



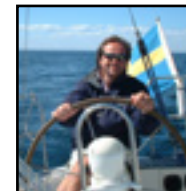
100 år med kappsegling och kappseglare

*Jubileumsskrift utgiven i samband med
Göteborgs Yacht Club's 100-års jubileum*

GYC-kamrater!

Vår Klubb har fyllt 100 år! Denna skrift är tänkt att kröna jubileumsfirandet och hjälpa oss som varit med ett tag att minnas det som var och bevara åt framtiden den stolthet vi alla känner över vårt medlemskap i denna fina klubb. Hur fin den är kan mätas i segrar och medaljer, och sådana finns det förvisso gott om, men vi har valt att fokusera på den kamratskap som alltid präglat Göteborgs Yacht Club. Samtidigt som man inte kan bortse från den betydelse vår Klubb och dess företrädare, såväl moderklubbar som medlemmar, har haft för svensk kappseglingshistoria.

Under rubriken "Seglare minns" finns ett antal "goa" historier som just illustrerar denna kamratskap och ödmjukhet inför vad kappseglandet givit oss alla. Förhoppningsvis skall dessa minnen också visa tidsandan genom kappseglingshistorien och ge oss och framtida kappseglare historisk inblick och trevlig läsning.



*Lars Unger
Ordförande*

OMSLAGSFOTO

Dan Ljungsvik

Dragon Gold Cup, Marstrand 2010

Förhistorik

Kappseglats har det gjorts sedan första gången två båtar möttes på samma fjord. Seglande för nöjes skull var länge förbehållet kungligheter och kejsare och kom till Sverige genom Gustav III på sent 1700-tal. En viss utbredning av "lustsegling" skedde genom att det sociala livet på huvudstadens vatten blev en del av ordenssällskapens aktiviteter och dessa ordenssällskap (Göta Cordoniu Orden i Göteborg) tillskrivs också att segling som social aktivitet fick geografisk spridning och genomslag i t.ex. Göteborg. De blev också grogrund för bildandet av föreningar med inriktning på segling. 1830 bildades SSS, sedermera KSSS, i Stockholm. Härnösands SS bildades 1858 som god två och 1860 Göteborgs SS, sedermera GKSS. Sedan var det igång och 1851 ordnades den första organiserade kappseglingen.

1852 gjorde sig Sverige som nation ett namn internationellt genom att skonerten Sverige sjösattes och seglade över till England för att utmana America om det som fortfarande seglas om som Americas Cup. Man förlorade och det fanns flera (bort-) förklaringar. Bl.a att America hade segel av prima bomull medan Sverige hade segel av vadmal! Sämre bortförklaringar har förekommit.

Nu bildades Segelsällskap runt omkring i Sverige och inte minst på Västkusten. Vår moderklubb SS AEolus bildades 1887 och kom att engagera sig i det allt mera organiserade kappseglandet som tidigt kom att ske i tävlan om olika pokaler, Skärgårdskryssarpokalen, Guldpokalen, Entonnarpokalen och Esperanzapokalen. Man engagerade sig också mycket i olika regelfrågor och konstruktioner och strävan efter att skapa entypsklasser för en ökad rättvisa. 1892 började man med lottbåtar och lottade ut Elsa, en koster konstruerad av en J H Seldén.

*America hade
segel av
prima bomull
medan Sverige
hade segel av
vadmal!*



Skonerten "Sverige" under kappsegling i engelska vatten 1852. Målning av P V Cedergren.

Tidig Historia

Vår klubb stiftades den 13 oktober 1916 som ett dottersällskap till SS AEolus under det ursprungliga namnet AEolus Segeljaktklubb, sedermera AEolus Yacht Club (1926). Dess syfte var att representera i pokalseglingarna nämnda ovan. I Januari 1917 stiftades Göteborgs Seglarklubb (GSK) också i syfte att representera Göteborg i pokalseglingar. Detta var ett sätt att bredda deltagandet från Göteborg då man annars bara fick ställa upp med ett ekipage från varje klubb.

"Vad som framför allt utmärkt de senaste två decennierna i Sällskapets historia har varit de nationella och internationella pokalseglingar AEolus och dess dottersällskap AEolus Yacht Club varit representerade i, och där dess båtar på in- och utländska banor med framgång fyllt sin andel i uppgiften att hedra det västsvenska seglarnamnet."

Så skrev man i SS AEolus Jubileumsskrift 1937. Det har fortsatt gälla.

"Det vandringspris, som utan gensägelse kan sägas ha haft och fortfarande har den mest livgivande inverkan på den svenska segelsporten, och som numera blivit vårt lands mäst omstridda och livligast åtrådda seglingstrofé, dess verkliga "blue ribbon" är Svenska Seglar Förbundets Vandringspris för 30 kvm skärgårdskryssare eller, som den populärt kallas, Skärgårdskryssarpokalen."

Detta ur GKSS Årsbok 1920, utgiven m.a.a. deras 60-årsjubileum, och omfattande historik för åren 1910-1919.

1920 erövrades Skärgårdskryssarpokalen för alltid (3:e g) av 30:an Nidingen med AEolus' Gustaf Löfmark vid rodret. Ny pokal sattes upp och flyttades till 22 kvm-klassen. 1922 seglade man för första gången om den av NJK (Finland) skänkta Guldpokalen och Sverige representerades av SS AEolus och samme Gustaf Löfmark. Så även 1923.

1924 kunde man så erövra Guldpokalen till Sverige för första gången med 6:an Konkret seglad av just Gustaf Löfmark. 1925 arrangerades försvarandet på vattnet utanför Långedrag. Norge vann. 1926 representerade man åter Sverige men en amerikan segrade. 1929 var man tillbaka i Norge och AEolus Y C tog åter pokalen till Sverige genom Hakon Reuter. 1930 ordnade man Guldpokaltävlingen och vann den ånyo, nu genom IAN med Arvid Schultz vid rodret. För seglingsintresserade göteborgare som inte kunde ta sig ut till Långedrag hade man reportagefilmer på biografen Cosmorama i centrala sta'n! 1931 och 1932 representerade man återigen Sverige i Guldpokalseglingarna men vann inte.

1932 bildas AEolus Yacht Club Escadrille de Paris som dottersällskap.

1935 invigs AEolus-ön, Sillfarsholmen, som egen klubbö och man fick en egen hemvist.

Framgångarna i olika pokalseglingar fortsatte men kappseglandet kom alltmer att präglas av 2:a Världskriget och det internationella utbytet upphörde helt på 40-talet. Istället vidtog en intensiv kamp mellan ost- och västkusten om Esperanzapoklaen i en ny båtklass, 5-or. Klubben vann 1941, 1942 och 1945. Alla gångerna med Arvid Schulz vid rodret.

1943 separeras AEolus Y C från modersällskapet och dagens GYC, Göteborgs Yacht Club bildas, bl.a. på initiativ från Arvid Schulz. Efter kriget spelar konstruktionsklasser, pokalseglingar och bildande av konsortier för båtbyggande inte samma roll och klubbens inriktning ändrar karaktär.

*Bilder ur en Journalfilm från Guldpokalseglingarna
utanför Långedrag 1950*



Den svenska 6-an "lan" med Arvid Schulz vid rodret framför norskt och franskt. Första dagens seglingar bjöd inte på så mycket vind och blåstes av efter maximitiden 4 timmar.



Andra dagens seglingar vanns av Arvid Schulz till hemmapublikens stora glädje.



Den amerikanska båten lyckades vinna tredje dagens seglingar med svenska båten på en meriterande andraplats.



Funktionärer på den tiden med klädsel hellre värdig än sjövärdig! Även den fjärde dagens seglingar fick avbrytas på grund av för lite vind.



Efter att Danmark vunnit den femte dagens segling var det dags för två finalseglingar med finalisterna Danmark, USA och Sverige.



Sverige vann den första finalseglingen och lyckades sedan dagen efter att lura den amerikanska båten vid starten. Amerikanen tvingades till omstart.



