






medlemsblad för EKENSBERGS BÅTSÄLLSKAP

1984/85

## KOM MED!

BOKA IN ÅRETS STORA BEGIVENHETER

-  ESKADERFÄRDEN 24 MAJ
-  SILLFRUKOSTEN 8 JUNI
-  HÖSTSEGLINGEN OCH  
MOTORBÅTSKÖRET 24 AUGUSTI
-  MAURITZ MINNE 21 SEPT
-  SE NÄRMARE SIDAN 3



*Dags igen för sjösättning. Spettföraren längst till höger är hammkaptenen för året - Janne Björk.*





## EBS styrelse 1985

ORDFÖRANDE	GERHARD LINDSTRÖM
V. ORDFÖRANDE	ROLAND HOLMBERG
SEKRETERARE	BERNT FALKENBORG
V. SEKRETERARE	URBAN COGNE
KASSÖR	IVAR HOLMBERG
HAMNKAPTEN	JAN BJÖRK
SUPPLEANTER	BO DAHLQVIST
	RONNIE DONVALL
REVISORER	JAN-OLOF GUSTAVSSON
	BENGT BOBERG
SUPPLEANT	HANS PERSSON
HAMNARBETSGRUPP	LARS FORSLUND
	MALTE JANSSON
	BENGT ERIKSSON
	NILS FORSBERG
SEGLINGS- KOMMITTE	GERHARD LINDSTRÖM
	CHRISTER FRANK
	MALTE JANSSON
	ROLAND HOLMBERG
	THOMAS RÖNSTRÖM
TÄVLINGSKOMMITTE FÖR MOTORBÅTAR	CHRISTER FRANK
	CHRISTER JARMUNGER
	INGMAR BERGMAN
	INGRID ABRAHAMSSON
FESTKOMMITTE	RENATE KIERST
VALBEREDNING	BJÖRN ENOCKSSON
	ROLF PERSSON
	OLOF NILSSON
	BILLY BJÖRKMAN



### PRISTAGARNA I EBS' TÄVLINGAR 1984

#### STARTPRISET: VANDRINGSPRISET "HINKEN"

ROLAND HOLMBERG

#### HÖSTSEGLINGEN: VANDRINGSPRISET "HORNET"

1. GEORG MÖLLER
2. ROLAND HOLMBERG
3. MALTE JANSSON
4. GERHARD LINDSTRÖM

#### MAURITZ' MINNE: VANDRINGSPRISET "HERR ARNES BUCKLA"

1. CHRISTER FRANK
2. UDO HAUBER
3. OLOF NYBERG
4. GERHARD LINDSTRÖM
5. RONNIE DONVALL
6. MALTE JANSSON

#### NATTKÖRET: VANDRINGSPRISET "FATET"

1. ARNE WESTERLING
2. BENGT NIKLASSON
3. JAN BJÖRK

## Nya medlemmar

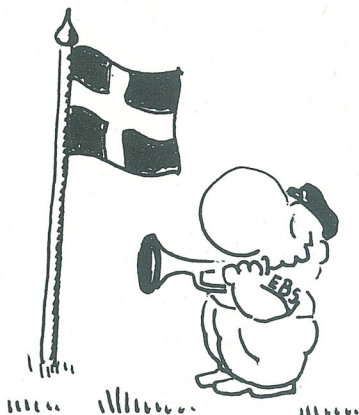
MÖRTENS REDAKTION HÄLSAR FÖLJANDE NYA MED-  
LEMMAR VÄLKOMNA TILL KLUBBEN OCH TILL SKA-  
RAN AV HÄNGIVNA LÄSARE OCH MEDVERKANDE I  
MÖRTEN:

JAN ADLER  
ANDERS ALDÉN  
URBAN ALVRING  
ACKE DAHLSTRÖM  
KURT ELMQVIST  
BARBRO FAHST  
ERIK HAGERLUND  
GUNNEL HASSBRING  
JONNY HELLSTRÖM

PER IVARSSON  
JUHA-MATTI KARJALAINEN  
ULF LYDHOLM  
ROLF MAGNUSSON  
ULF NORDQVIST  
MANFRED RAINER  
MARTIN RYF  
BO VESTERLUND

EBS HAR NU NÅTT AV EMANCIPATIONEN. KLUBBENS MÅNG-  
ÅRIGA DAMSEKTION HAR NEDLAGTS OCH NYA REGLER FÖR  
MEDLEMSKAP GÄLLER. SMÖRGÅSTÅRTSSPECIALISTEN OCH  
KLUBBENS FÖRSTA DAM, BARBRO FAHST, BLEV OCKSÅ KLUB-  
BENS FÖRSTA KVINNLIKA MEDLEM ENLIGT DE NYA REG-  
LERNÄ:

NU BLEV HON ÄNTLIGEN I KLUBBEN  
FAST, FAHST, FAST  
DET BERODDE VÄL PÅ GUBBEN....



Mörten är Ekensbergs Båtsällskaps tämligen år-  
liga skrift. Årets är sannolikt den 14 i ordnin-  
gen och tillika jubileumsskrift för EBS 60-åriga  
tillvaro.

I Mörten publiceras endast de allra högklassigaste  
alster; Mörten är kulturens, estetikens och objek-  
tivetens journalistiska högborg. En artikelför-  
fattare i Mörten kan framgent räkna på lukrativa  
påhugg i den internationella tidskriftsvärlden.  
Givetvis känner sig många av EBS-medlemmarna där-  
för kallade att inlämna till Mörten redaktion  
välskrivna och välillustrerade manus. På grund av  
det begränsade utrymmet i Mörten måste redaktionen  
konstatera att endast några få kan känna sig ut-  
valda att få hedra sin klubb och begynna en kar-  
riär som skriftställare.

