybyggd 4,5 meters plywoodbåt som byggts av Rickard Sarby m.fl. Denna båt hade fått det vackra namnet "Femett af Graneberg" på målat i aktern.

Den ökande jolleseglingen på juniorsidan med Pigg-jollar i 60-talets början tvingade fram en bättre och större räddningsbåt. Upplands regemente annonserade 1961 och ville sälja 18 stycken överskeppningsbåtar avsedda för 10-12 man. Vi ville köpa en enstaka båt men var tvungna att lägga ett bud på hela partiet.

Vi var högsta anbudsgivare med 1.800 kronor och stod plötsligt som ägare till 18 stycken båtar, som skulle säljas vidare. Styrelsen hade innan köpet hört sig för med andra båtklubbar i vår närhet om de var intresserade att köpa någon båt. Denna förfrågan resulterade i att större delen av båtarna levererades direkt för priset 200 kronor. Några privatpersoner köpte också dessa helt öppna skrov och försåg dem med de mest skiftande överbyggnader. Bland det absolut fulaste var en ruff utförd av en överdel till en Volkswagenbuss.

Föreningen skulle som sagt ha en båt själv. Gösta Lundholm ritade en snygg överbyggnad med ett litet däck och en hytt i främre delen. Målsättningen på motorsidan var att det skulle monteras en inombordare. Detta var dyrbara saker för en liten förening men någon hade fått tag på en encylindrig Sachsmotor avsedd för stationärt bruk. Motorn var luftkyld. Vi var något betänkta för encylindriga lösningar då vi trodde att vibrationerna skulle bli för svåra i ett båtskrov.



*Kanotföreningens hamn 1963 med Pigg-jollar, OK-jollar och Finnjollar. I centrum ligger den nya räddningsbåten som Gösta Lundholm och Ingemar Nilsson byggde.*

Efter kontakt med en av Monark-Crescents konstruktörer blev vi lugnade och byggde in motorn tillsammans med ett propelleraggregat. För att få tyst gång byggdes en motor-kåpa i plywood över motorn. Till de stora problemen med motorlösningen skall jag be att få återkomma senare.

Båten byggdes färdig under vintern 1962, av i stort sett Gösta Lundholm och undertecknad. Av tidsskäl kom aldrig fönsterglas att sättas i ruffen och tur var väl det. Vid provturen visade det sig att båten blev vindkänslig så att den lade sig med aktern mot vinden när den skulle ligga stilla. Denna egenskap hade naturligtvis förvärrats om ruffen fått ett större vindfång med rutorna monterade.

### ***Påskfest med raketer.***

Inför påsken bestämde klubbmästaren att vi skulle ha en fest på klubbbrummet för att hälsa den annalkande våren. Till Påskaftonen inköptes därför de för en lyckad fest nödvändiga ingredienserna. Jag och några andra hade inköpt fyrverkeri som skulle avskjutas när mörkret fallit.

På festen deltog också det förtjusande föremålet för min hetaste längtan. Ni vet hon som nu är min hustru. Hon kom till festen iförd sin dåvarande fästman som var måttligt road av att tillbringa en kväll med seglare, framförallt eftersom det var illa dolt att jag hade ett visst intresse av den sköna i hans sällskap.

Jag förstod att här gällde det att göra ett gott intryck och spelade ut hela mitt register som på den tiden såväl som nu begränsades av en viss blyghet inför det motsatta könet. Det gällde bland mycket annat att hålla igen på det som fanns i glaset. Nåväl, inga större blamager inträffade förrän det blev dags för fyrverkeriet. Men då blev det!!

Vi som skulle avföra raketer och smällare gick ned på gården medan övriga gick ut på balkongen för att bevittna sceneriet. Jag hade köpt en stor kartong med olika typer av pjäser nedpackade. Om jag minns rätt hade jag en av de

största kartongerna och eftersom några av de övriga pjäsinnehavarna hade gått omkring och smällt under kvällen hade dessa redan gjort slut på sina raketer och sneglade på min låda. För att förhindra att dessa ”stökiga” personer norpade ur min kartong ställde jag mig gränsle med kartongen på marken mellan skorna.

Vid denna tidpunkt var det lite si och så med precisionen i fingrarna. Jag fick iväg en raket men i försöken att tända nästa smällare måste jag ha tappat en tändsticka ned i fyrverkerikartongen. Packningsmaterialet bestående av s.k. krollspint tog eld. Det tog sig ordentligt utan att jag i mitt ”festliga” tillstånd märkte det. Efter några sekunder hade elden nått flera fyrverkeripjäser och jag måste utföra en ny form av häxdans med svedda byxor bland alla häxpipor, flygraketer och smatterband som sprutade åt alla håll.

Stor skam, jag som ville göra ett gott intryck! Nåja, hon tände ju själv ordentligt efter en tid, .... På mig.

### ***En äventyrlig bogsering till Rasta.***

Till den sedvanliga Pingstregattan i Rastaholm 1962 skulle tre stycken av Stockholms Segelsällskaps inköpta överskeppningsbåtar levereras sjövägen. Denna sjöresa med UKF:s nya räddningsbåt som dragare hade jag själv framdrivit. Det var flera inom föreningen som tyckte att lastbilstransport var bättre men med min envishet fick jag min vilja igenom.

De tre båtarna staplades inuti varandra och i lasset lades också Hasse Anderssons finnjosle. Det var ett ordentligt lass som skulle dras på räddningsbåtens jungfruresa. Förutom jag själv deltog i den här resan Janne Norling och ”Pigg-Bosse”, den senare en junior som även gick under öknamnet ”Bog-pisset”. I kyrkoböckerna hette han Bo Eriksson.

Vi startade på eftermiddagen före Pingstaftonen i lugnt väder, som varade hela resan. Den uppskattade tiden till Rastaholm var 9 – 10 timmar men komna endast förbi Sjugra-



*Finnjoslesegelare i väntan på vind.*

*Från vänster; Karl-Erik Dovers-  
ten, okänd/skymd, Bert Sarby,  
okänd/skymd, Bosse Frimans-  
son och sittande på förstäven,  
Hasse Andersson.*

narsudde på Ekoln började problemen. Brandrök steg upp från motorrummet varför vi snabbt stängde av motorn och rev av locket på motorkåpan. Det brann friskt i trävirket intill den vitglödgade ljuddämparen men vi hade hela sjön med släckmedel och faran avväjdes snabbt.

