



Thurid mäter 10 meter över allt, är 3,50 meter bred, deplacerar 10 ton och är utrustad med en Wickman tändkulemotor 16-20 hk, som ger en fart av ca 7 knop. Fotografier författaren

Med Thurid från Lofoten till Stockholm

HANS BLADH

Vintern 1964 föddes hos flyglöjtnanterna Hans Bladh och Boo Eriksson tanken på att köpa en fiskebåt i Norge, för att användas i andra vatten än Stockholms skärgård under kommande sommarsemestrar. Under påskledighet på Lofoten annonserade man i lokalpressen och fick napp. Båten utgjorde ingalunda något ideal, det visade sig snart. På grund av maskinkrångel blev båten läck, vilket medförde oväntade och svårbemästrade problem, som dock övervanns med norsk hjälpsamhet och köparnas samt dessas hustrurs, fru Lillemor Bladhs och fru Barbro Erikssons glada humör. I denna artikel skildras övertagandet, tätningen av läckor och färden från Stamsund på Lofoten till Trondheim. Nästa artikel behandlar resan Trondheim till Stockholm via Göta kanal.

Båten vi bestämde oss för kom från Röst och hade varit i aktivt fiske intill förra säsongen, då ägarna far och son Arntsen övergått till större fiskelag och större båt. I köpeavtalet ingick att vi skulle överta båten i Stamsund på Lofoten omkring 1 juli. Båten var utrustad med radio, ekolod och vinsch, ting som vi hade mycket liten användning för och därför skulle tas i land av säljaren och värdet dras av köpesumman.

En löftesrik månad

Den 5 juli stod tre förväntansfulla män i Stamsund och väntade på Thurid. Vi hade valt att ta med en kamrat, Lasse, för att lära känna båten innan de »svagare» besättningsmedlemmarna möstrade på. Det hade varit hårt väder på Røsthavet och först den 6:e på eftermiddagen kom hon och vi stuvade och tankade under sakkunnig ledning av Arntsens.

Första etappen var återfärd till Röst med Arntsens och vi fick genast alla nord-

norgeingredienser, solen lyste hela natten, vi såg val och de kraftiga tidvattenströmmarna runt Lofotenspetsen rörde upp Røsthavet i kraftiga, oordnade vågor. Varje timme var någon av Arntsens nere i maskin och smörjde och de påpekade varje gång hur viktigt det var att motorn fick den rätta oljan på de rätta ställena vid rätt tidpunkt. Nåja, det där skulle vi nog lösa på något enkelt sätt. Vi kände oss mycket upprymda. Egentligen är vi seglare och hyste inte så stor respekt för motorbåtsfarare. Men det här var ändå lite annorlunda. Thurid var mer ett skepp och vi dess skeppare, som skulle driva henne runt hela kusten hem till Stockholm. Segel skulle vi också snart rigga. Det här skulle bli det sjöäventyr vi drömt om hela vintern. En hel månad med hav, fjordar, kanaler, nya hamnar och arkipelager väntade oss. Klockan ett på natten förtöj vi vid Arntsens brygga på Röst i sol på blankt vatten. Här hörde Thurid hemma bland valfångare och andra fångstbåtar, alla fernissade träbåtar med det typiskt norska vita »räcket».

Följande dag visade oss Arntsen med ingående hur Thurid skulle skötas, fram, back, stopp, tilläggning, motorstart osv. Maskinen var en encylindrig gammal tändkula med en överraskande mängd nya reglage. Propelleromställningen var en stor spak och såg ut som bromsreglagen på gamla järnvägsvagnar. Där fanns varvtalsreglage eller gas som vi ville kalla det och insprutningsreglage och en kran för vatteninsprutning. Alla handtag var glappa så där ett halvt varv och måste handhas synkront. Trots att båtens fartresurser ej var särskilt imponerande utlöste varje ändring i driftstillståndet en febril verksamhet med reglagen och fordrade ett handtag och en förståelse för funktionen, som vi hade litet svårt att tillägna oss, ty Arntsens var ganska fåordiga. För dem var det mesta självklart eller också tyckte de att vi behövde lite problem så att vi inte skulle tro att man så där i en handvändning lärde sig en

Fru Barbro Eriksson

Författaren, flyglöjtnant Hans Bladh



nordlandsbåts skötsel. Kompassen visade fel ca 40° men en kunnig bror till Arntsen devierade den på fjärden utanför på mindre än 30 minuter och vi gjorde en enkel deviationstabell.