Till dig som ännu inte lyckats få ditt alster in-  
fört i Mörten: ge dig inte - stå på dig - ilska,  
hot och inte minst mutor kan du komma långt med.  
Och börja redan nu fundera på vad du ska skriva  
om - i Mörten 1986





Ordföranden i ERS - Gerhard Lindström - är lätt att känna igen i klubbens vackraste och mest välskött segelbåt.

## Ordföranden:

Vår båtklubb har nu fyllt 60 år. När jag sitter och bläddrar i 50-års skriften är det lätt att se de stora förändringarna. Vår nya hamn har fått storklubbens alla finesser med upptagning och hamnplan. Men i känslan är vi fortfarande en liten båtklubb med fast förankring i de ekensbergiska utmarkerna - mycket nära storstan - mycket nära naturen.

Och i vår båtklubb är det precis som i så många andra sammanhang där människor drar nytta av och har glädje av gemenskap. Där finns dom som ser till att något händer, där finns dom som ser på vad som händer och där finns dom som undrar vad som hänt.

Vi är kanske 35-40 medlemmar i klubben som är aktiva i verksamheten. Vi är med på årsmöten, kappseglingar och andra arrangemang. Med några få undantag är vi alla de samma som år efter år på olika sätt ställer upp. Och gör det därför att det är roligt i en trevlig gemenskap. Och dom andra då? Ja, många tycks bara vilja titta på litegrann under högsommaren. Några glömer t.o.m. bort att dom har en båt när det är dags att ta upp den.

Jag tror att det är väldigt viktigt att vi gör något åt detta nu. I år har vi fått 17 nya medlemmar i klubben - hur många av dem ska vi få se på klubbens arrangemang i sommar?

Jag vet att det inte tillhör det lättaste att vara nybliven medlem i ERS - särskilt om man är nybliven båtägare. En ERS:are i järngänget kan allt om båtar (nästan), talar ett speciellt söder-

språk och är fantomer på gliringar. Det är lätt att känna sig utanför.

Men tar vi ett tag från båda sidor kanske det går bättre. Vi som är med - låt oss tänka oss lite för när vi talar med de nya. Ett vänligt råd eller en hjälpende hand kan betyda mycket. Och ni som är nya - en liten extra ansträngning och vilja att dela de gemensamma bördorna i klubben - kan på kort tid göra susen för att få känna del av en mycket fin gemenskap.

Historia och framtid får blandas i denna spalt. Med sorg kan jag konstatera att flera av klubbens gamla förespråkare och entusiaster har gått ur tiden. Särskilt ska vi minnas Gösta Stark, Thure Lindström och Mauritz Gustavsson - den senare klubbens verkliga ankare under många, många år. Vi ska minnas honom länge - och ärligen segla i kapp om hans minnespris.

## GLÖM INTE...

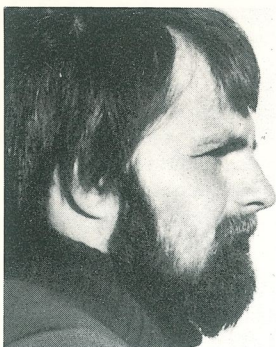
Så här ser seglationssäsongen ut för EBS-aren:

torsdag 18 april	Värmöte
lördag 27 april	1:a sjösättning
onsdag 1 maj	2:a "
lördag 4 maj	3:e "
lördag 11 maj	Sista sjösättningsdag
onsdag 22 maj	Kvällsegling
torsdag 23 maj	Städning och undanplockning
fredag 24 maj	Eskaderfärd
onsdag 29 maj	Kvällsegling
onsdag 5 juni	"
lördag 8 juni	Sillfrukost, paketsegling och tävlingen om Startpriset
onsdag 12 juni	Kvällsegling
onsdag 19 juni	"
onsdag 14 aug.	"
onsdag 21 aug.	"
lördag 24 aug.	Motorbåtstävling och Höstsegling
onsdag 28 aug.	Kvällsegling
onsdag 4 sept.	"
onsdag 11 sept.	"
torsdag 12 sept.	Höstmöte
fredag 20 sept.	Nattlig motorbåtstävling
lördag 21 sept.	Distanskappsegling - Mauritz Minne
lördag 28 sept.	Gubbsegling
fredag 4 okt.	Framplockning av täckmaterial
lördag 5 okt.	1:a upptagning
lördag 12 okt.	2:a "
lördag 19 okt.	3:e "
lördag 26 okt.	4:e "
lördag 2 nov.	Sista upptagningsdag
söndag 10 nov.	Sista bojuptagningsdag
torsdag 14 nov.	Årsmöte
lördag 30 nov.	Årsfest

Styrelsen har åter föredömligt bokat in klubbens alla aktiviteter för att du som medlem mycket tidigt på året ska kunna planera din tillvaro därefter. Viss reservering för smärre ändringar finns. OBS att aktiviteterna anslås med fullständiga beskrivningar ca en vecka i för väg på klubbens tavlor på klubbhus och hamngrindar.







## ÄVEN LITEN SEGLATS KAN VARA STOR

*Känd profil i klubben är artikelförfattaren och f.d. hamnkaptenen Bengt Niklasson, nybliven farsa, fixare och Fortissimo-seglare.*

Det var en tidig söndagsmorgon i juli. Inte ens Arne W hade knäppt upp kapellet på sin glänsande motorjakt när vi gick ner till klubben. Det var varmt, solen sken från en klarblå himmel och hemmaviken låg spegelblank.

Utåt Bullen syntes små krusningar på vattenytan. Det blir fullt ställ idag, tänkte jag. Grinden skramlade välbekant när den slog igen bakom oss.

Frukostkorgen var fylld med läckerheter. Kaviar-mackor, ostfrallor, ägg, sill, kaffe och en påse med stora pressbyråäpplen. Magen kurrade förväntansfyllt. Men innan vi fick tömma vår frukostkorg skulle vi segla ut i den ekensbergiska arkipelagen, finna en mysig lästrand, gå iland och breda ut filten.