Den luftkylda motorn var helt enkelt överansträngd av att dra det tunga lasset i den fart vi hade räknat med. Vi konfererade en stund om vi skulle avbryta resan men visste att det stod många belackare vid kanotföreningens hamn. Dom väntade bara på att vi skulle misslyckas. Det skulle vi inte unna dom!

Resolut plockade vi bort hela motorkåpan för att motorn skulle kylas bättre och sen fortsatte vi med gasreglaget på något mer än tomgång. Genom den lägre farten kom resan istället för beräknade 9 – 10 timmar att ta ungefär 14 timmar.

Under dessa långa timmar hade vi mer än en gång anledning att gratulera oss själva till vår omtänksamhet att på resan medtaga hörselskydd och dubbelluftmadrass. Bullret var så högt att hörselskydden som normalt användes vid motorkörning av jetflygplan kom väl till pass. Men luftmadrassen då?

Jo, genom att den encylindriga motorn orsakade svåra vibrationer måste vi ha luftmadrassen att lägga oss på och vila från skakningarna. Vid två tillfällen stannade motorn och startade inte förrän förgasarna rengjorts ordentligt. Men till Rasta kom vi med hela lasset i gryningen, starkt förse-nade. Hemresan med endast en finnjolle på släp gick på nio timmar.

Motorn ersattes senare av en utombordsmotor som placerades i en brunn inne i båten och detta var en betydligt bättre lösning. Båten såldes till en privatperson i slutet av 60-talet.

---

## 9. Säsongen 1962.

### *Jag blir juniorledare i UKF.*

I det förra memoarkapitlet berättade jag om bogseringen till Rasta i södra Björkfjärden och mödorna kring denna utfärd. Ett av skälen till att få UKF:s nya räddningsbåt till Rasta var att större delen av UKF:s Piggjolleseglare ställde upp i SSS Pingstregatta för centerbordsbåtar. Jag var vid den här tiden ansvarig juniorledare, - ett mycket trevligt jobb.

Att ha en egen fölgebåt på plats är som bekant bra även om juniorsegling med så här små båtar på den tiden skedde direkt utanför klubbhusets ankarudde vid Rasta. Att det där var lä och därför chansigare spelade mindre roll, huvudsaken var att ungarna var i närheten av hamnen. Nuförtiden är det ju betydligt tuffare och sportsligare med tävlingsbanorna på öppet vatten.

I juniorleden fanns då ett flertal småttingar, som skulle bli seglarkändisar inte bara i Uppsala; Olle Bertze, Christer



*Junioren Olle Bertze gör iordning sin Piggjolle inför en kappsegling i Rasta.*

Wallsten, Jan Andersson, Tomas Borg (TB:s Sjösport) m.fl.

Jag minns att våra juniorer tittade storögt på den tidens fartvidunder, den internationella segelkanoten, IC-kanoten. Den var c:a en halv meter bred, sju meter lång och bar en segelyta av 10 kvadratmeter. Rorsman satt på en slajdbräda, som kunde skjutas ut i lovart en och en halv meter! Det blev mycket bada, men fort gick det.

Seglingsnämnden satt bekvämt tillbakalutad i en trädgårdsmöbel på en udde och signalerade starten med restaurangkockens dubbelbössa.

I helgen kring Kristi Himmelsfärdsdag seglade föreningens finnjolleseglare i Mariestads Ox-cup, en segling, som var mycket stor med internationellt deltagande. Till den här säsongen hade Boris Jacobsson köpt sin 318, som han skulle bli mycket segerrik med. Här slutade han som sammanlagt fyra.

Andra nyheter så här i säsongens början visade sig vara plastbyggen, som kommit från "Hemliga klubbens" lokaler i Uppsala. Det var några förtrogna kring Rickard Sarby som



Ragnar Frändestam i 322 och Rickard Sarby i 309.

i den gamla skrovformen byggt sig varsitt nytt skrov men nu försett dessa med nyheten; plastdäck. Bert Sarby seglade med nr 316 och Ragnar Frändestam med nr 322. Rickard själv hade 309 och valt sina gamla favoritfärger, chockrosa skrov med mycket ljusblått däck. Båten hette Blue-Rose.

Här uppträdde också Arne Åkersson från Gävle i en båt med nummer S-90 som visade sig vara amerikanske Uppsala-bekantingen Fred Millers gamla New Port-jolle. Båten fick slutligen svensknymret S-321 och med denna vann Arne senare ett VM.

Vid Ox-cupen seglade också ett glatt lag från Runns SS i Falun vars bullrande dominant var Janne Eld. I detta gäng fanns också en - framför allt på kvällarna - talför tandlös herre som avsåg att göra sitt namn odödligt genom att bli den förste, som hoppade med postcykel utför den nya skidhoppbacken i Falun. Någon odödlighet genom sina seglarinsatser kunde han inte få.

På midsommaren 1962 avhölls regatta i Sigtuna och Boris fick ur handen på färghandlare Wasting mottaga första priset. Wasting var Sigtuna båtklubbs mångårige ordförande och allt i allo.

Det blir mycket om Boris i det här avsnittet. Det är naturligt eftersom detta var hans första riktigt stora år och dessutom tycker jag att det är trevligt att få berätta om en av dåtidens duktiga kollegor inom UKF.

Till årets EM-seglingar, som gick i tyska Kiel, hade Boris uttagits för att som ende svensk representera fosterlandet. Med på resan var också hustru Monica och Rickard Sarby, som tolk och reseledare. Dessa två har för övrigt betytt väldigt mycket för Boris framgångar. Visste ni t.ex att Boris i början av 60-talet funderade på att lägga av seglingen när framgångarna uteblev och i stället skulle börja köra motocross. Monica som såg en oljig framtid i en depå köpte då för egna pengar ett Benrowits- eller Örtengrenssegel, - jag minns inte så noga tillverkaren - som Boris blev mycket framgångsrik med. Vilken annan hustru ställer upp på det viset?

Dessa EM-seglingar avgjordes inte förrän i de sista två delseglingarna. För att bli vinnare måste Boris segra i båda sista, samtidigt som fransmannen F. Jammes misslyckades på minst en av de återstående seglingarna. Nerverna spelade fransmannen ett spratt och han seglade dessutom av masten i en av de avgörande seglingarna. Uppsala Kanotförening hade fått sin första Europamästare i finnjosle!

### ***Boris Jacobssons chaufför imponerade på japanerna.***

Mitt i semestern avhölls Marstrandsregattan, som Boris skulle delta i. Dessvärre var han mycket sjuk och jag, som hade semester, blev tillfrågad om jag kunde köra bil och släp ned till Marstrand med Monica och sjuklingen nedpackad i baksätet. Jag hade aldrig varit i västkustens seglarmetropol och tyckte att det lät spännande varför vi efter en lång resa befann oss i Marstrand med Boris, som hade tillfrisknat ordentligt under resan.