Axel Karlander, Arvid Schulz, Henry Lindström och Bengt Gedda lyckades sålunda med två finalsegrar försvara Guldpokalen på hemmavatten utanför Långedrag

”Modern tid”

Med nya tider kom nya båttyper, nya förutsättningar för att skaffa båt och nya möjligheter för fler att nöjessegla och kappsegla. Flera lokala båtklubbar växte upp och startade seglarskolor och segelsporten spreds till flera och framförallt ner i åldrarna. GYC som inte haft egentlig ungdomsverksamhet försökte fånga upp lovande seglare på väg att etablera sig med olika former av stöd. Från finansiering av båtar till resebidrag. En ambition som övergått i dagens stipendieverksamhet.

1952 beslöts, efter omröstning, att stödja Starbåtens etablering på Västkusten och anslå pengar till nybyggnadslån. Flera flottiljer startades enligt det för starbåtsklassen speciella internationella distriktsindelningssystemet. Klassen blev en mycket stark kölbåtsklass på Västkusten med många framskjutna placeringar i SM, EM, VM och OS inte minst för GYC-medlemmar.

På liknande sätt som för Starbåten bestämmer man sig 1956 för att stödja Finnjollen, vilket resulterar i SM- o VM-segrar. Även Solingen stöddes i mitten på 60-talet vilket också ledde till framgångar, bl.a OS-silver 1972.

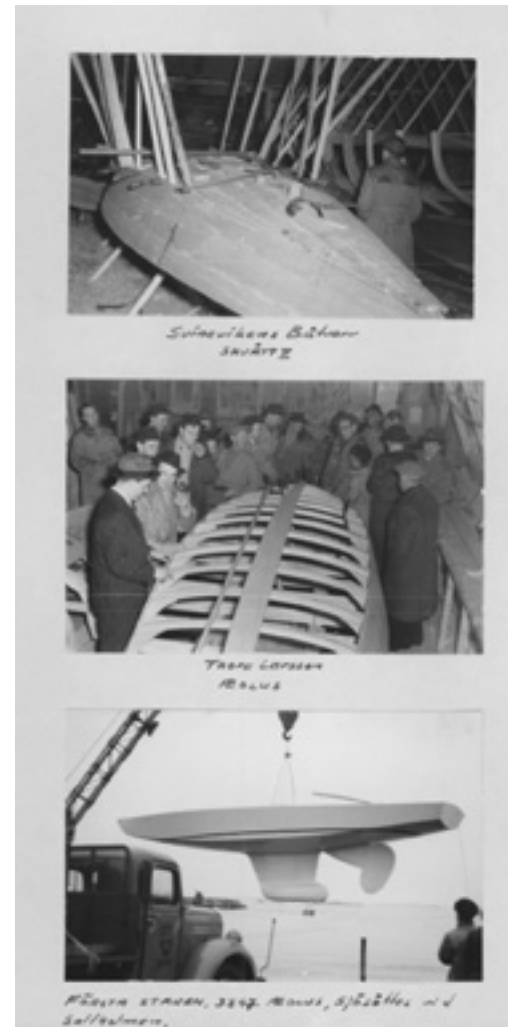
Det har alltid funnits ett starkt intresse för internationellt utbyte i Klubben och under många år har resebidrag lämnats till framgångsrika medlemmar för deltagande i större seglingar. Under flera år dominerades prislistorna i t-ex- Kieler Woche av GYC-ekipage, särskilt i Drake, Starbåt och Finnjolle.

SSF:s inträde i Riksidrottsförbundet och Klassförbundens allt starkare position har gjort att GYC's ekonomiska stöd har kommit att spela en allt mindre roll. Dock delar GYC årligen ut priser och stipendier som går till unga, lovande seglare och andra som utmärkt sig inom kappseglingssporten. Jubileumsåret har givit en ny fond som åter förstärker Klubbens möjligheter att göra positiv skillnad. Dessa stipendier o priser beskrivs längre fram.

Många av Sveriges mest framgångsrika seglare har varit och är medlemmar i GYC även om de kan representera annan klubb vid kappseglingar. I denna skrift skulle det inte vara görligt att räkna upp alla personer och alla framgångar om man har ambitionen att vara komplett och korrekt, utan det har i stället varit intressantare att låta medlemmarna själva berätta om händelser i sitt seglarliv. Berättelser som visar tidsandan, passionen och ödmjukheten som präglar inställningen till kappseglingssporten.

**) Biggen Andersen var en härlig entusiast som i allra högsta grad bidrog till Kattegatt Fleet's tillkomst. Han blev också en mycket uppskattad ordförande i GYC. Även Björn Rosén ska i detta sammanhang nämnas för sitt uppskattade ordförandeskap i GYC några år senare.*

Bilder ur Biggen Andersens loggbok från tiden då Staren och Kattegatt Fleet introducerades på Västkusten*





Jubileumsstart med Mersmak – på Matsmak!

Lördagen den 16 januari begick vi Jubileumspremiär med mingel, seglarminnen, jubileumsfondpresentation, lotteri och härligt tjöt i största allmänhet.

Platsen var trivsamma restaurang Matsmak. För dagen (och kvällen) skrudad i rött och grönt med stor flaggning.

Måns Carlander, Göran Pettersson, Pippi Palmqvist, Göran Andersson och Ingvar Bengtsson berättade mer eller mindre sanningsenliga (jo, till 100% sanna) seglarminnen.

Den absoluta världseliten i damsegling, Team Anna, presenterade en spännande framtid och ordföranden Lars Unger lotsade oss till en riktig festkväll.

En särskild programpunkt var presentationen av Jubileumsfonden med en grundplåt på 100 000 kr donerade av Claes E Jacobson.

Även Hans Eliasson hade sedan tidigare donerat 25 000 kr. Under kvällen fylldes fonden på med donationer från Måns Carlander, Bosse Knape, Jan Calvert och Janne Strömbeck.





Jubileumsflaggan vajade stolt i Marstrand

Fredagen den 8 juli begicks det stor Jubileumslunch på Marstrand. I ett underbart sommarväder samlades över 100 GYC-medlemmar (*inkl. respektive*) till Mingel med bubbel och Marstrandshistoria med salut från kommandant Eiwe Svanberg.

Stämningen var på topp i Paradisparcken och den blev inte sämre av en ytterst välsmakande Torskrygg på Tenan.

Som final valde de flesta att gå ut till Strandverket för att följa de spektakulära och spännande Matchracingseglarna. En jubileumslunch att minnas –

"Alla var där!"



MÅNS CARLANDER:

Rolf Hesselroth – en riktig kompis och en hängiven GYC ordförande

Rolf var en äkta Malmöpåg som höll på "De gule kanariefåglarna" dvs IFK Malmö. Rolf jobbade på försäkringsbolaget Gauthiod och seglade sexa i Malmö på 40-50 talet. När Skandia köpte Gauthiod flyttade Rolf till Skandias kontor i Göteborg. Här blev han genast en trogen funktionär inom GKSS och jobbade alltid troget på tribunen i såväl Långedrag som på Skallen under 60-70-talet tillsammans med bl.a. Janne Berglöv och bröderna Waller.

Han blev ofta hånad av dessa för att han ej haft några egna direkta framgångar inom seglingen, utom bara var en "Läktarexpert". Någon gång i början på 70-talet (tror jag) blev Rolf ordf. för GYC och var ordförande i tiotalet år. Nånstans 1974-75 lockade Rolf in mig i GYC och gjorde mig 1976 till klubbmästare. Vi genomförde därefter år 1977 i november (Americas cup året) gemensamt ett minnesrikt 60-års jubileum i en taklokal på 1:a Långgatan.

Samtidigt hade Rolf med sin diplomatiska och säljande förmåga knutit kontakt med Herr Asklund (Bagerisläkten), som då var ansvarig för Aeolus Club vilken hade en del pengar i kassan. Målet för Rolf var att inlemma Aeolus Club i GYC, vilket också lyckades bl.a. tack vare Herr Asklunds (Bosse Parnevik var för dyr!) bejublade balettframträdande på jubileumsmiddagen som avslutades med en skylt "Asklunds bak är bäst", med densamma vänd mot publiken.

1977 köpte Rolf min drake DS 239 Carneval (min sämsta båtaffär!) för att börja segla själv och visa herrar Berglöv & Waller att han faktiskt kunde segla och jag skulle ta hand om småbarn i.st.f. att kappsegla. Men redan 1978 var jag tillbaka i båten tillsammans med Rolf och hans son på SM i Kullavik, där vi helt otippat vann sista seglingen.