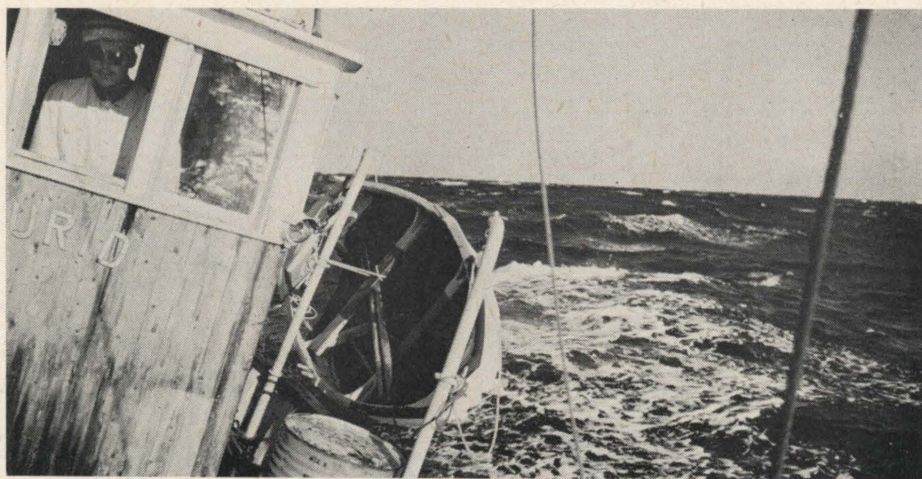
Tidsknapphet

Det var tisdag eftermiddag och på söndagen skulle vi vara i Trondheim för att lämna av Lasse och hämta upp våra fruar. Vi hade alltså tidsknapphet i början och det var inte så bra. Hur långt kunde vi gå per dygn, vilken var vädergränsen för båten och vårt kunskande. Vädret var bra så vi vinkade av Arntsens och lyckades vända båten i den trånga hamnen och styrde ut på havet. Med kurs 180° skulle det ta 6-7 timmar till den första ön utanför kusten och efter tre timmar skulle vi ha den, det hade Arntsen sagt. Det blev midnatt och en frisk vind på 6-7 m kom akterifrån. Solen sken och vid midnatt stod solen rätt i norr och vi fick en koll på kompassen. Motorn gick bra, men enda liten misstänkning kom oss alla i sista stund. En fråga som vi lite överlägset ibland framkastat när vi sett en motorbåt styra utanför någon klippig kust hemma stod aktuell och obesvarad för oss; vad gör man om det blir motorstopp? Ett segel skulle givit oss trygghet, men vi hade ännu inget. Vi byggde upp modet med det faktum att båten hade dunkat omkring med Arntsen så gott som varje dag i 20 år i Atlanten. På morgonen ankrade vi upp i en vacker vik på Lurö och stannade motorn – ett beslut som fattades genom votering. Skulle vi få igång den igen utan Arntsens hjälp?

När vi senare skulle starta motorn igen gick den inte. Motorn ackumulerar under gång tryckluft för ca 4 startförsök. Vid varje försök minskade chansen för start och när luften var slut återstod det bara att uppsöka annan liknande båt, mek. verkstad som hade tryckluft eller försöka hitta någon ilandfluten tryckluftsbanan. Att handstarta den manshöga 2-tonsmaskinen var inte att tänka på för noviser hade Arntsen sagt. Arntsen hade elstartat när han instruerat oss. Vi gissade att de många starterna vi gjort på Röst tagit hårt på batteriet och vi valde blåslampsstart, läste checklistan som Lasse gjort upp för motorns igångsättande och försökte igen och med några härliga ristningar i skrovet bröt motorn den spända tystnaden vi skapat och sände rökringar mot de snöklädda fjällen. I sol med vind akterifrån och skön värme letade vi oss ut genom en vacker kanal vidare söderut.

Uppiggande folksnus

Vi anlöpte alla större hamnar utefter kusten för att köpa solar (dieselolja), tvist (trassel) och Alep (den smörjolja som enligt Arntsen var den enda motorn kunde fördras). Ofta lät vi de riktiga skepparna



Friskt väder utanför norska kusten

gå före oss så vi fick se vad de köpte upp och tog lärdom därav.

En dag fick vi med två dosor norskt folksnus.