Japanerna hade inför Tokyo-OS 1964 börjat sina grundliga förberedelser och deltog med två aktiva och två ledare varav den ene ledaren var enögde doktor Osaka, som senare blev överledare vid seglingarna i Tokyo. Deras främste aktiva hette Takashi Yamada i finnjosle J-37.

I den fölgebåt som Monica och jag fick låna av bekanta i Marstrand hade vi de japanska ledarna som våra gäster en dag och de var imponerade av att en svensk finnjoslesegelare hade egen chaufför. Största intrycket gjorde nog Boris som, trots den tidigare sjukdomen, vann alla seglingarna och blev överlägsen segrare.

Den i särklass sämste på Marstrandsregattan var en okänd turk som var flera kilometer efter de andra i mål.

Guldpokalen i 5,5-klassen hade gått av stapeln omedelbart före och ett flertal läckra racers i denna klass låg kvar i hamnen liksom en mängd lyxbåtar som tillhörde den norska och göteborgska redarsocieteten. Vilka båtar, vilka pengar!

Boris tog även detta år, 1962, sitt första SM som skulle följas av ett per år fram till 1965. Fyra SM på raken!

Mitt eget seglande detta år var av mindre omfattning genom den satsning som jag gjorde på juniorledarjobbet. Min träjosle nr S-221 sålde jag till Tyresö på hösten 1962 och började se mig om efter en plastfinnjosle som passade plånboken hos en statsanställd. Mera om detta i kommande avsnitt.

## 10. NM i Finland 1963.

### *Finnjolle i plast.*

På hösten 1962 fick jag erbjudande att köpa ett halvfärdigt finnjolleskrov i plast av Calle Säfwenberg. Calle hade varit med i "Hemliga klubben" och byggt båten men inte fått den färdig på grund av bristande tid. Jollen var av den senaste modellen med plastdäck och inbyggda tankar på sidorna. Till färgen svart/gul.

Frånvaron av flytkraft i form av trä i skrovet visade sig senare ha stor betydelse för möjligheterna att resa detta skrov efter kantring och segla det läns genom luckorna i akterspeglarna. Det var betydligt lättare med den tidigare träjollen som jag hade haft. Flyttankarna var placerade på samma sätt i båda jollarna men det var inte förrän jag stängt in förskeppet med vävarmerad gummiduk som jag fick en förbättring till stånd i plastjollen. Gummiduken var försedd med ett kraftigt blixtlås för att kunna besiktiga mastfoten samt packa eventuella tillhörigheter. Det var ju fortfarande aktuellt att någon gång "mörsa" (campa) med tävlingsmaskinen.

Jollen byggde jag färdig i föreningens bygglokal i järnvägsparken under vintern. Bygglokalen var ett skyddsrum från andra världskriget som Uppsala Stadsfullmäktige 1946-47 skänkte till Uppsala Kanotförening. Staden bekostade också bandsåg och kutterhyvel. Mitt jobb med jollen inskränkte sig till att montera beslag och att i trä tillverka durkar, mast och bom.

Vid den här tiden började det bli alltmer vanligt att köpa "färdigtrimmat". Detta gällde såväl detaljer som hela ekipage. Broder Tommy köpte, i kraft av sin inom byggnadsbranschen förvärvade stora plånbok, en färdig jolle från EL-

*För den som åt mycket gröt och gick till sömns bajsnödig blev kroppsvikten lämplig för hårdvindssegling!*



vström Boats i Danmark. Detsamma hade Boris Jacobson gjort året före. Jag, som var avlönad från kungens lilla kaka fick själv bygga så långt det gick. En färdig mast kostade ca 1.000 kronor medan man själv kunde bygga en för 250:-. Tommy fick segelnummer 384 och jag själv 385.

### *Bröderna Nilsson far east.*

Under juli skulle Tommy och jag pröva våra krafter vid Nordiska Mästerskapen 1963 för finnjollar i Helsingfors. Vi lastade båda finnjollarna på trailern bakom min lilla Volkswagen, ett hemskt stort lass. Via Norrtälje kom vi med Silja Lines nya färja Skandia till Åbo, varifrån vi åkte vidare till Helsingfors per hjul. Lite pirrigt var det att byta till högertrafik direkt från färjan inne i en storstad som Åbo. Men inga buckliga stänkskärmar!!

Den finska hastighetsbegränsningen till 70 km/h med släp kände jag inte till, utan ekipaget fick gå så mycket motorn tillät. I en lång utförsbacke sköt lasset på ordentligt och farten kom upp i 120 km/h. Jag skulle just bromsa in då jag kände att släpet började jazza i sidled. Jazningen blev värre och värre och till slut syntes halva jollarna i sidospeglarna. Botemedlet var att ge ännu mer gas! Detta påverkade förmodligen psyket på en finländsk bonde som stannat med traktor och lastad gödselspridare längst ner i svackan. Han hoppade ur traktorn och kastade sig i diket.

Framkomna till Skifferholmen i Helsingfors fann vi att det fanns andra som råkat illa ut på vägen. Finländaren Juoko Valli hade tappat sin finnjolle från takräcket. Den hade åkt på motorvägen ca 200 meter och i däck fanns flera djupa avnötta hål. Bosse Frimansson, vilken materiellt alltid varit välförsedd, lagade detta i ett nafs.

Gävlesonen Arne Åkersson - senare förbundskapten i segling - hade året före blivit världsmästare och var synbarligen besvärad av den uppståndelse och de förväntningar från främst den finländska pressen, som detta favoritskap innebar. Till NM:et hade även amerikanen Bob André kommit.

Någon förläggning hade vi inte ordnat i förväg. En segeltork med stora öppna spjälor och korsdrag ända från Riga blev första nattlogi. Senare flyttade vi in i en expedition ovanpå restauranten i klubbhuset. Vi låg direkt på golvet utan någon luftmadrass.

Tommy gjorde sin värnplikt som kustjägare och hade kommit över kronans portionsburkar med allehanda färdiga läckerheter. Att tillaga dessa på ett fältkök var enkelt. Varm mat mellan seglingarna var ett måste då det flertalet av dagarna blåste hårt och var mycket jobbigt.