Måsen, som är en 13 fots blekingseka misstuckte inte alls när hamnkapellet åkte av denna tidiga morgon.

- Men var är vinden, sa hon och vred ett halvt varv på masten när jag försökte peta i spribommen i storseglet.
- Äsch, det fixar sig. Och förresten har vi fått låna en liten plaståra av Boberg som vi kan paddla med, sa jag.
- Plaståra, paddla, fnös Måsen.

Så lossade vi förtöjningarna och lyckades med hjälp av en "privatere", det vill säga en egen liten kåre, plus några OK-juck, komma ut ur undervattensdjungeln och passera mastbryggan.

Vi var ute på fritt vatten. Väl ihöjd med Stures akter upptäcker Greta ännu en kåre akteröver och i ett huj har vi rundat bryggan. Trots den obrutna vattenyran blåser det svagt. Detta känner Måsen och ger tecken till besättningen att skota hem.

Det blir kryss ut ur viken. Som vanligt. Första stagsvändningen akter om Lemkes akter, tredje fem meter ostvärt ordförandens boj, femte utförs idag genom att runda Swede-38ans boj. Bra att dom var ute, så vi kunde sträcka lite längre på det slaget. Så plötsligt har vi passerat den trånga passagen mellan yttre pontonen och varvsudden.

Fler och fler krusningar syns ute på Mälarenhavet. En trött Havsfidra skulle fortfarande ligga lealös i den ytterst svaga brisen, men Måsen med alla klutar satta skjuter glatt fart.

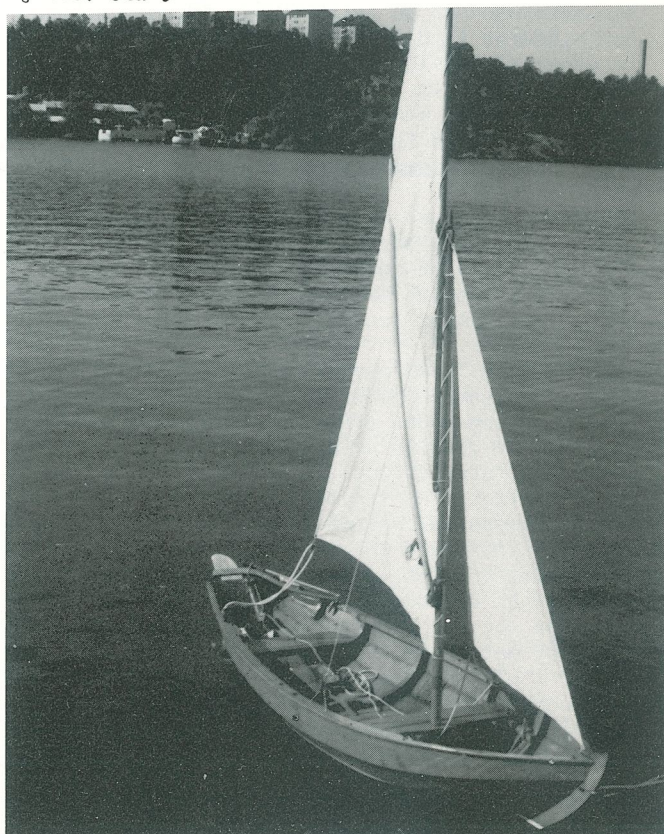
Fortfarande behövs lite fintrimning av yachten och därför flyttas frukostkorgen förut en sisådär 2,5 decimeter. Just för att få det där perfekta förhållandet mellan tyngdpunkt och segelcentrum, som är utmärkande för en löddrig segelracer. Nu är ju inte Måsen någon racer utan en liten bruksbåt i förnissad ek, men man kan väl få inbilla sig att det går bättre om frukostkorgen flyttas lite.

Vi går utomskärs idag, tyckte Greta, när vi för bords halsar låg tvärs om Bullen. Så vi fortsatte förbi sundet mellan Bullen och Lindholmen och stävade vidare ut mot fritt vatten. Efter en noggrann positionsbestämning slog vi med hjälp av bräckt foc, och forsade vidare för styrbords halsar. Skönt att vara styrbordsbåt, tänkte jag, men kunde tyvärr inte upptäcka någon jag kunde utöva min "rätt till väg" på.

Vi seglade alltså utomskärs norr om Lindholmen och Rotholmen. I höjd med "Hempas prick", efter en och en halv timme till sjöss, upptäcker vi så vår glittrande lagun. Där, bak "Hempas udde" på Rotholmen glider Måsen sakta in mot den lilla berghällen. Draggen är nedfirad mot djupet och Greta gör sig beredd att ta törn.

Fem minuter senare sitter vi på filten längst ut på "Hempas udde", och smaskar i oss godsakerna ur frukostkorgen. Allt medan Stockholms fritids- och passagerarbåtsflottor vaknar till liv och stävar ut över Mälarenhavet bort mot Björnö, Drottningholm och kanske ända bort till Jungfruholmarna. Till Jungfruholmarna kanske vi seglar på semester något år, tänker jag drömmande. När vi skaffat stormfoc.

*forts. sid 5*





# TJEJSEGLING A LA JUNGFROVALSEN

*Elva Johansson, delägare i A 30:an på bilden, som trivs både till häst och till sjöss, har skrivit.*

Ombedd att skriva något om tjejsegling har jag dristat mig till att kasta ner några rader om Jungfruvalsen, modell 1983.

Marianne Kling, en tjej med gott påbrå i kappseglingssammanhang, beslutade sig för att ställa upp i GSS distanskappsegling Jungfruvalsen. Enbart kvinnlig besättning skulle det vara och i den egen-skapan tillfrågades jag och tackade självklart ja. Övrig besättning bestod av Helena och Marie. Ingen av dem hade någon seglingsvana och inte heller var de skapta som vichgorillor.

Båten vi seglade var en linjett vid namn Zaza, således en plastbåt av köttbulletyp. Elva båtar kom till start, däribland SK 30 582, Solkatten, med enbart manlig besättning.