1979 började vi segla ihop på allvar med August H & Uno S i teamet. Rolf rustade upp båten och belöningen kom på SM i Marstrand 1981 då vi var nödgade att ta

*" Jag ställer mig här
vid kappkanten så
kommer det inte in så
mycket vatten i båten"*

två spikar sista dagen i 15 M/S sydligt och givetvis enorma vågor. August och jag hade inga stora förhoppningar med en 65-åring ombord, men Rolf sa "Jag ställer mig här vid kappkanten så kommer det inte så mycket vatten i båten", för kränga var inte till att tänka på!!! På något sätt lyckades snillet August få en grym gång på båten i sketvädret och vi tog våra två spikar och SM-Guldet !!! Rolf var totalt kritvit i ansiktet och helt slut och när han kom hem till Lilian och i farstun ropade "LILIAN HJÄLP", trodde hon nog att han var på väg att dö, men icke...det var fest!!!! Äntligen hade Rolf bevisat för " herrarna" att han minsann kunde segla. Rolf var en underbar positiv människa och vi hade massor med roligt och mycket gnabb ombord....han hade alltid ett rappt svar på lut och åldersskillnaden på ca 30 år kändes inte av överhuvudtaget. Det var en minnesrik tid och jag ringde varje år Rolf på hans födelsedag 23 December för att gratulera min kompis.

Min bedömning är att Rolf gjorde mycket mer för GYC under 1970-80-talet än vad vi idag förstår och därför är han & hans livskamrat Lilian värda en speciell hyllning.

Liliane Hesselroth ritade vårt välkända märke



Rolf Hesselroths maka Liliane som var verksam som designer delade Rolfs engagemang i Yachtklubben och ritade bl a vårt välkända och respekterade klubbmärke.

PETER KOLNI:

Oslo – Marstrand på 12 timmar i en Tornado

1975 seglade vi Oslo Olympic Week med vår Tornado. Efter avslutade seglingar fick vi en tokig ide. Istället för att skruva isär hela båten och lägga på taket bestämde vi oss för att segla hem båten till Marstrand där OS-kval väntade. Hustrur fick köra hem bilen.

Väderleksutsikterna var gynnsamma. Ett problem var säkerhetsaspekten. Om vi gick på grund eller seglade på någon stock eller annat i vattnet kunde roder och centerbord skadas, ja det kunde rent av göra hål i de tunna glasfiberskroven. Det kunde ju även ske personskador. Dåtidens mobiltelefoner var inte att tänka på, de var klumpiga med dålig täckning. Eftersom vi är både övermodiga och fatalister sa vi till hustrur att om vi inte är i Marstrand ikväll så får ni larma sjöräddningen.



Kanske inte det mest lagliga ekipage – men fräckt!!!

Vi valde överdrags seglarställ för att inte sitta i fuktiga vådräcker. Så kl O6 surrade vi plastsäckar längs bommen med mat och dryck bestående av vatten kycklinglår och mackor. Sen bar det iväg ut från Oslo. En fantastisk morgon fullt med allehanda fågelliv, vi såg t.o.m. örnar. Oslofjorden bjöd först på svaga vindar men snart kom en nordostlig landbris på ca 10 m/s. Vinden var kall och byig, lite trixig då den kom som fallvindar uppe från de höga bergen runt fjorden och dök ner med bra tryck. Vi seglade i timmar flygandes på ett skrov i 15-20 knop och nästan ingen sjö, en grym känsla!

I transiteringen mellan land- och gradientvind fick vi en period med lätta sydvästliga vindar och nästan ingen sjö så de vassa skroven gjorde ändå hygglig fart.

Navigationen bestod mest av död räkning på sjökort i plastfickor. Vi höftade gradtalen stämde av på våra Suunto taktikkompasser. Vi hade ju tyvärr då inte tillgång till portabel GPS utrustning.

Allt eftersom förmiddagen gick övergick vinden till en god sjöbris. Vinden tilltog simultant med att också vindriktningens gradtalen ökade från SV till V. Denna gynnsamma kombination var ju helt perfekt, gradvis öppnare och tilltagande vind ökade farten och gav åter timmar flygandes på ett skrov. Vi anlände Marstrand i avtagande NV vind vid 18:30.

Efter drygt 12 timmar koncentrerad segling infinner sig en enastående känsla av samhörighet, man känner av hela båten och varje rörelse in i minsta detalj, man blir "ett" med båten.

Som socker på bullen vann vi sen OS uttagningarna i Marstrand.

VM i Sydney 1976

I februari 1976, seglade min broder Jörgen och jag Tornado catamaran VM i Botany Bay, Sydney, Australien.

På stranden stod det varningsskyltar med ett par hundra meters mellanrum "No swimming, Varning for Sharks", något vi inte precis var vana vid.

Under seglingen fredagen den 6 februari kom den för Australiensare välkända "Southerly Buster" med plötsliga vindar på 17-18 m/s. Vi slörade när plötsligt häftiga vindbyar kom och vi föll av med vinden tills vi inte kunde falla mer och då fortsatte

stävorna dyka och vi gjorde en formidabel kullerbytta. Jag slängde mig i vattnet men höll kvar i storskotet för att så fort som möjligt kunna komma till båten.

Jörgen som stod i trapetsen på akterbalken och lovarts skrov, flög i en båge över hela båten. När en Tornado kapsejsar och ligger på sidan blåser den vanligtvis till en position där trampolinen blir segel och masten blir drivankare. Den driver då så fort att det inte går att simma ikapp båten. Detta för dock det goda med sig att båten inte vänder ner med masten. Jörgen hann precis få tag i masttoppen och ta sig in över storseglet. Tillfälligt räddade!

Många Tornados låg kapsejsade runt omkring oss, två båtar sjönk, flera bröt masten, många båtar gick sönder, en gick isär, och få fölgebåtar fanns. Nödsituationer skapar nytänk. Vi kom överens om att själva försöka resa upp båten genom att "segla upp den". Så Jörgen fick simma och hålla det kapsejsade skrovets för mot vinden. Jag satte travaren halvvägs ut och skotade storen till en plank, vinden trycktes då in mellan vattenytan och storen och tryckte upp båten. Eureka! Wow vilken enorm känsla att lyckas med detta!



Bröderna Peter och Jörgen Kolni representerade Sverige i både OS 1968 (Mexico, Flying Dutchman) och i OS 1976 (Montreal, Tornado). Peter deltog även i OS 1972, då med Ulf Nilsson som gast.
Foto: Sveriges Olympiska Kommitté

JÖRGEN SUNDÉN:

"Aeolusön i mitt hjärta..."

Förutom mängder med seglarminnen med hela besättningar bestående av GYC-medlemmar, har jag också väldigt fina minnen från Sillfarsholmen (Aeolusön). Jag kommer ihåg när pappa Tord berättade om när han och Aste Sandén, "Kicki" Wickberg, "Backen" Hansson, m.fl. var ute på våarna på Sillfarsholmen och planterade barrträd, målade om huset och hade trevligt ihop, åt gott och drack gott, samt eldade i den öppna spisen i huset. På den stora murade spishällen, målade Evert Taube en målning, "Sommarvind" eller något liknande (kanske Västanvind?) Jag hoppas att den finns kvar...

I min barndom när vi seglade Folkbåt, var vår familj ofta på Aeolus-ön, under helgerna. Tord lärde oss att göra visselpipor av rönn, vi gjorde upp eld av drivved och grillade korv. Den korven smakade alltid bäst!! Sånt glömmar man aldrig!!



Tord Sundén, legendarisk seglare och konsrktör. Ritade bl a såväl den Nordiska Folkbåten som IF-båten,

CALLE SAHLQUIST, medlem i över 50 år:

En kort långsegling

Som son till en sommarstugeägare i Hovås, föll det sig naturligt att jag i 10-12 års ålder tillbringade somrarna på eller omkring den närliggande golfbanan. Här kunde jag tjäna snabba pengar som caddie, fem kronor per rond och kunde dessutom spela golf utan att ens vara medlem.