Åke Sätre från Stockholm var en av deltagarna och vi som känner Åke vet att han tillhörde de flitigaste badarna i friskt väder. I den höga sjö som rådde på havsbanan blev det på en av dagens sista seglingar väl mycket för Åke. Han kantrade flera gånger men reste båten, öste och fortsatte. Detta drog ut på tiden så till den grad att när Åke skulle gå i mål fanns ingen mållinje. Seglingsnämnden hade åkt hem utan att observera badaren. Slarvigt!! Åke fick ändå poäng som fullföljande båt.



### ***Krogbesök med följder....***

En kväll tyckte Tommy, Bosse Frimansson och jag att en finsk nattklubb vore värd ett besök. Danskostymen på, en grogg i halsen (vi var ju blyga på den tiden) och ned till passbåten som gick in till fastlandet. Nattklubben vi avsåg att hedra med vår närvaro var belägen på en annan ö i Helsingfors och enda förbindelsen dit var med etablissemangets passbåt.

Dörrvaktmästaren som vanligen kontrollerar klädsel, ålder och nykterhet hade här sin plats i denna passbåt. Jag var orolig för att Tommy inte skulle klara detta hinder då han ännu inte fyllt 21 år vilket var åldersgränsen. Jag förmanade honom att skärpa sig och att försöka ge ett äldre intryck.

Men, men ----- regnet som kommit på kvällen hade gjort metallskoningarna såphala på den 30 steg långa trappan som började på kajen och slutade på durken i passbåten. Tommy slant redan på andra trappsteget och forcerade sedan trappan i en stil som påminner om Helan och Halvan. Han slutade som en hög vid fötterna på den "väldige". Nu är det förkylt, tänkte jag, men döm om vår häpnad så gav vakten klartecken.

Krogen var trevlig även om det var ovanligt att höra dragspel i låtar som normalt endast har saxofonsättning. En av oss fick tillsägelse av hovmästaren att man endast fick dansa med ensamma damer och inte bjuda upp damer i sällskap även om damens sällskap givit sitt medgivande. Friskt vågat - hälften vunnet, eller för att citera elektrikerna: Friskt kopplat hälften brunnet!

Det bestående minnet av detta NM är hemfärden från nattklubben och mödorna att från fastlandet ta sig ut till Helsingfors Segelsällskaps klubbholme, Skifferholmen där vi bodde.

Tommy - som åkte hem först - hade åkt över med sista passbåtsturen och ordentligt kommit till sömns.

Jag dröjde mig kvar så länge att någon passbåtstur inte fanns. Vad gör man i en främmande storstad utan nattlogi?

Att gå brandvakt var inte särskilt lockande eftersom första start gick kl 10.00 dagen efter och man behövde vara utvilad. Ut på holmen skulle jag till vilket pris som helst. Någon båt att lifta med fanns inte mitt i natten, men man hade ju simborgarmärke!

Lösningen blev att gömma kostym och värdesaker under en buske i en av stadens parker och i kalsongerna göra en rusning till havet och utföra ett svanhopp över kajkanten. Med en 100 meters simtur, en promenad över holmen med den gamla olympiska simstadion och en ytterligare simtur på 50 meter var jag "hemma". In i den låsta restaurangen kom jag via ett öppet takfönster.

Efterföljande morgon hämtade jag kostym och plånbok med den första passbåtsturen. Allt fanns kvar.

### ***Bosse Frimansson bottenmålade kavajen!***

Turgubben Bosse Frimansson slutligen, träffade på en fiskare som han mitt i natten fick lift med ut till klubbholmen. Bosse var alltså till skillnad mot mig fullt påklädd när han steg i land på holmen. Men det öppna takfönstret hittade han

inte. Istället fanns ett lågt placerat källarfönster som var dåligt stängt. Det gick till ett omklädningsrum där Bosse tog sig in.

Men innanför och under detta fönster fanns en rad med skåp vilka han nu kom att ligga ovanpå. Ett av de höga skåpen välte och drog Bosse med sig i fallet. Ett fruktansvärt oväsen som väckte hela huset hördes i den tysta natten. Vi hade just somnat på övervåningen när Bosse kom upp och väckte oss igen. Gävleseglarna blev förbannade över att på nytt bli väckta men ilskan övergick i gapskratt när vi i lampans sken fick se hur Bosse såg ut.

I övre delen av det omkullvälta skåpet hade funnits en öppen burk med bronsbottenfärg som hade runnit ut på golvet. Det golv där Bosse i nästa sekund hade hamnat på rygg i mörkret. Som han såg ut! Hela ryggen var full med bronsbottenfärg!

På morgonen efter hade färgen på kostymen torkat och kunde lätt borstas bort. Märkligt nog blev det inga fläckar på tyget ens av bindemedlet i färgen. Vår Herre vakar över de sina!

Men när vi till frukost kom ned i restaurangen var det ordentlig cirkus. I trappan från omklädningsrummet fanns det tydliga fotspår i brons som ebbade ut strax före trappan till övervåningen. Finnarna, framför allt den som ägde det aktuella skåpet, kunde inte förstå vad som hänt.

Vi teg som muren!

När seglingarna var slut fanns Tommy på 8:e plats och jag själv på 12:e.

Jag minns också att jag under prisutdelningen hade en mycket het ordväxling med en av Finska Hufvudstadsbladets sportjournalister som skrivit en mindre välbetänkt artikel om ett protestfall som han fått fullständigt om bakfoten. Han var en partisk pennfäktare som till slut fann för gott att gå undan.

Om hemfärden och religiösa hycklare återkommer jag.

## 11. En decimeter över marken.

När nordiska mästerskapen för finnjollar var avslutade i Helsingfors åkte Tommy och jag tillbaka per bil till Åbo och därefter vidare med Silja Lines Nordia till Norrtälje. För att fördriva tiden på båten var vi på bio och såg en fransk agentfilm med G-mannen Lemmy Caution - Eddie Constantine, som var den tidens James Bond. Med det franska språket och den finska texten begrep vi inte annat än slagsmålen på filmen. Sådana bedrivs ju på ett internationellt språk som förstås av alla.

Genom ett världsmöte inom samfundet Jehovas Vittnen som denna tid gick av stapeln i Stockholm var färjan fylld av finska resande till detta möte. De satt, låg och stod överallt och igenkändes genom sin stora kampanjbricka på bröstet med texten: "När Gud är konung över hela världen"!

Särskilt utmärkande var en gitarrist som med sin kampanjbricka och sitt smilande utseende vandrade omkring och ledde psalmsången i olika grupper. Mot resans senare del såg vi honom i baren med flera glas. Inte hade han någon gitarr och det timida smilande utseendet hade ersatts av ett avslappnat fänlående. Kampanjbrickan "När Gud är konung över hela världen", satt inte längre på rockslaget. Jag tror nog att hans verkliga konung var Baccus.