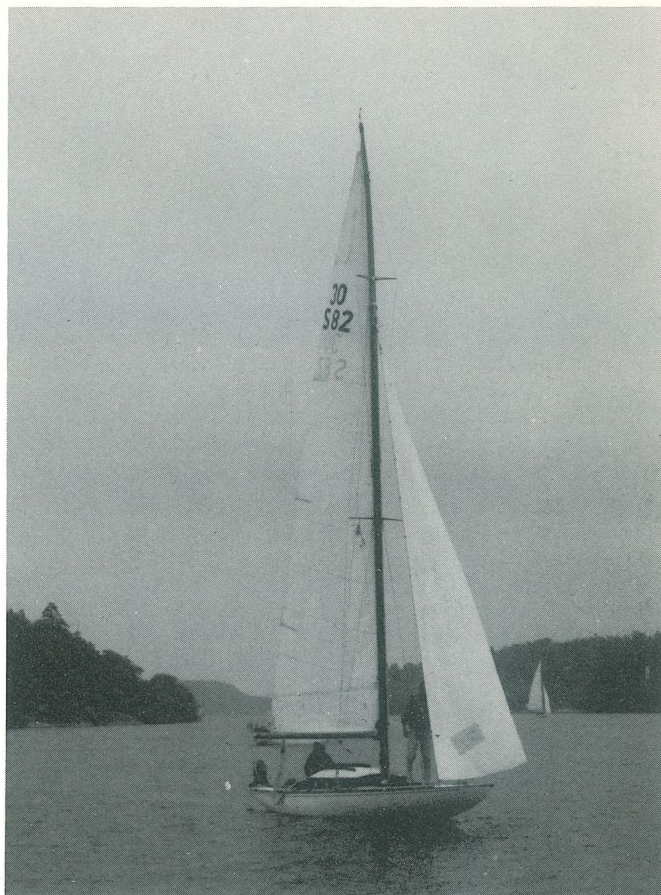
LYS-start gällde och vi startade samtidigt med tre mycket stadiga gubbs i en murena. Gubbsens överlägsna flinande före start övergick raskt till något mer förvånade miner, när vi gick först över startlinjen. För varje slag upp mot Kanan lyckades vi gå ifrån alltmer.

Stämningen ombord var hög - vi åt flitigt av det kopiösa godisförrådet och skotade för allt vi var värda. Kanan skulle rundas och eftersom det var lätt vind beslutade Marianne att hon vågade sätta spinnacker på länsen ner mot märket i Vårbyviken.

Man kan inte påstå att hon hade några vana spinnackergastar, men vi lyckades ändå helt smärtfritt få upp nämnda segel ganska snabbt. Spänningen var stor när vi spejade bakåt mot gubbsen, ivriga att se hur snabbt de skulle få upp sin spinnacker. Slutligen förstod vi att de inte skulle sätta någon, och därmed konstaterade vi att gubbsen numera var avhängda.

Färden gick så vidare runt Fiskarholmen, för att sedan gå in på varv nummer två. Under seglingen upp mot Kanan tog vi in alltmer på de båtar som startat före oss - samtidigt som vi lyckades äta väldiga mängder chili con corne. Någonstans bakom Kanan gick vi om ledande båt och befann oss därmed plötsligt i ledning.

Raskt fram med sherryflaskan, så att vi under vilda jubelrop hann fira medan tid var. Vi insåg alltför väl att ledningen inte skulle vara särskilt länge. Under nerfärden var vi inbegripna i några dueller med två passader, och jag försäkrar att deras skeppare såg mer stressade ut än vår.



När vi hade rundat Fiskarholmen låg vi på tredje plats, men en passad låg låg hack i häl och vi hade en spännande duell i sundet vid Estbröte. Spänningen var olidlig och vi skotade och fnitt-rade vilt. Besättningen på den andra båten var något mer sammanbiten, och skepparen var på vippen att sätta spinnacker trots att det bar kraftigt emot. Slutligen fick vi strax innan mållinjen se oss besegrade, men gick ändå in på en mycket hedersam fjärdeplats.

Vi hade både knycklat ihop segel och sån't samt satt oss väl till rätta med en drink, när SK 30 S 82 seglade in i hamn. Och ännu en god stund skulle det dröja innan vi fick återse våra kära murenagubbs.