Som jag minns var somrarna åren kring 1950 alltid heta och sommarloven långa. Det svalkande vattnet i Askimsfjorden lockade liksom de vita segel som där syntes. Det fanns vid denna tid två årliga seglarläger på Hovås. Lägerdeltagarna var in-kvarterade i KFUM:s lokaler och i tält, belägna till höger om bäcken på Göteborgs Golf Klubbs nuvarande 16:e håll. Då vår familj i stort sett var grannar till dessa seglarläger blev det naturligt att jag drogs till lite djupare vatten än vad daggen på sommartorr fairway kunde erbjuda.

Golfen fick sitta emellan och det blev seglingen som tog all fritid. Efter många år som kappseglare, giftermål, radhusköp och barnanskaffning blev det dags för familjens första seglingssemester i det så omtalade sommarfagra Bohuslän. En segelbåt är egentligen en avart till övriga flytetyg, i vilken man förflyttar sig på ett så primitivt sätt som möjligt. Medelst vindar, strömmar etc.

En semesterseglare är som mest aktiv om kvällar och nätter och då med många olika former av arbetsmoment. Vår första långsegling varade i ca 60 timmar, dvs. i lite drygt 2 dygn. En tidsrymd som i långseglingssammanhang kan betraktas som mycket kort, men som också kan kännas lång, vilket historien nedan visar.

Efter en första dag på havet hade vi lyckats med konststycket att få en helt egen ö för oss själva. I den något kyliga kvällen satt vi hopkurade i sittbrunnen och intog sådant som lär göra livet värt att leva, dvs. god mat och dryck. Det visade sig dock att båda dessa livsviktiga detaljer var lika kalla. Det blev dags att krypa till kojs och John Blund mötte upp redan efter några minuter. Tyvärr kom nattbrisen samtidigt!

Fallen på aluminiummasten började sakta röra sig i vinden och efter ett tag slog de orytmiskt mot det hårda underlaget. Ljudet fortplantade sig ned i ruffen och jag kände det som om jag låg inne i en ostämd gitarr, fast värre. Snabbt ur bädden och upp på däck i den nu ännu kyligare nattvinden. Fallen surrades runt masten för att minimera ljud och skakningar. När jag sedan kröp ned i min något fuktiga koj, sov redan den övri-

ga familjen. Jag slöt ögonen och lyssnade till skakningarna i masten. De var nu relativt rytmiska och återkom med jämna mellanrum varför jag somnade ganska omgående. Det kändes som att jag plötsligt stod jag raklång, liggandes i kojen. Boom, boom, boom lät det från båtens förskepp. Jag flög upp. Vad var nu detta för ljud. Det visade sig att vinden vänt med nattbrisen och landvind rådde. Ankaret hade släppt sitt bottenfäste och båten slog nu fören i den ö, som vi tidigare ansett vara så inbjudande och fridfull. Nu såg den bara mörk och hotfull ut. Något måste göras. Barnens lilla gummibåt antrades och flytväst sattes på plats. Min fru stod på pass i sittbrunnen som säkerhet om något olyckligt skulle hända på min lilla båtture i mörkret. Jag rodde med snabba årtag mot vinden och mot den plats där ankaret förmodades vara. Den blöta ankarlinan löpte i armvecket och vatten droppade, nej rann, ned på mina kläder. Jag var framme och drog med några snabba tag upp ankaret i gummibåten. Med ens försvann den lätta gummibåten med vinden och jag fick ro med snabba, korta tag för att komma i position för att kunna slänga ankaret över bord på lämplig plats.

Då jag blöt och sur, det senare i dubbelbemärkelse, återkom till moderskeppet hade min hustru redan dragit sig tillbaka till sin koj. Jag tog sakta av mig de blöta kläderna och kröp mycket ensam ned i min sovsäck. Lugnet lägrade sig och ögonlocken, som nu var ganska tunga, slöt sig relativt snabbt. Ett av de två barnen vaknade tidigt på morgonen och hade önsksningar om ett toabesök. En toa i små segelbåtar är oftast monterad under förpikskojerna. Mamman reste sig för att vara behjälplig. Då välte båten! Vi hade förtöjt i en allför grund vik och landvinden hade gjort att vattennivån under nattens timmar sjunkit avsevärt. Kanske var det därför vi hade fått denna ankringsplats för oss själva. Båten drogs loss av några större motorbåtar senare under förmiddagen.

Vi seglade mot Smögen, en säker natthamn där inget oförutsett kunde hända. Som en av den kommande nattens första båtar förtöjde vi längs kajen. Vi tog oss i land och köpte härligt nykokta räkor och besiktigade de kända handelsbodarna. När vi återkom till vår båt visade det sig att 7 andra båtar förtöjt utanför vår båt. Båtarnas besättningar ilade fram och tillbaka mellan kajan och respektive båt. När kvällen infann sig, och vi gått till kojs, hördes klampande fötter på däck, trumpetspel och snapsvisor till arla morgonstund. Sömnens blev enbart sporadiskt denna natt, som skulle visa sig vara den sista på vår långsegling. Vi flydde!

Full fart mot hemmahamnen i Askimsfjorden. Väl i hemmet tillfrågades grannar om lämplig tid för grillning för kvällen. I trevlig och hemvand miljö tillbringades kvällen med vänner. Nattsömnens blev lugn och hela familjen sov ut efter sin "långsegling". Numera blir det enbart korta dagsturer i en snipa och några kappseglingar i StjärnbåtsKonsortiets båtar i Långedrag.

HASSE HANSEN, rorsman DS 201 Charm:

Gasten fick vatten i ögat och rorsman miste draggen

Dessa händelser, det var nämligen två separata, ägde rum i Le Havre 1974. Den nedan förstnämnda under Coup de Taittinger och den efterföljande under Dragon Gold Cup. Vi hade seglat bra och låg sammanlagt helt på topp under regattan. Under näst sista racet låg vi etta. Pokalen tycktes vara inom räckhåll. Hård vind och besvärlig sjö och alla vi tre krängandes i lovert.

Plötsligt fick vi en riktigt rejäl sjö över däck och ner i brunnen. En gast slänger sig in under kappen och vrålar: jag har fått vatten i ögat. Han känner sig förblindad av det mycket salta och inte helt rena kanalvattnet. Det starka solskenet hade säkert också sin bidragande orsak till smärtupplevelsen. Gasten var förvirrad, knappt pratbar. Ja, nästan som i chock i tron att han mist synen. Den andre gästen kom honom snabbt till tröst, vänder sig akterut och skriker till rorsman: Gå i land! Bryt!! Gå i land!!!



"Svempa", Hasse och Magnus dricker segerskål 1974

Dramatiskt. Vad gör inte en riktig sjöman för en god kompis och för en trogen gäst i en sådan situation? Jo, efter att ha vänt sig akterut och sett hela klassen bakom sig fattar han det svåra beslutet att trots det sätta flaggen och länsa iland.

Vad hälsket! Ja, det sved hårt. Gästens sveda i ögonen avhjälpes under inseglingen med sköljning med medhaft mineralvatten. Synen återkom som väl var allteftersom och när vi förtöjde var den helt återställd. Trots detta missöde under regattan kom vi till slut hem med champagnepokalen.

Det var en strålande varm och skön dag med laber bris. En av delseglingarna i Gold Cup hade just startat. Vi låg hyfsat till på slutet av första kryssen när vinden mojade mer och mer. Den, av det enorma tidvattnet (8 meter), starka motströmmen innebar att vi knappt gjorde fart över grund. Alltså straxt dags att slänga dragg för att inte kana akterut i banan trots att vi gjorde fart i vattnet.

Rorsman beordrar: fram med draggen och släng i. Gästarna sliter, det är djupt, 20 meter dragglinan räcker inte. De skarvar i med förtöjningslinor. Rorsman ser hur en del konkurrenter ankrat upp och fått stopp, medan vi själva glider bakåt. Otåligt rusar rorsman upp på fördäck för att skynda på iskarvningen av mera lina. Han tar över men, förlorar greppet..... Plupp! Där rök dragg och många, många meter lina – men inte minst en bra placering.

Trots rorsmans fatala fadäs och tros att sämsta delseglingen inte fick räknas bort, slutade vi på 5:e plats i 1974 års Dragon Gold Cup. Cést la vie.