### *Livräddare.*

Under sommaren ställde jag och Janne Norling upp några gånger och visade livräddning inom föreningen genom muntill-munmetoden. Vi hade under våren utbildats som UKF:s representanter i en landsomfattande kampanj i Svenska Livräddningssällskapets regi. En spridning av kunskapen om livräddning skulle minska det väntade druckningsantalet på 200 personer per sommar. Praktisk övning kunde genomföras med en nykonstruerad mask som monterades på en person utan att luft blåstes in i dennes lungor. Dessbättre behövde jag inte använda kunskaperna vid något verkligt fall, även om det var nära den vintern som jag drog upp en förälder till en av Pigg-juniörerna, som gått ner i råken utanför UKF:s startbrygga. När jag liggande på mage, på en plank, försökte få tag i den nödställdes händer, som krampaktigt höll i iskanten, brast isen under bröstet på mig och jag fick ett mycket kallt bad med överkroppen. Någon greppade tag i plankan som jag låg på och drog oss bägge upp på fastare is. Fy sjutton så kallt det var!

### *Rart värre att "hålla handen".*

I augusti 1963 brann det till ordentligt mellan Gunilla och

mig. Hos undertecknad hade det brunnit länge men nu ordnades moteld med god hjälp av Gunillas broder Björn. Han hade varit Pigg-junior och i den varande juniorledaren tyckt sig se ett passande parti åt sin syster. Om den här saken skall inte ordas mera än att den som inte haft förmånen att få vara riktigt kär, har en trevlig erfarenhet kvar. Man är faktiskt några decimeter över marken, konstant!

Dessvärre för seglingen innebär det att jag hellre satt på kajen och "höll handen", än var på sjön och tränade. Ett skeende som gick igen hos många UKF:are i de övre tonåren.

### *Min plast finnjolle hade för dålig flytkraft.*

På Rastas höstseglingar ställde jag emellertid upp och för att skydda mig mot kylan i vattnet hade jag lånat en riktig grodmansdräkt av torrtyp i två delar med rulltätning i midjan.

Jag fick användning av dräkten i en av Rastaseglingarna när jag slarvade med att hålla upp bomnocken i en rundning vid lämärket. Jag kantrade åt lä och påbörjade efter några simtag resning av jollen. Den var dock så vattenfylld och flöt så djupt att alla försök var fruktlösa. En följebåt fick hjälpa mig i land.

Det var första gången jag måste ta hjälp och anledningen var den försämrade flytkraft som plastskrovet i jollen gav. Med de tidigare träjollarna jag haft hade det inte varit några problem trots att de flyttankar jag använde hade samma volym.

### *Ombudsman.*

Under den kommande vintern övertog jag från Gösta Lundholm sysslan som ombudsman för skridskoseglingen inom Upplands Idrottsförbund. Distriktet bestod av två klubbar; Uppsala Kanotförening och Enköpings Allmänna Idrotts-sällskap, varav det senare helt insomnat inom sporten.

Skridskoseglingens förbundet anordnade en trim- och in-

*Skridskoseglingens nye ombudsman för Uppland, 1964, sträcker ut från UKF:s klubbhus.*



struktionsafton på UKF som samlade ett 15-tal personer. Tävlingsverksamheten med poäng för skridskoseglarmärket kom igång så gott issituationen medgav.

### ***Svensexa med oväntat slut.***

Bröllop skulle det bli den 11 april 1964 och inför detta förstod jag att någon svensexa skulle jag näppeligen undslippa. Varje fredag och lördag helgerna före var jag spänd på om UKF:arna skulle hämta mig till UKF:s klubbrum som jag misstänkte skulle bli platsen för den sista Baccanalen med kompisarna.

Under vinterhalvåret jobbade jag extra hos Uppsala-Taxi för att få mera pengar till seglingssäsongen och jag hade för att klara mig från svensexan åtagit mig körningar varje fredag-lördag före bröllopet.

En fredag-förmiddag ringer droskägare Lundin, som jag körde åt, och omtalade att taxin gått sönder så att jag skulle bli ledig på kvällen. Tack, sa jag, men anade argan list och fick på eftermiddagen på väg hem från jobbet se den aktuella taxibilen i trafik. I kväll kommer dom !!!

Alla tidigare fester av detta slag hade avhållits ca kl 19.30 vadan jag åkte ut till UKF:s klubbrum redan kl 18.00 och väntade. Efter en halvtimme kom en förvånad Hasse Forsberg och skulle duka borden. Jag erbjöd mig att hjälpa till.

Klockan 20.00 kom en något besviken hämtningspluton från staden och startade festen. Inga detaljer kommer att utlämnas om festen men om hemtransporten efteråt av de övriga finns något att förtälja.

Jag hade hemtransporterats tidigare per privatbil men när några av de övriga avsåg att inresa till staden var antalet så stort att en taxi för 7 personer beställdes. Det fanns två sådana bilar av s.k. London-typ inom Taxi varav den ena var den jag brukade köra. Just den bilen kom med droskägare Lundin som förare. Pelle Krantz, som ätit något olämpligt, fick två gånger under resan uppsöka diket där han enligt uppgift ropade efter någon gammal kamrat som hette "Ulrik". Efter varje besök blev Pelle för muntorkning erbjuden en trasa, som förvarades bakom förarsätet. Pelle tyckte servicen var bra och prisade droskägaren för hans omtanke.

När jag efteråt kom till tals med Pelle och förklarade vad trasan egentligen var till för, blev det roligare för alla oss andra än för Pelle.

För att underlätta för äldre och rörelsehindrade att kliva in i denna förhållandevis höga taxi, fanns ett infällbart fotsteg under bilen. Detta var ständigt mycket smutsigt och trasan användes av chauffören vid manövrering av fotsteget för att skydda handen mot nedsmutsning.

### **Gissa hur trasan såg ut i dagsljus!**

## **12. Vintern 1964-65.**

### ***Jag kastar in handduken i Öregrundsgrepen.***

Varför seglas det inte mera på de havsbanor som Öregrundsgrepen kan erbjuda, frågade vi oss redan 1964. Kanske låg förklaringen på den tiden i att Öregrund inte hade något livaktigt segelsällskap. En som önskade en förbättring härvidlag var dåvarande Snipe-entusiasterna Viggo Almgren från Saltsjöbaden som hade sommarstuga i Öregrund. Han ordnade en regatta i juni 1964 som utöver Snipe-seglare från mellansverige även samlade ett 40-tal Finnjolle-dito.