Så småningom blev det ärtsoppa och punch med åtföljande prisutdelning, och jag vågar nog påstå att jublet var ojämförligt högst när Zazas besättning hämtade sina priser.

~~~~~  
forts. Även liten....

Och Måsen låg och gungade fram och tillbaka i svallet från de större båtarna.

Med denna berättelse vill jag säga att det viktiga är inte hur många distansminuter man seglar, vilket lystal båten har eller vilket försäkringsvärde den har. Det väsentliga är att få uppleva segling och bättningsliv på det sätt man själv finner är bäst.

Även små seglatser kan vara stora.







## Jubilarer

Två som jubilerar i år är Maj och Arne Pettersson som båda fyller 65 år. Arne - även kallad A-Pelle - har varit medlem sedan 1938 och avverkat minst 7 båtar - se några av dem nedan.

A-Pelle ser man ganska ofta nere i hamnen. Han är bred som en lagårdsdörr och det är väl inte för inte som han varit framgångsrik fotbollsspelare och på 40- och 50-talen tom spelat i stadslaget. Gröndal var annars laget som han också gynnade med sitt bandyspel.

A-Pelle är känd i klubben för sin sångarglädje, för sin erfarenhet från att köra upp båtar på land och för att han varit med och gastat på många kappseglingar - så grytgubbe han är.



Här är A-Pelle ute med sin första båt - Fia. Året var 1938 och båten hade kostat hela 150 kr. i inköp. På bilden nedan har året blivit 1950 - båten är en annan och platsen heter Krankholmen.



Majs och A-Pelles båt 1967 var den här - döpt till Mackie. Bilden är från Mörtvikshamnen. Och numera färdas man i en kabinbåt av plast. Kännetecken grön överbyggnad.

## hamnkapt:n:

1985 års hamnkapt:n är Jan-Olov Björk. Hamnkapt:n leder och fördelar arbetet vid bl.a sjösättning och upptagning.

Inför vårens sjösättning har följande meddelanden och uppmaningar till EBS' medlemmar erhållits från hamnkapt:n:

Påbörja förberedelserna för sjösättningen av din båt i god tid. Tänk på att båten ska vara fullständigt färdig senast dagen före sjösättningen. På själva sjösättningsdagen står du till hamnkapt:ns förfogande och kan använda högst några minuter till förberedelser för den egna båten.

Tänk på att målningsarbete alltid har företräde. Du får alltså inte slipa eller utföra annat dammande arbete när dina grannar målar! Ytterligare ett skäl för att vara ute i god tid.

Ta hand om tomburkar, trasor etc. Du är själv ansvarig för att din båtplats är i ordning. Tänk också på att inte lämna begärligt stöldgods utan kontroll nattetid!

Vill du ha din sjösättningsdag ändrad måste det finnas starka skäl för detta. Tala i så fall med hamnkapt:n i mycket god tid - det går inte att komma dagen innan!

Nattvakteriet organiseras av Urban Cogne. Vet du redan nu att du skall vara borta vissa tider under sommarhalvåret - ring honom så kan det finnas chanser att han kan planera in dina vakter efter dina önskemål. Annars är du själv ansvarig för att ersättare finns på plats.

Kom ihåg att din boj skall vara ilagd förs sjösättningen. Båtar får ej läggas långsides kaj eller för ankare.

För förtöjningen av din båt gäller försäkringsbolagens regler vad avser förtöjning i brygga. Se till att du har dina fendertar i ordning!



# 24 timmars - kan det vara nå't?



Konstruktören av klubbens båtvagn, säkerhetens främste tillskyndare, problemlösaren, sportsmannen, storseglaren, entusiasten Bosse Dahlqvist har skrivit medryckande om sina erfarenheter från SXX:s numera klassiska 24-timmars seglingar.



Våren 1973 lyckades jag övertala två goda vänner att hänga med på SXXs 24-timmars segling. Vi hade väldigt dimmiga begrepp om vad 24-timmars egentligen var för något. Men det lilla vi lyckades luska ut lät intressant. Vi anmälde oss till vårseglingen som skulle gå av stapeln i månadsskiftet maj/juni.

Föga anade jag då att vi startade något som skulle bli en följetong, vår och höst. I somras gick vi in på elfte året i följd utan att en enda segling har inställts. Under alla dessa år har det endast varit vid ett tillfälle som en av oss varit förhindrad att ställa upp. Det säger något om hur vi gemensamt värderar de här träffarna. Kanske har jag också varit med om några av mina bästa seglingsupplevelser under de här "kören".

Tag till exempel hösten 1976. Västlig kuling var utlovad. Vi hade planerat att gå via Sandhamn-Alma-Svenska Björn och sedan vidare norrut. Tänk, att kanske få 15 sekundmeters vind på sig mitt i natten, när man måste försöka smita så nära Svenska Högarna som möjligt, för att inte förlora distans. Det lät inte så värst roligt.

Efter starten vid Djuröbron girade vi styrbord, rundade Stavnäs och stack sedan söderut ner över Nämndöfjärden ut mot Villinge. Nog fick vi vind alltid. Klockan 16.00 uppskattade vi vindriktning och vindstyrka till NO 12 m/sekund. Eftersom vi länsade undan vinden blev risken för släng-gipp överhängande. Vi beslöt helt enkelt att ta ner storen. Det visade sig då att loggen stod kvar på sina åtta knop, med eller utan storsegel.

Nu gällde det att snabbt via "punktkortet" lägga ut

en bana som skulle föra oss ut i fyrbelysta leder innan det blev mörkt. Vi lyckades tråckla oss genom ett av sunden norr om Utö och hade sedan en underbar nattsegling med ordentlig fyrbelysning ända ned till Landsorts Bredgrund. Där vände vi och sträckte tillbaka norrut.

Vinden avtog senare under natten samtidigt som den vred mot väst. Vi passerade Dalarö klockan 02.30 med fullt ställ. Visserligen ordentligt nerkrängda, men inte värre än att vi kunde koka kaffe och ta en macka under full kontroll.

Vi försöker alltid att dela upp oss i vakter så att man får åtminstone ett par timmars sömn. Den här natten blev det inte mycket sova av för någon av oss. Vi hade fullt upp med att hålla reda på alla lanternor runt om oss och att anteckna i loggen alla vi mötte eller seglade om. Det ingår nämligen i förutsättningarna att logg skall föras.