CHRISTIAN VINGE:

En Göteborgsstare på Ostkusten 1956

1954 hade jag lämnat juniorstadiet, Långedragssjullen var såld och det gällde hur att skaffa något annat flytetyg att kappsegla med. Starbåten hade nyintroducerats i Göteborg några år tidigare och hösten -54 var jag med Bengt Sjösten och seglade flottiljmästerskapet i Trollestaren lånad av Pelle Stenberg. Det var en fantastisk upplevelse och när Pelle Pettersons första Stare 3345 blev till salu lyckades jag övertala min pappa att köpa den.

Första tävlingen d.v.s. sommaren -55 blev en lärorik introduktion i starbåtsseglandet men den hösten lyckades min vän Bengt Waller och jag ta hem flottiljmästerskapet, så något hade vi allt lärt oss. Jag vet inte om det var i den vevan som jag blev invald i Yachtklubben men jag tror att det måste ha varit så. Det var i alla fall under starbåtsåren som detta skedde och jag kan lugnt säga att jag alltid har varit stolt över mitt medlemskap. Det var verkligen en upplevelse för en 20-åring att få vara med bland den tidens bästa göteborgsseglare.

1955 hade både vännen Bengt Waller och jag blivit kustartillerister och efter placering i Karlskrona, Kärningberget och Härnösand förflyttades vi tidigt på våren -56 till KA 1 i Waxholm. Men båten var ju i Göteborg – vad göra? Vi fick låna starbåtsflottiljens trailer – en synnerligen trafikfarlig sak – och Bengt Sjöstens svartgula Borgward Isabella med dragkrok och körde iväg till Stockholm och Waxholm. Med i bilen var också Ulf Schröder och Nisse Lewin för Nisses Stare skulle transporteras som returfrakt till Göteborg.

Färden på isiga vägar med dåtidens sommardäck och med en trailer på släp, som kom i livsfarlig gungning, glömmar jag aldrig. Men vi kom fram till Oskar Fredriks borg (KA 1) på Rindö, lämnade Sjövinge på kaserntorget och återvände till Göteborg med Nisse Lewins stare.

Tidigt på våren sjösattes båten med hjälp av för ändamålet avdelat manskap. I mitten av maj flyttade vår pluton ut till Korsö alldeles intill Sandhamn där vi blev utbildade till röjdykare. Staren seglade vi ut samtidigt och Kronan tillhandahöll välvilligt både boj och bojsten som placerades i en liten vik på en ö mitt emot Korsö. Det blev en händelserik sommar. Bengt och jag seglade kors och tvärs i Stockholms skärgård och deltog i kappseglingar på bl.a. Saxarfjärden och i Saltsjöbaden, där jag nu bor sedan trettio år. Till midsommar stack vi iväg till Nynäshamn



SM/DM i Gävle 1956

för att delta i en klassisk starbåtsregatta, Forsbergs minne. Det gick ganska bra särskilt när det tutade i. Då tog vi fram vårt hemliga vapen, ett dansksytt platt bomullssegel av okänd tillverkare och med det lyckades vi nå någon topplacering. De stockholmska seglarna var en härlig samling bl.a. kommer jag ihåg Kejsarn, Torparn, Målis, Svampen, Lasse Lövas och så naturligtvis Sune Carlsson med sin 3342 Mari, som stod i en klass för sig. Sune träffar jag fortfarande då och då här i Saltsjöbaden.

Längre fram på sommaren skulle det bli SM och DM i Gävle och där ville vi gärna vara med. Gävleseglarna med Jacob Engwall och Bengt Melin i spetsen var hjälpsamma och ordnade transport av en hel del Stockholmsstare upp till Bönan utanför Gävle och där fick vi hänga med. Seglingarna gick i kallt och regnigt väder och det gick väl sådär för oss med våra gamla bomullssegel. De bättre bemedlade hade redan börjat utrusta sina båtar med dacronsegel och då var det inte så lätt att hänga med utom när det blåste småspik.

I början av augusti skulle vi återvända till KA 4. Hur skulle nu båten transporteras tillbaka? Vi hade varken bil eller trailer men på något sätt skulle det väl ändå ordna sig. Jag fick en idé – kunde man inte ta med Sjövinge på minutläggaren MUL 15? Den skulle ju tillbaka till Göteborg med oss ombord. Jag började mina sonderingar hos fartygsbefälet som var positivt men ärendet hamnade till slut hos chefen för KA 1 och beskedet var negativt. Jag gav mig därför iväg en lördag med båten från Korsö in till Stockholm. Jag var ensam, det var 35 distansminuter, gassande sol och nästan ingen vind. Dessutom hade jag ingen mat med mig. Efter övernattning någonstans på vägen kom jag på söndag eftermiddag in till Brunnsviken och parkerade staren nedanför Stallmästargården. Jag tänkte hämta båten när vi hade återkommit till Göteborg. Vid uppställningen på måndagmorgonen ute på Korsö blev jag beordrad att inställa mig på bataljonschefens kontor.

Major Benkert tog emot mig med ett oväntat besked; Regementschefen hade ändrat sig – Vinge får ta med båten ombord på minutläggaren. Var är båten? – Jag seglade in den till Brunnsviken när jag fick beskedet att jag inte fick ta med båten, svarade jag. – Djävla Vinge, sa majoren, vad gör vi nu? – Låna mig en B-slup (en liten motorbåt) så kan jag köra in och hämta båten i natt, föreslog jag. Den hyggliga majoren var med på detta och efter dagens övningar avgick jag med B-slupen in till Brunnsviken (det är ju ungefär som dammarna i Slottskogen) med tretungad flagg i aktern och bogserade staren tillbaka till Korsö i nattens mörker

Påföljande dag lastades båten ombord på MUL 15, som sedan avgick med bl.a. Bengt och mig ombord tillbaka till Karingberget, där vi sjösatte och riggade på för att återvända till hemmahamnen i Hovås.



Världens bästa minbåt – MUL 15

UNO SÖDERLUND, Crewmember Fox:

Claes från Kalmar blev Greven från Ryssland

EM för drake Schweiz, Tunersee. År 1969. Bland de svenska deltagarna var en Kalmarbo som byggt sin egen drake nämligen Claes Rampeltin med besättning. I EM - programmet var tryckfelsnisse framme: Kalmardeltagaren var uppsatt som: Graf Rasputin, denne utvandrade ryske numera svenske medborgare fick minst sagt en speciell behandling under detta EM.

Hotellet iordningställde den stora salen, Grosse Saal? för greven att sova i, besättningen fick sova bakom en skärm i ett hörn. Vid middagen bar två betjänter fram en stol klädd i sammet med hög rygg för greven att sitta i på honnörsplats på kortändan. Vi andra satt på normala stolar och fick sköta oss själva. Efter högtidlig invigning av EM på seglarklubben då vi alla började mingla närmar sig den engelske legenden Sir Gordon Smith, "Graf Rasputin" för att vördnadsfullt hälsa på denne representant av den utvandrade ryska adeln. Greven uppskattade hälsningen med att kärvänligt klappa Sir Gordon i magen (tämligen rund) och sa på klingande Kalmar -dialekt, jag förstår inte vad du säger men vänta lite så skall jag hämta någon som kan språket. Under hela EM avslöjades inte "stavfelet" och vi var många som gärna och ofta fick hjälpa Greven med språket.

På Tunnersee behagade inte vinden att infinna sig förrän sen förmiddag. Men alla ville ju vara med runt startlinjen ifall och när den kom. Under denna väntan i stiltje blev det mycket snack och bad i i den kristallklara sjön. Graf Rasputin beslöt sig för att bada, vilket han mycket klart deklarerade att det skedde inte så ofta m.a.o nästan aldrig. Lite osäker var han dock beträffande sin simförmåga så flytvästen togs på. Han tog ett rejält hopp från akterdäck ut vattnet och blev våt på händer och fötter? Han hade kopplat flytvästen runt backstaget och fick en härlig rekyl upp på däck igen. Många var vi som höll på att drunkna av alla skrattanfall

ANNA-LENA ELLED,
On Board Reporter, Team SCA, VOR 2014-15:

Tacking Evveryone!