Affärerna för sjöredskap var svåra att lämna, man ville gärna gå och känna på de väl tilltagna grejerna och sådär på skoj välja ut en harpun för val. De förkromade småprylar man handlar med hemma verkade ju som leksaksmärken jämfört med dessa doningar.

Den norska utprickningen var lätt att navigera efter och korten var vackra och lättlästa, men de gav väl knapphändiga uppgifter om grundens utsträckning och det skulle nog vara svårare att segla här än hemma. Vi höll oss mest i lederna och mötte ofta de vackra Hurtigruttfartygen som varje dag lämnar Bergen och tar en vecka på sig till Kirkenäs.

På lördag kväll nådde vi Trondheim där vi såg de första segelbåtarna, mest drakar. Vi förtöjde Thurid utanför staden och försökte få ett varmbad på ett hotell. Det var svårt – vi hade antagligen väntat lite för länge. Till slut fick vi »korridorbad» till en billig penning av en bussig kvinnlig portier. Rena och vackra gick vi sedan ut och drack öl och berömde varandra.

Då bestämde vi oss också för att flytta Thurid upp i Nidälven alldeles under järnvägsstationen för att Lasse skulle få det bekvämt på morgonen och för att vi skulle göra ett gott och chevalereskt intryck på fruarna. En brovakt höjde på stadens största bro för Thurids höga rigg. Det hade blivit midnatt och vi dunkade upp genom den sovande staden. Då, i en vändningsmanöver stannade motorn och triumffärden fick ett snöpligt slut. Vi gjorde snabbt några startförsök utan resultat. Strömmen förde oss mot bron igen. Skulle brovakten hinna få upp bron. Handfallenheten varade inte många sekunder utan med fast befälsföring från alla tre kom ankaret ner i Nidälvens okända djup – lång kätting och väntan på fäste – det högg bra och

med hjälp av jollen låg vi snart förtöjda igen. Orsaken var bränslestopp. Tanken rymde mindre än vi fått uppgift om. Sedermera fick vi även lära oss att man inte skall räkna med de sista 50 litrarna på grund av skvalp vid sjögång, ojämn förbrukning m. m. Trots allt hade vi haft tur som fått skeppet så att säga ombonat, vi hade passerat platser där ett motorstopp kunnat få andra följder.

Båten svårt läck

Trondheim hade börjat vakna och vi lämnade båten för att se och fotografera den vackra staden. På söndagsmorgonen skaffade vi med stort besvär några ämbar solar och försökte starta, men motorn ville inte gå igång och luften i ackumulatorm

(Forts. på sid. 19)

Thurid i Bergens hamn



Rapier 3100 Express Cruiser

En mycket uppmärksammat båt på International Boat Show i London (varifrån kommer specialreferat i nästa nummer) var Rapier 3100 Express Cruiser. Båten mäter 9,50 meter över allt, är 3,15 bred, har fem kojer och gör ca 26 knop med två färskvattenkylda 145 hk Perkins dieslar HT6-354. Rapier 3100 byggs av Christchurch Yacht Co. Ltd. of Avon, Hants, efter ritningar levererade av Cox & Haswell Ltd i Poole. Priset, inte särskilt billigt, ca 115 000 svenska kronor.

Skrovet är byggt av kallbakad mahognyplywood.

Inredningen kan utföras individuellt efter beställarens önskan. Som standard är den utförd för att vara funktionell vid långfärder och även tillämplig vid tävlingar utomskärs. För att underlätta passage i svår sjögång finns handräcken av nylonstavar på båda sidor i ruffens hela längd.

Data:

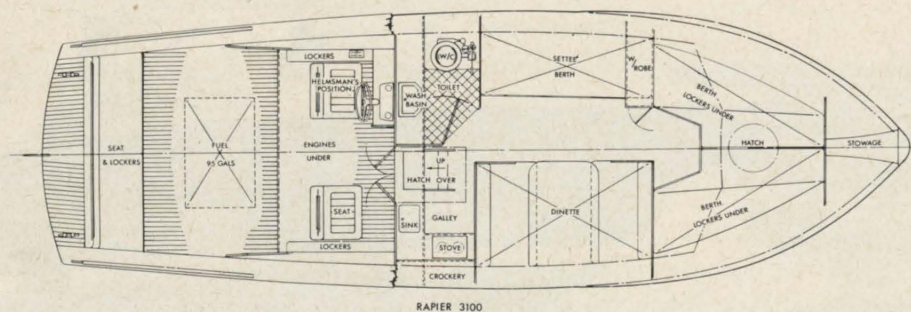
Längd över allt.....	ca 9,50 meter
längd i vattenlinjen ..	» 8,00 »
bredd	» 3,15 »
djupgående	» 0,86 »
fart, max	» 26 knop

Med Thurid...