Vid varje rundningspunkt skall tid, vind, segelföring etc. noteras. Medtävlare ska antecknas. Det händer att en i besättningen har fullt jobb med att lysa i segel med ficklampa, läsa av mötande båtars segelnummer, kolla i startlistan och notera startnummer. Är det dessutom becksvalt och man möter en hel armada med kryssande båtar, kan det bli riktigt spännande när man försöker hålla ordning på väjningskyldiga och icke väjningskyldiga.

Nåja, det blev en söndag med sol och frisk västlig vind som förde oss ända till Morskens fyr. (Punkt nr 138). Där måste vi vända för att inte komma för sent till målet. Vi hade tre timmar och 18 minuter på oss och vinden strax för om tvärs styrbord.

Trots att sträckan är hela 18,5 sjömil och vi måste passera genom Möja-leden med en del vindlä som följd, kunde vi korsa mållinjen bara fem minuter försenade. Inte illa, va?

När vi sedan i lugn och ro adderade ihop diverse loggnoteringar resulterade det i en sträcka på 139,4 sjömil. Räkneverket på vår logg som är relativt exakt, stod på närmare 160 sjömil. Vilket visar att vägval, förmågan att styra och att man i görligaste mån undviker kryss, har stor betydelse i sammanhanget.

När resultattabellen så småningom damp ner i brevlådan var det med stor tillfredsställelse vi kunde konstatera att ingen i vår klass hade lyckats klå oss. Ännu åtta år senare har vi inte lyckats att slå den här seglingen. Det var tydligen "den där gången" vindar och allt annat stämde.

#### Fakta om 24-timmars

Svenska Kryssarklubben arrangerar vår och höst seglingar som ska genomföras på max 24, 48, 72, resp. 96 timmar.

För en avgift på 60 kr (medlem i SXX 40 kr) får man ett kuvert som innehåller:  
1 st orange vimpel som ska föras under segling  
1 st deltagarlista med startnummer  
1 st distanstabell  
2 st loggboksblad  
1 st regelhäfte med div. förklaringar

forts. sid 8





## Jubilar

Trö mig eller ej, mina damer och herrar, denne charmante gentleman - Sven Almgren - är 82 år fyllda och därmed klubbens äldste aktive medlem. Han har faktiskt varit med nästan från början i klubben och deltar fortfarande i många av klubbens aktiviteter. Med Sven ska man tala om fiske - det han inte vet om hur och var man drar gädda, gös och storaborre är förmodligen inte värt att veta. När man ska dra dom kan möjligen vara svårare att få ut honom....  
Traditionsenligt går bojekan med Sven i först i sjön på våarna.



INSÄNDAREN:

## ATT SEGLA HELLRE ÄN BRA

Kvällsseglingarna har blivit något jag sett fram emot varje onsdag under sommaren. I regel har det varit varma och ljusa kvällar. Många har varit samlade vid EBS-bryggan. Seglen har förberetts och motorer startats för framkörning till startplats. Allt detta har varit en liten fest varje gång.

Gemenskap och tävlingsiver har lockat, både på land och i båt. Arbetskompisar, nära vänner och släkt har varit med och tyckt det varit jättekul, och vill gärna vara med igen.

Att komma på första, andra eller tredje plats har man väl inte räknat med. Däremot har jumbo-platsen för det mesta givit upphov till att säga "Nästa gång är det kanske bättre vind och då kanske.....".

Även om regnet vid något tillfälle har skvalat och strilat, har det ändå funnits trogna som ställt upp och hissat segel för ett varv på fjärden.

Syftet med kvällsseglingarna har bland annat varit att ytterligare lära känna sin båt genom lite trimning av segel och rigg, manövrering i olika situationer. Samt att informeras om vilka regler som gäller vid tävling.

Kvällsseglingarna har åtminstone hjälpt mig att bli lite mer bekant med segling, och jag ser fram emot nya segelkvällar nästa säsong.

forts. 24- timmars....

Kom bara ihåg att detta inte är någon traditionell kappsegling. Du seglar och tävlar bara mot dig själv och klockan, med iakttagande av sjövägsreglerna och det som i övrigt kan hänföras till gott sjömanskap.

Huvudregeln är att start och mål är samma punkt. Sedan är det bara att lägga upp en bana som passar dig och din besättning, vädret och din båt. Du kan välja att gå ut till havs om du bara uppfyller fordringarna som står i regelhäftet. Eller du kan välja en inomskärsväg. Läs bara genom regelhäftet ordentligt innan du lägger upp din färdplan. Det går lätt att göra en del fel annars.

Kom också ihåg att kontrollanterna runt banan är du själv och dina medtävlare. Därför ska du föra en så noggrann logg som möjligt samt skicka in den efter fullgjord segling.

Jag har funnit att den här seglingsformen är den absolut bästa för att ge god sjövana och säkerhet i navigation. Att lära sig bedöma väderleksprognoser så att man med minsta möjliga risker kan fullfölja en uppgjord färdväg även en kulen höstnatt när regn och dis gör sikten dålig.

Pröva på, du kommer inte att ångra dig!





*Thomas Rönström - skrivaren - och Solweig på väg till Herrestaviken.*

I sköna Herrestaviken får den naturälskande EBS:aren full valuta för sin insats i färdtid dit. Om du motförmodan inte vet var den ligger - leta på kortet några sjömil från Mariefred mot Stockholm.

Viken är särskilt lämpad för till båtsporten tvehågsna damer. Om man således lyckas att medföra sin själs älskade till viken en vacker sommardag kan man, tryggt förtöjd vid berget, tillsammans avnjuta ett landskap som precis svarar mot de idealbilder vi alla fostrats med: glittrande vatten mot vassklädda stränder där grönskande ängar avbryts av björkdungar och röda små stugor.

Om man så framemot eftermiddagen ordnar till lunchen, fixar disken och kaffet och vinkar ner sin själs älskade från berget, där hon beundrat såväl landskap som din eminenta färdighet med tingen ombord - ja då är det dags. Nu köper hon både dig, båten och sjölivet och du kan lugnt se fram emot en tryggad framtid till sjöss med din själs älskade. Så har berättats för mig av många par som årligen återvänder till denna ljuva vik bara några timmar från huvudstadens hetsiga liv.