Libbys röst skär genom natten. Det är mörkt, varmt och fuktigt. Jag har precis börjat återhämta mig efter de brutala dagarna i Kinesiska sjön. Nästa utmaning för oss är att hitta en snabb väg genom stiltjebältet vid ekvatorn. Jag fumlade efter den lilla belysningsknappen på mitt armbandsur för att se vad klockan är. Jag konstaterar att det bara gått 20 minuter sedan jag slog igen datorn efter att ha redigerat gårdagens skörd av foto och film samt förberett morgonens materialleverans till huvudkontoret i Alicante.



Det känns som om jag inte sovit alls, samtidigt som om jag varit borta i timmar. Jag drömmer som aldrig förr härute, om allt mellan himmel och jord. Jag drömmer om barndomen, skolkamrater jag inte träffat på över 20 år, första kärleken, vardagliga men lite udda upplevelser som tydligt legat arkiverade i minnet under alla dessa år. Jag drömmer om mitt liv därhemma och jag drömmer på olika språk. Hjärnan är ett märkligt organ. Jag drar lite på smilbanden när jag tänker på mina kollegor ombord de andra båtarna. Efter varje etapp träffas vi över en bit mat och det brukar bli många skratt när vi delar med oss av våra senaste upplevelser och bravader – inte minst våra drömmar.

Att vara On Board Reporter i Volvo Ocean Race kan verkligen locka fram en persons minst klädsamma egenskaper. Man befinner sig nästan konstant i olika former av utsatta situationer som i efterhand kan tyckas väldigt dråpliga. Och pressen är påtaglig, i princip dygnet runt. I ena ändan har man Alicante som efterfrågar fakta och historier samt snyggt visuellt material, i andra besättningen som är i stort behov av en någorlunda dräglig tillvaro trots de ibland nästan omänskliga förhållandena. Därtill kommer ens egna värderingar. Det är en hårfin balansgång som inte direkt underlättas av arbetsmiljön. Kyla, värme, fukt, saltvatten, båtens rörelse, vind och vågor gör allt för att försvåra och ha sönder utrustningen. Till och med kondensen i taket utgör ett ständigt hot att droppa rakt ner i tangentbord – hemska tanke! Varför utsätter man sig då för allt detta?

Det händer mycket när man pressar material och människa till det yttersta. Historierna som skapas här ute är unika och de speglar och symboliserar så mycket mer än bara ett race. Dessutom är sceneriet magiskt.

TACKING EVERYONE! Libby ropar för andra gången. De som sovit håller redan på att klä på sig och några av tjejerna på däck är på väg ner för att hjälpa till. Dags att rappa på. Allt löst skall flyttas från babord till styrbord. Enligt reglerna får jag bortsett från mina egna prylar inte hjälpa till så mitt ansvar till att börja med är att hålla mig ur vägen. Jag skickar över min madrass (som jag delar med Libby) och väska och kryper upp i en av de övre kojerna i lovert.

Sekunden efter rullar Sara ihop madrassen och slänger över till andra sidan där Elo står och tar emot. Snart har tjejerna avancerat till köket. Jag ser till att mina grejer; dator, stol samt två vattentäta koffertar med 35 kg kamerautrustning åker över till lä. När samtliga tjejer kilat upp på däck för att flytta segel tar jag hand om köket. Väskan med dagsransonen samt soppkitteln skall över på rätt sida – och so-porna såklart. Det verkar som om vi är redo för manövern. Libby ropar TACKING och Sam som står vid rodret styr över.

Hela manövern tar knappa 20 minuter. Jag tittar på klockan igen. Om 1,5 timme är det dags att sända materialet till Alicante samt koka upp vatten till gänget som skall ut på morgonpasset. Mina arbetsdagar drar igång med morgonljuset. Jag försöker alltid vara uppe på däck när solen går upp. Det är något speciellt med att se en ny dag ta form.



Foto Anna-Lena Elled/Team SCA/Volvo Ocean Race

OVE TERLING:

Lyckosamt Admirals Cup med goa minnen

År 1965 seglade Sverige om Admirals Cup med två båtar från Stockholm och en från Göteborg. Seglingarna gick i början av augusti och omfattade Channel Race, Britannia Cup, New York Yacht Club Trophy och Fastnet Race. Svenska laget bestod av G. A. Lindbergs "Vagabond", Sture Rödens "Staika II" och Harald Myrens "Honey". Som lagledare fungerade Ola Wettergren med "Dione".

"Honey" som mätte RORC klass 2 ritades av Sparkman & Stevens var nybyggd för året på Svineviken i finast hondurasmahogny. Tyvärr minns jag inte exakt hur många fot hon var men det rörde sig om 45 fot. En otroligt vacker havsgående båt konstruerad och byggd enl senaste rön för kappsegling på havet. I dag hade den klassats som cruiser/racer eftersom den hade en komplett och mycket mysig inredning inklusive koleldad kamin.

14 dagar innan avseglingen till England tappade man båten på varvet när den bottenmålades och den föll så olyckligt att babordsidan träffade en spetsig granitknalle som fläkte upp ett rejält hål mitt i bordläggningen. Enl Harald var det första och enda gången i sitt liv som han mådde illa på en båt när han klev ombord för att inspektera. Varvet (rankat som tredje bästa varvet i världen av S&S) lagade skadan så att man inte kunde se de inskarvade bitarna för blotta ögat och båten var i Hovås i god tid före avseglingen.

Besättningen bestod av Skepparen Harald, Bengt Lehre (sjökapten från Sthlm), Jogga Lundwall, Erkki Persson, Lasse Myren och undertecknad samtliga från Göteborg. Då skepparen och kocken Jogga var fria från vakthållning återstod alltså två man per vakt under en totalt 1000 nm lång segling varav Fastnet utgör ca 600 nm.

Om själva seglingen på de olika racen har Erkki skrivit en lång artikel i Seglarbladet av årgång 1965 så jag tänkte att de små incidenterna och lustigheterna som inträffade under och mellan seglingarna för en gång skull borde redovisas. Alltså, start i Hovås och nattsegling direkt innan vi nådde Kiel. För de flesta av oss var det första gången genom Kielkanalen och bestående minne var besöket hos Zersens skeppshandel där vi provianterade skattefritt. Red Lable kostade 4 DM och tysklands folkcognac Asbach Uralt 1.10 helflaskan. Och då skall man veta att på den tiden stod DM i ungefär 1.30.

Första hamn efter kanalen var Bologne sur Mare på franska kanalkusten efter nattsegling i Engelska kanalen där trafiken var så intensiv att vi seglade med salningsljusen tända och därmed upplysta segel. Magnifikt tidvatten körde oss upp och ner 7 meter vid kajen i Bologne och med livet som insats klättrade vi på de smala järnstegarna i kajväggen när vi inte vid högvatten kunde kliva direkt iland.

Redan första dagen skickades Erkki och jag iland för att handla vin i tron att vi kom ihåg skolfranskan. Ingen av oss kom naturligtvis ihåg ett ord. Efter lite sökande hittade vi en källare med vinförsäljning direkt från fat. En mycket förfinad fransman i vit kostym visade oss runt och beskrev (tror vi) innehållet i de olika faten tills Erkki tröttnade och på genuin göteborgska sa till honom att hålla käft om det var så att han inte kunde svenska. Det kunde han inte! Så pekade vi på en tunna med ganska dyrt bordauxvin och en med ännu dyrare borgognevin och raskt tappades det upp 6 flaskor av vardera sorten, korkades och etiketterades med stiliga

"...tills Erkki tröttnade och på genuin göteborgska sa till honom att hålla käft om han inte kunde svenska"

etiketter och bars i triumf ner till båten. Jogga hade åstadkommit en lyxmiddag med oxfile och råstekt potatis och med självbelåtna miner korkade vi upp en av bordaux vinerna och höllde upp. Skål utbringades för lite av varje och vinet avsmakades med åtföljande grimaser. Surt som ättika och absolut odrickbart. Vi korkade upp borgognevin med samma resultat. Flaskorna åkte över bord och vinet ersattes med whiskey som av några ansågs vara mera lämpligt för riktiga män. Erkki försvarade oss med att den vita kostymen inte kunde ett ord

svenska. Dagen därpå när vi uppsökte affären för att hämnas var den stängd.