(Forts. från sid. 13)

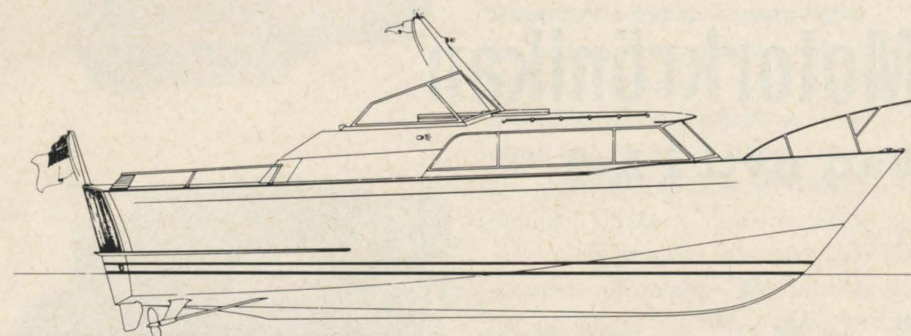
tog slut. Fruarna kom ombord och vi hälsade dem välkomna ombord med en ståndsmässig middag bestående av färsk valbiff.

Måndagen skulle vi använda till att taffa segel och därtill kom nu också problemet med tryckluft. En maskinist på ett större fartyg lovade att hjälpa oss och vi fyllde tanken med solar och gick upp långskepps och fick via en lång slang ackumulatortank fylld. Bränslestoppet hade förorsakat luft i ledningar, ventiler och pumpen. När maskinisten till slut startade motorn gjorde han inte som vi blivit lärda utan pumpade under hela startförloppet in solar i cylindern, så att när motorn till slut tände gick den igång med ett fruktansvärt högt varv och den välfyllda tanken fungerade vid den högfrekventa vibrationen som en champagneflaska och bränslet sprutade ut i maskinrummet runt den glödande toppen, båten sprang läck och vattnet steg snabbt och kom fort upp över svänghjulet som piskade upp vatten och olja. Det blev ett inferno i det trånga maskinrummet. En ljudnivå som låg intill smärtgränsen, blåslampan som brann, ångor från vatten och bränsle gjorde det omöjligt att se. Allt gick oerhört snabbt. Maskinisten fattade nog faran först och for ut som ett skott och in i sin stora båts inandöme.



Rapier 3100 Express Cruiser är ritad och byggd för att vara en god »familjebåt» vid långfärder men även för att vara funktionell i tävlingar till havs. Låa ca 9,50 meter, bredd 3,15, max-fart ca 26 knop

Båten har fem fasta kojer, två i skansen, en om babord och dubbelkoj om styrbord i salongen



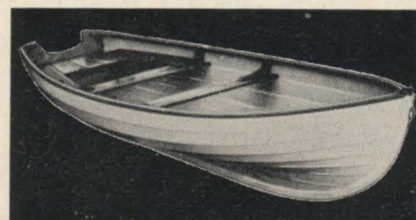
Vattnet steg och snart låg vårt bagage och flöt i lastrummet. Handpumpen förslog inte alls. Vi stod på en båt som höll på att sjunka, det kändes underligt att konstatera. Litet överklagt – det var ju sådant man läser om men inte tror sig behöva uppleva. Då ryckte Norska Bärningskompaniet ut med en motorpump, det gick fort ty vi hade turen att ligga alldeles under deras verkstad och snart kunde man se att pumpen förmådde hålla båten flytande.

Då dök det fram en man med två säckar sågspån och erbjöd sin hjälp. Han skulle myra båten, sa han, och fyllde en hink med spån och fäste den vid en båtshake och förde snabbt ned den under båten och tömde den där. Spånen flöt upp längs sidorna och sögs in i de springar eller hål som uppkommit. Effekten av myrandet var påtaglig och efter en kort stund var läckaget så litet att vi bara behövde handpumpen var 15:e minut. Kajarbetarna var mycket hjälpsamma och under natten fick flickorna bo i deras lunchrum, medan vi pumpade. På morgonen bytte vi och vi fick ett par timmars sömn.