Självt behövde jag inte ta till så kraftiga medel. Solweig var såld på sjön långt innan vi nådde Herrestaviken för första gången. Men gemensamt har vi upplevt väldigt mycket fint vid våra besök på olika årstider.

Storskogen - närmast berget och tilläggsplatsen - är en riktig trollskog, kuperad och med många djurstigar. Går man rätt finns här gott om hallon och senare när skogen gulnar både lingon och svamp.

Traskar man istället över ängen mot vägen, passerar man en av många gamla boplatser - vildapel, rosenbuskar, krolliljor, sten på sten ger associationer och funderingar om livet här i gamla tider. Kanske var det inte så länge sedan torparn under Herresta här mödosamt bröt sin egen lilla teg.

Framme vid vägen väljer du fortsatt riktning. Håller du till vänster kommer du så småningom

# TA MED DAMEN TILL HERRESTAVIKEN

fram till Mariefred - ett mål som kan hägra med tanke på befintligt systembolag. Det är emellertid mycket långt och jag har ännu inte hört talas om någon som återvänt både gående och nykter samma dag.

Går du till höger istället så ska du blunda för det kalhygge - förlåt föryngringsyta heter det ju - som strax uppenbarar sig med stora risbråten. Gå ett tag till och känn att du trampar kulturmark. Stora gamla ekar på mulnaggade ängar. Tungt varmt dunkel under de stora träden. Var du än tittar ser du spår av mänsklig verksamhet. Och frågorna finns där alltid - när gjorde man den här - varför? Och svaren blir med för liten kunskap och för stor fantasi otillförlitliga och roande - så för oss, Solweig och mig.

Nå - återvänd så till båten och känn att promenaden medger rätt till hunger och törst. Avnjut åter den vackra vyn över viken. Det är då troligt att du efter några djupa klunkar vänder dig till grannbåten och med tårögd mildhet beklagar alla de som inte kan få avnjuta det svenska sommarlandskapet. Raskt bör ni då vara ense om att dom som av skattetekniska skäl finner det angeläget att hålla sig borta från landet - ja dom visste naturligtvis inte vad dom gjorde när dom frånsa sig möjligheterna att uppleva den svenska sommaren.

Nu är du strax över i grannens båt och samtidigt som du dricker ur hans sista whisky förklarar du för honom varför du aldrig skulle kunna tänka dig att utsätta dig för risken att inte få uppleva den svenska sommaren ..... Så lågmäld är du att endast de närmaste fem båtarna hör dina brösttoner

En kväll i Herrestaviken har snart nått sitt slut.

*En kvinna som slår sin man  
håller sig rask och hörlig.*

*(Gammalt ordspråk)*



**E**n båt på havet befinner sig i en situation som radikalt skiljer sig från den som gäller för ett fordon på land. Den är på ett helt annat sätt isolerad från omgivningen, och på ett mera påtagligt sätt utsatt för vädrets makter.

Om något inträffar som gör farkosten funktionsoduglig, föreligger stor fara för alla ombordvarande. Det går inte att stiga av och sätta sig vid dikeskanten och vänta, om något oväntat skulle inträffa.

Den internationella sjölagen föreskriver i regler hur ett fartyg ska påkalla uppmärksamhet och bli undsatt i sjönöd. Med den starka tillväxten av fritidsbåtar har sjöräddningen fått en annan och ny dimension. Vi som är båtsportare kan inte längre påräkna maximal hjälpinsats vid alla larm under en säsong. Det skulle leda till orimliga kostnader och resurser som inte går att ställa till förfogande.

## Privatradion livlinan till land

*Daniel Ekman, motorbåtsägare och skicklig radio-  
man har sammanställt denna artikel.*

Den som får motor- eller rigghaveri, befinner sig kanske inte i ett omedelbart nödbehov, om vädret är gott och sjön ligger måttlig. Om privatradio finns ombord kan båtägaren meddela sig med annan båt eller med land. Och bogsering till hamn kan ordnas.

Saknar båtägaren denna möjlighet kan situationen under många timmars väntan bli ohållbar. Kanske larmar oroliga anhöriga sjöräddningen, som då rycker ut med allt vad det innebär.

Den vanligaste kommunikationsradion i båt är numera privatradion 27 MHz. Idag används kanal:

- 11A till nödkanal
- 16 till anrops-säkerhetskanal
- 1, 9, 22, 23 till föreningskanaler
- 18 till säkerhetskanal på vägen
- 17 till invalidkanal
- 13 till anropskanal

Övriga kanaler 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 14, 15, 19, 20, 21 är avsedda som samtalskanaler för meddelanden.

Runt våra kuster och större insjöar finns det ett 70-tal basradiostationer, som dygnet runt passar nödkanal 11A. Stationerna lyssnar tre minuter före varje hel- och halvtimme. Övrig tid passar man selektivt. För att öppna basstationen krävs då ett inbyggt eller separat tonselektiv, så att anropet kan uppfattas.

I basradionätet medverkar även vissa privatradioklubbar med frivillig passning, vanligen kanal 16. Vissa även kanal 11A.

Sjöfartsverket har dessutom placerat ut ett 70-tal hjälpradioskåp på öar och i skärgården. Hjelpradioskåpen innehåller en fast installerad privatradio, med möjlighet att nå en basstation.

Basradiostationerna (lotsplatserna) används också för sändning av väderrapporter på kanal 11A. Dessa täcker 18 prognosområden (hela kusten). Sändningarna pågår under tiden juni-september med flera sändningar per dag. I samband med ut-sändningarna görs även efterlysningar av saknade båtar.

Idag anses cirka 50.000 båtar vara utrustade med privatradio. Loggboksanteckningar från sjöfartsverkets basradiostationer samt statistik som förs av SMBF, med flera privatradioklubbar, visar att privatradion är till nytta för sjösäkerheten.

De flesta anropen avser förfrågningar om väder, eller meddelanden hem om förseningar och ändrade färdplaner. Men det finns också bland anropen ett inte oväsentligt antal nödrop, där hjälp verkligen behövts och kunnat lämnas tack vare anropet. Sjøräddningen har larmats via basstation och fått anvisningar om nödläge och positionsangivelse.