Vid en av seglingarna i denna regatta kom jag ånyo i trångmål med min plastfinnjolles dåliga flytegenskaper i kantrat läge. Jag som tidigare - före tiden som nygift - klarat mig relativt hyfsat i hårt väder hade nu problem med gippar redan i 7-9 m/sek. Vid ett av slörmärkena övergick planingens härliga kontrollerade flykt via en gipp till kantringens tvärstopp, kaos och kallsupar. Säg vad man vill om Ekoln, men av en kallsup från det vattnet blir man tvärrädd! Här i Östersjön var det bara kallt och salt.

Eftersom jag kantrat åt lovart lade sig jollen snabbt med botten upp direkt och masten pekande mot havsbotten. Centerbordet av 16 kg rostfri plåt åkte ned i centerbordslådan så att jag inte hade något att hålla i på skrovets utsida när jag skulle "bryta upp" båten. Jag insåg direkt att jag måste dyka ned under båten för att från undersidan skjuta upp centerbordet och på något sätt surra detsamma så att det stack upp ur botten på den uppochned vända jollen.

Bygghjälmen(!) som jag hade som huvudbonad tryckte jag fast ordentligt på huvudet och medelst ett djupt andetag dök jag in under båten. I den luftkudde som fanns under båten gick det bra att andas och jag stannade under båten cirka 5 minuter innan jag efter mycken möda lyckats få centerbordet i ett bättre utvändigt läge. Under detta arbete hörde jag hur en motorbåt närmade sig och lade till vid det kantrade skrovet. Jag förstod att jag skulle vara saknad på utsidan men ville göra klart så fort som möjligt så att jag kunde fortsätta seglingen snarast.

När jag sent omsider, frustande, iklädd bygghjälmen, dök upp på utsidan av skrovet möter jag blicken från en äldre dam sittande i stäven på en eka, utbristande med hög röst: "Det var den vackraste syn jag sett"!

Hon var naturligtvis helt övertygad om att jag gått till min sista ankarplats!

När jag senare berättade för kamraterna att jag var den vackraste synen, gav detta naturligtvis upphov till en massa kommentarer.

Efter ett flertal misslyckade försök att segla båten läns fick jag "kasta in handduken" och ta bogsering till Öregrund. Jag hade återigen gjort erfarenheten att denna jolle hade för dåligt med flytkraft i förskeppet.

Sommaren 1964 fört gick med ett sparsamt seglande. Att vara nygift var ju en ny upplevelse som innebar andra hänsynstaganden än de som tidigare gällt. Dessutom hade

vi första sonen på ”invändig tillväxt”, vilket minskade möjligheterna till resande tävlingsliv. Ekonomiska prioriteringar fick göras som innebar att möbler m.m. gick före segel och tävlingskostnader.

### ***Vinterseglingar.***

Om seglingen på sommaren minskade i omfattning så var detta inte fallet med skridskoseglingen. Jag hade nu befattningen som ombudsman för skridskoseglingen inom Uppland och kände trycket att blåsa liv i denna verksamhet.

Enligt en gammal film, som jag har från denna tid, kunde vi segla tidigt en söndag denna vinter uppe på sjön Tämnares intill Östervåla. Bland entusiasterna kan man igenkänna Anders Schwan, Björn Hedlund, Tommy Nilsson och Ragnar Frändestam. Anders blev långt senare en av UKF:s Svenska Mästare i denna sportgren. Björn Hedlund hade gott påbrå i sporten genom sin far Sixten Hedlund, UKF, som varit en av 40-talets absoluta toppar i skridskosegling.

Denna höst blev broder Tommy färdig med sin DN-isjakt. Den provsegldes på Tämnares is i måttlig vind men efter ca 1 timmes segling brast ett av vanten. Vanlig wire med wirelås höll inte för de ryckpåfrestningar som förekommer när man seglar på stumt underlag. När Tommy ersatt riggen med heldragen rostfri tråd, höll det någorlunda men full säkerhet erhöles inte förrän han kostat på riktig wire med pressade ändstycken.

Isjakten segldes inledningsvis av de flesta som en jolle. Vi satt längst ut på plankan och styrde rorkulden med instucken fot. Olyckstillbud saknades inte och vi insåg snart att utan hjälm fick ingen åka. Tommy hade kontakt med en annan isjaktsegelare som blev förfärad då han hörde hur vi seglade, med hängning på jollevis. I reglerna för DN-jakten står att rorsmannen inte får lämna sittbrunnen. Det blev säkrare men långsammare i fortsättningen.

### ***Mera vinteraktiviteter.***

Under hela 60-talet var det bra fart på vinteraktiviteterna vid UKF. Om snötäcket omöjliggjorde issegling, skottades en plan ren i hamnen där vi sedan spelade hockeybockey. Det var ingen ovanlighet att 30-40 personer ur UKF åkte skridskor, promenerade eller bara träffades på söndagarna.

En fika i brasans sken på klubbrummet var naturligtvis vanligt. Det fåtal söndagar när klubbmästaren inte hade kaffe på UKF, vandrade vi till Lurbo Friluftsgård, som hade härligt kaffedoppa.

---

## **13. Våren 1965**

### ***Sen fick vi ha bojen ifred!***

Låt mig denna gång börja med en utvikning bakåt i tiden. När jag i mitten på 50-talet kom till UKF, fanns det i det fasta bojsystemet en start- och målboj utanför startbryggan i hamnen. Denna boj användes ofta av badande från närlig-

gande Lyssnaängsbadet som mål för en simtur. Väl framkomna brukade de flesta leka med bojen, en lek som i många fall slutade med att vederbörande bröt av stängen, som flaggan var fästad i.

Efter att ett flertal gånger lagat bojen, kom Johan Sarby med idén att smörja in hela bojen med tjock tjära. Detta skedde en lördagskväll och på söndag förmiddag blev det napp!

En uttröttad simmare omfamnade bojen men släppte den mycket snabbt. När denne, nu tvåfärgade varelse, simmade åter mot badet, smög vi oss fram i buskarna och fick fnissande åse hur killen försökte ta bort tjäran genom att gnida kroppen med sand och grus. Den sommaren fick bojen fortsättningsvis vara ifred.

11 januari 1965 föddes Stefan, på dagen 9 månader efter bröllopet. Pricka det om ni kan!

### ***Blåsig Skridskoseglings-SM i Västerås.***

I januari budades också, från Svenska Skridskoseglingsförbundet, att det fanns is på Västeråsfjärden. Det skulle bli SM.