Därefter försvann Lasse som hittat en enligt senare egen mening mycket vacker och stilig halvung dam som även visade sig vara en riktig entreprenör och föreslog att de gemensamt skulle öppna ett företag som erbjöd kunderna eskorttjänster. Lasse skulle bli direktör och den vackra skulle utgöra själva råvaran. Som väl var fick vi tag på honom 2 dagar senare fortfarande mycket rund under fötterna, trött och arg över att hans nya direktörs jobb bryskt blivit avbrutet.

Lycklig över hans tillstånd var dock inte skepparen som låste in honom i förpiken bland alla Hood seglen med orden "det här är ta mej fan den dyraste madrassen du någonsin nyktrat till på".

Så seglade vi till Isle of Wight och Cowes med den gula pestflaggan under

salningen där vi förtöjde bland alla Admiral Cup deltagarna från många länder. Därefter vaknade unge herr Myren efter en välgörande 24 timmars tupplur.

Så gick vi i mycket dåligt väder till Porthmouth för första starten men inte minst för att delta i ett cocktailparty ombord på det kungliga fartyget "Brittania" med prins Philip som värd. Philip skakade hand med alla deltagarna och uppmärksammade att en av Honeys gubbar hade rostfria schacklar istället för manchettknappar i sin skjorta. Dessutom kunde han namnen på alla admiral Cup skepparna och hade kommentarer om båtarna.

Första seglingen Britannia Cup seglades på the Solent och vi som inte varit med förr fick lära oss vad tidvattnet ställer till med om man inte tar ut svängarna tillräckligt när man rundar märkena. Harald var en mycket försiktig starter och ville förståeligt nog inte riskera några skador på sin nya båt i de mycket olycksdrabbade starterna. Vi startade lite för oss själva och nöjde oss med att höra braketen när några av båtarna seglade ihop på startlinjen. Särskilt hög ljudnivå uppstod när två klass ett båtar seglade ihop.

Prins Philip var med och seglade den kungliga yachten "Bloodhound". Vid ett tillfälle när vi möttes på ett kryssben seglandes styrbord mötte vi Philip för babord utan att han väjde. Lasse blev vansinnig och rusade upp på fördäck och skällde ut prins Philip efter noter. Som väl var på svenska. Vid nästa möte hade "Bloodhound" styrbord men väjde i god tid för oss. Bland Philips besättning befann sig även världskändis seglaren och konstruktören Uffa Fox.

Vi kom 4 av 40 klass 2 båtar och var nöjda med resultatet. Väl tillbaka i Cowes kom Rod Stevens ombord för att inspektera att båten var enl deras specar. Vig som en apa klättrade han upp i riggen och kollade i övrigt bygget med argusögon. I ett anfall av sparsamhet hade Harald låtit montera ett par äkta smålandstillverkade små bronswinchar för spinnacker skoten i stället för specade utväxlade Lewmar. Rod satte foten på den ena winchen vände sig till Harald och sa "Putt them overboard Harald". I övrigt hade han inte ord nog att berömma Svineviksbygget.

Det blev ytterligare en segling på the Solent där vi kom 5 innan Channel race. Här upplevde vi sensationen av att med spinnackern dragande ligga på fördäck och känna på ankarkättingen då tidvattnet drev oss baklänges fortare än vi gjorde framfart under segel.

Återigen kom vi hyggligt och skepparen var mycket nöjd med sin nya båt. Den 7 augusti var det äntligen dags för Fastnet. 150 båtar deltog. Vi kom hyggligt iväg

och fick uppleva alla sorters väder från stilltje till styv kuling. Andra natten började det blåsa rejält och vi, dvs Lasse och jag som delade vakt, lyckades broacha med stormspinnackern uppe. Sjön var grov och brytande och Honey mycket svårstyrd så vi slängjippade och välte. Baronskotningen formligen exploderade men Lasse var snabbt på däck när båten reste sig och lyckades skaka blåsan på plats (särskilt tack för att Harald alltid tvingade oss att sätta spinnackernätet) och upp i luckan dök Harald med ett nytt färdigskuret baronskot och undrade hur fan vi seglade.

Den natten mastade bl.a. engelska Outlaw och om jag minns rätt svenska Dione av. Här skall nämnas att Harald sällan visade sig på däck utan satt vid navbordet dag och natt. Hans navigering under alla racen var absolut perfekt och vi prickade alla rundningsmärke oavsett väder och tidvatten.

Så småningom dök Fastnet fyren upp och som enda båt inom synhåll rundade vi motsols pga skepparens skrockfullhet och som hade något med tidigare Fastnetseglingar att göra. Kanske var det tur för vi gick som tåget på hemseglingen och seglade rakt upp bland klass 1 båtarna och slutade totalt som 5 och i särklass bästa svenska båt. En mycket minnesvärd och lärorik segling hade nått sitt slut. Ove Terling

*" Baronskotningen
formligen exploderade men Lasse var
snabbt på däck när
båten reste sig och
lyckades skaka blåsan
på plats..."*

GÖRAN ANDERSSON:

Träning med bröllopsförhinder för både brudgum och vittne

Finnjolleträning – en gråkall lördag den 14 maj 1977 – på Marstrandsfjorden – nordlig vind 7-8 m/sek.

12 – 15 deltagare med bla Guy Liljegren, Kent Carlsson, Magnus Liljedahl, Gösta Eriksson, ordförande i Finnjolleförbundet.

Följebåt – MSS Skäreleja med Erik "Kicken" Larsson, MSS ordförande.

Vi samlas norr om Sillesund, väst på Klöverön vid 9-tiden.

Jaktstart för målgång vid holmen Skäreleja. Länsen var fri ner till Sillesund, där det blev ny start.

Efter första målgång, frågar Magnus mig – "Göran, va e klockan?" och jag svarar – "snart 10".

Efter andra målgång seglar Magnus upp till mig igen och undrar "Hur mycket e klockan?"

"Snart 11. DET VA ETT JÄVLA TJÖT! VA FAN E DE MED DIG?"

Efter en stund svarar Magnus – jag ska gifta mig idag. "När då" – Klockan 3 – "Var då?" – I Hagens Kapell. – "Kom igen det är gott om tid!"

En ställd Magnus säger då att vi ska till fotografen först och då ropar jag när han seglar iväg, - Kom igen imorgon, samma tid och plats. Då höjer Magnus högerarmen i luften.

Runda 3 har startat, fina förhållanden, Guy och Kent i toppen.

Så seglar Guy fram till mig – "Vad e klockan"? – "Kvart över 12. VAD ÄR DET NU MED DIG?"

"Gittan och jag ska vara med på bröllopet" – "Då är det gott om tid, vi kör ett varv till, kom igen!"

Guy blir då besviken och förklarar att, "VI SKA VARA MED PÅ FOTOGRAFERINGEN OCH SÅ SKA VI VARA VITNE!"

Runda 4 blev en enkel match för Kent C.

Magnus minns inseglingen till Marstrand denna dag. Pelle P Americas Cup team

låg vid kajen. Någon i besättningen hade just läst GP och sett annonsen om bröllopet och säger till Magnus – "Ska du inte gifta dig idag?" Hela besättning utbrast i ett klangfullt "LYCKA TILL!"

Så planerades söndagen med eller utan bröllopsdeltagare.

Magnus kommer väl ihåg våra träningsseglingar som har betytt mycket för hans utveckling.



Magnus Liljedahl, född 1954. Började segla modellbåtar när han var barn, på Tjörn. Vid 11 års ålder seglade han GKSS eka och Jolly Scott på Härlanda Tjärn. Göran Andersson var instruktör. 1971 seglade han VM i OK-jolle på Marstrand. 1977 gifte han sig med Agneta Åhrén och de flyttade till USA. Som gäst i Starbåt vann han OS-guld i Sydney. Därefter vann han VM-guld i Seattle. Samma år blev utsedd till World Sailor of the year!