Privatradion fyller en god möjlighet att uppnå kontakt med andra båtar inomskärs 5 - 15 nm, till havs ännu längre sträcka. Ett båtpaket bestående av station, antenn och inbyggt nödselektiv köper man idag för cirka 1.500 kronor.

Tyvärr måste man konstatera att privatradion har vissa brister. Den är bland annat i hög grad utsatt för störningar, främst från utlandet. Detta leder till dålig hörbarhet och till att räckvidden sjunker avsevärt. Avsaknaden på kompetenskrav och trafikdisciplin hos radioinnehavare har varit ett problem, som dock börjat förbättras de senaste åren.

Hur ser då framtiden ut?  
Anläggningar som första gången tagits i bruk före den 1 juli 1981, och som uppfyller televerkets tidigare gällande tekniska bestämmelser, får innehas och användas längst intill utgången av juni månad 1991.

För nytillkomna tillståndsinnehavare efter 30 juni 1981 gäller dock att anskaffade anläggningar ska uppfylla televerkets nya tekniska bestämmelser TFSB:93A, utfärdade 7 maj 1980.

Köp med andra ord inte en begagnad station, såvida du inte har radiotillstånd utfärdat före den 30 juni 1981.

---

*"Det är min ödmjukhet  
som gör min storhet  
så sympatisk."*

*(Känd svensk statsminister)*

---



# SÖRMLANDSLEDEN

Påläggskalven och storsnackaren i EBS - Lasse Forslund - har här vikt ut sina kontroverser på tävlingsbanan med klubbordföranden.

Kappsegla kan man ju göra - åtminstone på onsdagar. Så man hinner övervinna den stora besvikelsens initialskede till nästföljande helg.

Nu är det ju inte alltid på det sättet att vädrets makter har med människan överensstämmande synpunkter i fråga om seglingstekniska finesser. Just den här onsdagen hade undertecknad med besättning inte haft någon god början. En bra bit efter det stora flertalet båtar, men i gott sällskap med Gerhard Lindström, låg vi och gupade utanför Bullen.

Efter ett tolfte misslyckat försök att spira genuan i ett alltmer avtagande men framförallt variationsrikt flöde av obegripliga vindpustar, resignerade undertecknad och slängde in den för tillfället invektivomsusade kappen i ruffen. - Öh du, pass upp så inte bommen tittar ut på andra sidan bordläggningen, hördes ovannämnde Lindströms muntra stämma.

Så gick det som det gick. Gerhard - i sällskap med Barbro naturligtvis - gick ifrån de nödvändiga metrarna och vi belade platsen omedelbart efter den näst sista.

Vad är då mer naturligt än att söka efter något (några) förstärkningsord för att på något sätt kunna förmedla den rådande sinnesstämningen till omgivningen. Förklarade för Gerhard att det nog var dax att beckna lådan, köpa en rygsäck och bege sig ut på Sörmlandsleden. Gerhard myntade då begreppet "rygsäckskör". Frågan om väderleken inbjuder till rygsäckskör eller inte har därefter varit ett stående diskussionsämne inför varje seglatsövning.

Som bekant har jag haft förmånen att under ett par år hålla i trådarna för motorbåtstävlingarna. Inför vinterkrysset 1983, dök tankarna på Sörmlandsleden upp igen. Den minnesgode läsaren drar sig kanske till minnes historien om den stackars grytgubben som spelar bort sin fina kabinbåt i plast till greven på Grönsön. Och som slutligen - efter en vådlig seglats i en julle - tar taxi från Härjarö till stan, för att köpa rygsäck och bege sig ut på Sörmlandsleden.

Gerhard högg på kroken som en utsvulten Mörtviksgädda, och kontrade omedelbart med följande utläggning:

"Till Herr Tävlingsledare

Tackar för ett lite ovanligt vinterkryss. Men för mig inte särskilt ovanligt eftersom jag förra vintern som arrangör kryssade om ring i delvis samma vatten. Alltså premiär för mig att få vara med och tävla. Premiärnervositeten har satt sina spår. Men jag tänkte genast på dem som säljer transpirationsmedel - dom ska ju leva dom också. Systembolaget har ju för övrigt lugnande medikamenter att intagas vid behov. Har just haft ett behov. Ska bli intressant att känna resultatet. Ett annat kryss som jag deltagit i är melodikrysset



på lördagarna där jag har en viss erfarenhet. Det är betydligt enklare än EBS vinterkryss. Kanske en variant för att få fler deltagare? Kryss som kryss.

Som ett litet tips till tävlingsledningen bifogas en broschyr över Sörmlandsleden. Kanske nästa vinterkryss kan gå av stapeln där? Rygsäckstips borde du kunna ge. Fjällräven lär ju vara bra även på kappseglingar.

Förresten - borde inte kommande motorbåtstävlingar förläggas till Sörmlandsleden?

Hälsningar - Gerhard"

Än finns det alltså hopp - för fotvandring.

Hur det gick för Gerhard i vinterkrysset? Ja, om minnet inte sviker mig belade han en hedrande fjärdeplats. Men han är ju än mer framgångsrik på konventionella kryssbogar.

---

*Statistik är den vetenskap som lär att om en människa står med en fot i en frybox och med den andra på en kokplatta, så har hon det i genomsnitt ganska skönt.*

(Svensk kåsör).

---



## Bilder från jubileumssommaren 1984

Sjösättningsdagen -84 var en sån där fantastisk majdag då man återfår tron på den svenska sommaren. Efter välförättat värv äter vi en bit och sköjer ner det väl - till toner av Falkens munspel och Blomstrands klaver.



2

En dambild från Sillfrukosten på Jungfrun. Sillen är urdrucken i det gröna och tävlingarna har börjat på land. Förmiddagens startprissegling och paketkör är avverkade.....



2

...och de lätt rundmagade ynglingarna anser sig förmodligen ha gjort sitt för dagen. Klart för start i säcklöpning för damer. Hamnkaptan Niklasson är föråkare. Sillfrukosten avnjöts på en av försommarens allra finaste dagar. En verklig högtidsdag under jubileumsåret-84.



2

Denna bild får symbolisera jubileumsårets avslutning. Båtarna är nu upplagda - Tizians Venus är möjligen inte upplagd - men hon kommer enligt sägnen ur havets skum....