UKF ställde upp med ett tiotal seglare i såväl senior- som juniorklasserna. Under de instruktionsaftnar som vi haft med förbundet hade vi fått veta att man inom sporten aldrig revade ett modernt segel. Vi fick här anledning att revidera denna uppfattning. Det blåste mycket hårt och de seglare som revat eller riggat upp mindre dukar klarade sig bäst. Ett fåtal av eliten behöll sina stora segel liksom vi från Uppsala. För egen del for jag omkring som ett ursparat växellok på kryssen och på den andra slörbogen tyckte jag att farten var alldeles för hög. Den knottriga isen orsakade att synfältet hoppade och det var omöjligt att se klart och tydligt. Men det var ju gu-bevars tävling och att slå av på farten var det inte tal om. Till slut fick jag ligga ned och pressa seglet med sådan kraft att skridskorna tappade greppet i isen. Jag körde omkull i den dittills blötaste vurpan. På isen fanns ett centimetertjockt vattenlager som jag rutschade fram i. Farten ville aldrig ta slut. Men jag kom snabbt på att med skridskon bromsa mig till ett sittande bredbent läge så att jag med ansiktet i färdriktningen samlade upp vattnet med benen.

Seglet var långt ifrån mig och innan detta var upphämtat och jag börjat segla igen hade jag tappat massor med placeringar. Jag var inte ensam om att ha problem i det rekordstora startfältet om 57 seniorer.

Att detta är en tekniksport underströks av att segraren var en erfaren herre i 55-årsåldern. Bäste upplänning var Anders Schwan med 29:e plats som då ansågs bra med hänsyn till omständigheterna. Anders fick ju senare andra pretentioner på placeringar.

UKF arrangerade Skridskoseglar-DM för Uppland, Västmanland och Södermanland på norra Björkfjärden intill Torsvi kyrka den sista helgen i februari 1965. Efter besiktning av isen som var full av sprickor fann vi ett område som tillät en trevarvsbana istället för den önskvärda tvåvarvsba-

nan med 5 km per varv. Detta för att minska olycksrisken.

Eskilstuna dominerade stort och fick i lagseglingen in sina båda lag på prisplats samt Åke Thornell som individuell segrare.

Vår nyfödde Stefan - nu sex veckor - var med i en pulka och upplevde sitt första och enda blöjbyte ute i minus sex grader.

Bästa upplänningar var Rickard Sarby, Björn Hedlund och Anders Schwan med placeringarna 12, 13 och 14.

### ***Finnjolleläger i Mariestad.***

Till Kristi Himmelfärdshelgen hade Svenska Finnjolleförbundet kallat till ett träningsläger i Mariestad. Ledare för detta läger blev UKF:s Gösta Lundholm och undertecknad. Lägre anordnades för andra året och samlade 35 finnjollesglare. Finnjolleförbundet var banbrytande vad gäller moderna träningsläger för seglare.



*Rickard Sarby som vi var vana att se honom. I rollen som lärare av kappseglingsregler och taktiska finesser.*

Bakom kulisserna fanns som alltid Rickard Sarby med fräscha idéer och uppslag om hur träningen skulle bedrivas. Han hade också en uppskattad genomgång av årets regeländringar med pedagogiska bilder framtagna tillsammans med Gösta Lundholm, denna förnämlige ledare som utträttat så mycket för uppländsk seglingsidrott.

Bernt Andersson från Karlstad visade trimning och en film från seglingarna vid Tokyo-OS 1964.

Övningarna till sjöss var i stort upplagda efter nutida

idéer och avsåg att ge deltagarna en kick om hur man skulle bedriva träningen hemmavid.

Direkt efter träningslägret seglades i två dagar Ox-cupen i Mariestad där delar av den östtyska och norska eliten deltog. Berlinaren Horst Hermann segrade men UKF:s Bert Sarby gjorde en prestation som kom sammanlagt tvåa med en nylevererad båt, vilken Bert suttit i endast 20 minuter före tävlingen.

Uppsalaseglarnas placeringar av 82 startande toppseglare talar sitt tydliga språk om de framgångar som vi hade på denna tid: 2, 3 (Hasse Andersson), 5 (Boris J.), 10, 16, 18, 39.

Den 17 maj kunde man i UNT läsa att Svenska Finnjolleförbundet uttagit Boris Jakobson, Ragnar Frändestam och Tommy Nilsson samtliga UKF, samt Bosse Frimansson USS, att ingå i det 15 man starka landslaget vid Finnjolle-VM i Polen 20-29 juli.

För min egen del hade nu det aktiva seglandet minskat och det blev mer av ledarsysslor. Vanligen tävlingsledare.

Till Finnjolle-DM som seglades på Ekoln i juni hade jag åtagit mig att vara tävlingsledare. Här fick jag en erfarenhet som jag senare använde mig av som domare och tävlingsledare. Nämligen att döma efter regelns bokstav, även om jag ibland innerst inne skull vilja döma på annat sätt.

Vi hade från första startförsöket s.k. skärpt startregel. Som bekant innebar detta att om man vid utsegling måste passera bansidan av startlinjen och kommer försent till start blir man diskvalificerad enligt denna regel.

Vid söndagens första segling diskades tre som varit för tidigt över startlinjen. En av dessa var Anders Schwan, som inlämnade protest och ville ha även de fyra seglare, som genom för sen ankomst varit på bansidan av startlinjen och därigenom brutit mot startregeln. Han hotade att gå till Svenska Seglarförbundet med besvär om jag inte följde reglerna och diskade dessa.

Jag hävdade att regelns mening var att straffa den som tjuvstartat och inte den som kommer försent till start, men tvingades fälla även de övriga fyra. Sålunda diskades 7 seglare av ett startfält på 13! Egentligen beroende på en enda deltagares tjurskallighet.

Jag hoppas med denna berättelse få en viss förståelse för att mina domslut ibland har en viss inriktning.



*Att stå på startfartyget som tävlingsledare blev allt mer vanligt för min del.*

## 14. Mättningsman vid Finnjolle-SM i Åmål 1965.

Som jag tidigare berättat hade det faktum att jag nu blivit familjefar inneburit att det aktiva seglandet minskat, för att inte säga upphört. Ledarsysslor av skilda slag kom att ta överhanden.

När jag sade ja till att bli Svenska Finnjolleförbundets mättningsman vid SM i Åmål var det med tanken att Gunilla och Stefan, nu 6 månader gammal, kunde följa med. Dom fick trevligt tillsammans med de övriga deltagarnas familjer. Inslaget av småbarn och vackra mammor var påtagligt ute vid Åmåls bad- och campingplats, Örnäbaden.