Guy Liljegren, född 1948. EM-guld i Finnjolle och topp 5 i under flera år. I OK-jolle kom han 2:a och 3:a i VM



Göran Andersson, född 1939. Legendarisk Finnjolle- och OK-jolle-seglare. Ett föredöme både på Race Area och i land. (Red's anmärkning)

MAGNUS LARSSON:

Arvid Schulz

Arvid Schulz (1897-1990) betydelse för GYC:s tillkomst och utveckling kan inte överskattas. Hans första framträdande i större sammanhang var som gäst åt legendaren Tore Holm i en lagkappsegling i sexor på Oyster Bay, NY redan 1925.

Därefter följde dryga två decennier av framgångsrikt deltagande i många regattor, i många länder och i flera klasser. Han fick epitet som "Triangelbanornas musketör", "störst bland pokalseglare" och "Ostkustens skräck". Många namnkunniga personer förekommer som rorsmän och besättningsmedlemmar men också efterhand som mottävlare. Namn som Gustaf Löfmark, Hakon Reuter, Gustaf Estlander, CG Fast, Bengt Gedda, Birger Jonsson och Axel Karlander. Alla namn som också förekommer som aktiva i tillkomsten och driften av seglingssällskapen i Göteborg och särskilt SS AEolus/AE Y C sedermera GYC. Av alla möjliga historier om denna kappseglargärning är en nedtecknad som beskriver Schulz' framfart.

Sommaren 1937 seglade han med sin A 22:a i Långedrag om Öresundspokalen, 3:e och 4:e juli. 6:e juli, med start kl. 10.00, seglade han hem Entonnarpokalen med sexan Tidsfördrif! Tre raka segrar över en norsk, en dansk och en finsk sexa. Samma eftermiddag var han, med snabbgående motorbåt, i Långedrag igen för att försvara Skärgårdskryssarpokalen från året innan i sin A 22:a. Han blev bara tvåa. Pelle Gedda vann den åt SS AEolus.

Bland alla pokaler och priser finns en annan historia från Kieler Woche 1938. Arvid Schulz förärades, som vinnare i 6 meters-klassen, Hitlerpreis mottaget ur Herman Görings hand. Omedelbart efter överlämnandet återtog priset av en funktionär och ersattes av en mindre plakett. Det stora priset skulle graveras och skickas i efterhand. Det kom aldrig. Det kom ett världskrig emellan. Men plaketten finns kvar i familjens ägo.



Peter Schulz med plaketten från 1938.

LARS WIKLUND:

Medaljregn över GYC

För många år sedan var jag ordförande i GYC och samlade vid ett tillfälle Kent Carlsson, Stellan Westerdahl, John Albrechtsson, Pelle Petterson, Stig Wennerström, Lars Wiklund samt Thomas Lundqvist. Kommer inte ihåg året, men det året var säkert det mest framgångsrika under klubbens historia där det hade vunnits VM guld i OK jolle, Starbåt, Soling och Finnjolle.



Unik samling medaljörer! Kent Carlsson, Stellan Westerdahl, John Albrechtsson, Pelle P, Stig Wennerström. Lars Wiklund och Thomas Lundqvist.

PELLE P - mästarnas mästare!

Mycket har skrivits om Pelle. Och mycket kommer fortsatt att skrivas om en av våra största seglare genom tiderna. Vi väljer att återge några rader som vi i Yachtklubben är extra stolta över

" Omkring 1953 blev jag invald i Yachtklubben. Genom lite oskyldigt bus hade jag blivit portad i GKSS. Ordföranden i GYC på den tiden hette Hugo Johnsson som ansåg att detta var högst orättvist och såg sålunda till att jag blev invald i GYC.

1953 införskaffade jag min första Starbåt "Humbug II", med hjälp av ett räntefritt lån från GYC på 3.000 kr. Staren såldes ett par år senare och lånet återbetalades med lätthet.

Jag representerade Yachtklubben med stolthet i start- och resultatlistor flitigt under särskilt 1950 och 60-talen Minnesvärt från den tiden var de många framgångrika seglingarna under "Kielerwoche". Speciellt hemfärderna med Kielfärjan, då alla vunna pokaler skulle "krympas" av segerglada Starbåts-, 505 - m.fl. riktigt duktiga Yachtclubare."*

**) Krympas = fyllas med dryckjom, typ starkare*



Pelle med hela teamet i Den första svenska utmaningen om Americas Cup 1977. Många kända GYC-ansikten finns med. Ingen nämnd, ingen glömd...

Göteborgs Yacht Club's stipendier

GYC har under många år delat ut stipendier till duktiga och lovande seglare inom bankappseglingen. Under senare år har också andra stipendier tillkommit som ger fler möjligheter till stöd från klubben.

GYC JUBILEUMSFOND

Fonden instiftades 2016 tack vare en donation från Claes E. Jacobsson och andra GYC medlemmar. Tanken är att fonden skall användas för att stötta och utveckla duktiga unga seglare på västkusten till att ta steget upp i den översta eliten.

Stöttningen från GYC kan ske över ett eller flera år och större krav på sportslig plan och uppföljning kommer att krävas av styrelsen. Stipendiets storlek bestäms av styrelsen.

GYC UNGDOMSSTIPENDIE

Stipendiet ska tilldelas "lovande seglarungdom under 16år". Stipendiets storlek bestäms av GYC's styrelse och har tidigare år varit 5000:-

KJELL ADAMSSONS MINNESPRIS - "FAIR SAIL"

Priset tilldelas seglare, ledare eller funktionär som varit ett föredöme för sin omgivning i allmänhet och för yngre i synnerhet. Här finns ingen åldersgräns uppåt. Stipendiet är på 5000:-

JANNE BERGLÖWS MINNESPRIS

Priset ska tilldelas en "påläggskalv" dvs. seglare på väg upp, men ännu inte etablerad i toppen. Sökande kan vara över 16 år. Stipendiet utgörs av ett vandringspris till minne av Janne Berglöw. GYC's styrelse kan också vid speciella tillfällen besluta om ett tillhörande penningpris.



Göteborgs YachtClub
All-round cup

YACHTSMEN OF THE YEAR

Försäkringsaktiebolaget Fylgias
Hederspris vid Göteborgsregattan 1923

Erövrade och skänkta
till GYC av Arvid Schulz

1966	GÖRAN ANDERSSON
1969	PETTERSON/SCHRÖDER/WESTERDAHL
1970	WENNERSTRÖM/CHRISTENSSON/ KROOK/LYBECK
1971	WENNERSTRÖM/CHRISTENSSON
1972	PETTERSON/WESTERDAHL
1973	R.ELIASSON/J.PALMQUIST/J.BURMAN
1974	GUY LILJEGREN
1975	ALBRECHTSSON/HANSSON
1976	ALBRECHTSSON/HANSSON
1977	PELLE PETTERSON
1978	BENGT, JOHAN o BJÖRN PALMQUIST
1979	BENGT, JOHAN o BJÖRN PALMQUIST
1980	TEAM AMANDA P G GYLLENHAMMAR
1981	R.HESSELROTH M.CARLANDER G.HANSON C.NORDIN
1983	PELLE PETTERSON
1984	BR.CARLBERG
1985	KRISTER BERGSTRÖM
1986	PELLE PETTERSON
1987	KRISTER BERGSTRÖM
1988	KRISTER BERGSTRÖM
1989	KRISTER BERGSTRÖM
1990	MATS JOHANSSON
1991	KRISTER BERGSTRÖM
1992	PER PETTERSON
1993	HANS WALLÉN
1994	TEAM MAGNUS HOLMBERG
1996	H.WALLÉN/B.LOHSE
1999	WALLÉN/BARNE/AUGUSTSSON
2002	TEAM PANORAMA
2003	TEAM PANORAMA
2004	T.TORGERSSON V.ZACHRISSON
2005	TEAM IDMYR
2006	T.TORGERSSON V.ZACHRISSON
2007	RASMUS MYRGREN
2008	ANDERS EKSTRÖM
2009	TEAM BJÖRLING
2010	JOHAN BARNE
2011	TEAM MARTIN PÅLSSON
2012	RASMUS MYRGREN
2013	CARL P. SYLVAN
2014	TEAM ANNA KJELLBERG
2015	MARTIN STRÖMBERG
2016	TEAM ANNA



GYC JUBILEUMSKOMMITTÉ

Jan Calvert
Lars Unger
Sandra Lenving Lundh
Annika Gard
Magnus Larsson
"Svempa" Thorsén