För egen del blev detta en av de jobbigaste tävlingar som jag närvarat vid. Tidigare hade arrangörsklubbarna själva hållit mättningsmän men vid detta tillfälle representerade jag Svenska Finnjolleförbundet och kunde gå hårdare fram i kontrollen av båtarna än en lokal rekryterad mättningsman som har att ta hänsyn till förhållandet värd/gäst.

Jag hade kommit överens med företrädare för Finnjolleförbundet att vi utöver den vanliga segelmätningen och kontroll av mätmarken på mast och bom skulle väga samtliga båtar och dessutom se på vilken höjdnivå samtliga roder var monterade. Även andra kontroller förekom, t.ex är båtnumret inhugget i kölplankan?

När mätningarna började saboterade ett ymnigt regnande alla försök till vägning med de bestämmelser om kravet på torra båtar som fanns vid denna tid. Denna uteblivande mätning skulle bli ödesdiger för en av deltagarna.

### ***Att bestämma "halva höjden" på seglet var det alltid tjafs om.***

Segelmätningen hade ett förfarande som var omdiskuterat med ett breddmått på halva segelhöjden. Halva segelhöjden vid mastliket bestämdes så att måttet mellan halshorn och fallhorn halverades genom vikning. Problemet var att halshornet genom den relativt nytillkomna Cunningham-öljetten var kraftigt rundat och därmed inte en fast punkt. Förbundet hade utfärdat entydiga bestämmelser och anvisningar men de som hade för stora segel kunde naturligtvis inte förlika sig med dessa. Att skälla på undertecknad var som att hålla vatten på en gås.

Min yngre broder Tommy och Bosse Frimansson hörde till dem som inte fick segel godkända. När jag av en händelse gick förbi baksidan av deras tält fick jag genom tältduken höra vilken idiot jag var i bådas ögon som kunde ha en så insnöad inställning till segelmätning. Jag gick leende vidare!

Av 54 deltagande båtar fick mer än hälften mätanmärkingar, ett femtontal fick flytta sina roderbeslag, flera deltagare fick hugga in numret i kölplankan, flytta mätmärken osv. Inga Uppsalabåtar var bland dessa, förmodligen kände de till att den aktuella mättningsmannen inte gav några toleranser utöver de som fanns i klassregeln.

Att dessa noggranna mätningar höjde nivån inom klas-

sen är utan tvivel.

När tävlingarna började var vår Boris klar favorit till SM-segern före Bernt Andersson, Karlstad och Arne Åkerson, Gävle, som varit Världsmästare 1962.

### ***Dagegrarens båt var för lätt!***

Det ihållande regnet hade upphört till första tävlingsdagen som bjöd på sol och en fin jollebris, 5-6 sekundmeter.

Efter de två första seglingarna ledde Arne Åkeson med Boris på andra plats och lillebror Tommy Nilsson på 4:e!

Enligt tävlingsbestämmelserna för SM skall efter varje tävlingsdag den ledande båten kontrollmätas med skrovmallar samt kontrollvägning ske. När Arnes båt vägdes fattades 2 kg till rätt vikt 145 kg! Arne försökte klara sig genom att inte godkänna vågen som användes i hamnen. Det bestämdes att en ny vägning skulle ske på mejeriet påföljande morgon innan andra tävlingsdagens början.

### ***Jag råkar se saker som jag inte skulle ha sett.***

Vi träffades i hamnen tidigt på morgonen, lastade båten och åkte in till mejeriet. Min misstänksamhet kombinerad med en iakttagelse som jag gjort vid ankomst till hamnen fick mig att sticka in handen under durken och dra fram en grov lina, som var genomblöt. Arne hävdade bestämt att han inte lagt dit tampen.

Utän denna lina vägde båten 142,5 kg på en krönt våg och mätte alltså inte in!

### ***Ingen vågade hålla i släggskäftet.***

Vid den efterföljande protestförhandlingen uppträdde seglingsnämnden - som även innehöll delar av Finnjolleförbundets styrelse - på det mesigaste sätt. Man tordes helt enkelt inte diska Åkerson i de två första seglingarna. Men man ändrade sig efter att jag hållit ett anförande om vad det var för mening med att ha en mättningsman som mäter i 38 timmar sammanlagt, när man inte inför så klara bevis vågar ta i med släggan. Jag minns att jag var så arg att jag hade gråten i halsen.

Arne blev naturligtvis mycket besviken och skällde ordentligt på mig. Det tålde jag.

Till den här historien må sägas att jag alltid uppfattat, och gör fortfarande, Arne som en mycket sportslig företrädare för segelsporten. Han hade nog inte haft den nödvändiga kontrollen över sitt tävlingsredskap som man kan kräva av en toppseglare och därför hamnat i situationen. Jag tyckte liksom de flesta synd om Arne men förutsåg hur det skulle bli om han inte blivit diskad.

Vi hade ju alla historien med Göran Andersson vid SM 1961 i färskt minne.

Boris vann sitt fjärde SM följd av målarkollegan Tommy varför Uppsala Nya Tidning i en rubrik på sportsidan utbrast: ”Det ska vá en målare i årets Finnjolle-SM”. Boris behövde inte ens segla sista seglingen utan ägnade sig åt familjen som inte fått så mycket tid på sistone.

Ragnar Frändestam kom 6:a, Anders Schwan 7:a, Rickard Sarby 9:a och Bert Sarby 16:e.

### ***Hårda mätningar av Uppsala-båtarna.***

De fullständiga mätningarna av Boris och Tommys båtar var lite pirriga eftersom jag för att slå vakt om mitt rykte som opartisk, bad en av Karlstadsseglarna, som även var mättningsman, att vara med vid mätningen. Han var mycket noggrann och så väl kontrollerade som dessa två Uppsala-båtar blev, tror jag inte skett vare sig förr eller senare.

En som var besviken vid prisutdelningen, även om han maskerade detta väl, var broder Tommy som kämpat sig till 2:a plats i ett hårt mästerskap och endast fick en inte alltför påkostad bag i pris. Samma bag var för övrigt priset från 2:a plats till och med 17:e. När man från arrangörens sida vid priset inte gör någon skillnad mellan 2:a och 17:e plats är det dåligt. Jag och många andra led med Tommy och övriga i toppskiktet.

***Ingemar ”INKAN” Nilsson  
2007***



*Mitt eget seglande övergick vid denna tid till familjesegling i den egenhändigt byggda Thunderbirdkryssaren, en kanadensisk entypsklass.*