Det var måndag, det regnade, båten var läck, motorn hade stått under vatten och det fanns inte ett varv eller slip öppet med kapacitet nog att dra upp oss i hela Trondheim med omgivning. Många ville verkligen hjälpa oss.

(Forts. i nästa nr)

NYHET!



TORSÖ

Båten som fyller alla anspråk på en bruksbåt. Skrovets standardfärg svart.

OÖM — SJÖVÄRDIG — OSÄNKBAR med vattenköl. Glasfiberskrov.

Reling och tofter i mahogny.

Längd över allt.....	5,7 m
Bredd.....	2,05 m
Höjd inkl. köl	0,87 m
Höjd över durk	0,55 m
Vikt	280 kg

BEGÄR BROSCHYR!

Återförsäljare antages.

Generalagent:

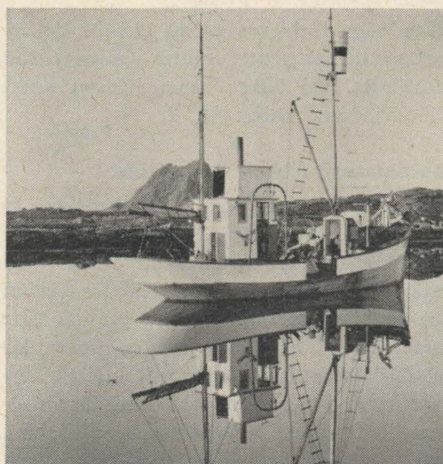
SMÅMOTORER AB

Gjuterigatan 15, Karlstad
Telefon 054/982 18, 827 99

Med Thurid från Lofoten till Stockholm

Kapitel II

HANS BLADH



Thurid i en skyddad fjord

Här följer andra avsnittet av färden med f. d. norska fiskebåten Thurid från Lofoten till Stockholm, en resa som i vissa avseenden var mycket besvärlig, men som genomfördes med glatt humör av författaren, dennes hustru Lillemor, delägaren i båten Boo Eriksson med hustru Barbro.

En ljusglimt var att vi träffade en ny maskinist på M/S Noravaer, som var specialist på vår motortyp. Han hjälpte oss att återställa motorn efter dess bad. Många olyckskorpar hade då under dagen dömt ut det mesta av motorn.

Vi fick till slut tips om en sandstrand utanför staden där man med hjälp av tidvattnet skulle kunna få upp båten och laga läckan. Att gå för egen motor skulle vara den billigaste lösningen och med hjälp av maskinisten gjorde vi den mjukaste tänkbara start – för hand! Men det hjälpte inte, det började läcka för mycket igen. Då var det bara att kupera. Nu hade vi på grund av gjorda erfarenheter sågsån och rulle samt båtshake i ordning och myrade sakkunnigt och snabbt med gott resultat. Vi gjorde även den erfarenheten att en myrning sitter ungefär 1 dygn.

Besvärlig tätning

Återstod alltså bogsering till sandstranden. Vid nästa flod drog vi med hjälp av en lastbil upp Thurid i sanden. Thurids djupgående är 1,65 m så med överbyggnad och hytt blir hon hög som ett tvåvåningshus, så uppallning i vattnet beredde oss en hel del nya problem. Det var spännande att se när vattnet drog sig tillbaka dels hur hon skulle stå och dels hur läckorna såg ut. Blyplåt, tjärdrev och fiberkitt hade vi köpt i staden och verktygen låg redo så att om nu läckan bara ville visa sig så skulle den nog snart vara reparerad. Tre bord på varje sida i höjd med motorfästena hade vibrerat så att nåten stötts ur. Borden satt väl fast och vi tätade snabbt läckan, snabbare än tidvattnet som vänt och började

söka sig uppför stövelskaften. När vattnet steg skulle pallningen bort och när floden var som högst gällde det att med hjälp av långa hävstångar få båten flott. Första gången gick det inte, så det var bara att börja om igen med pallningen och se till att den blev rätt ansatt när vattnet sjönk.

Vänliga människor som bodde intill stranden upplät sitt hem för oss. Där kunde vi gå och komma som vi ville, laga mat och sova några timmar när tidvattnet var på väg upp eller ner och båten inte behövde passning.

Vid nästa ebb grävde vi en halv meter under hela kölen. En och en halv timme före full flod var båten flott. Hon var också helt tät, så vi plockade ombord allt, gjorde en elegant handstart och tackade och tog adjö av alla nyvunna vänner och for ut på Trondheimsfjorden. Efter en halvtimme läckte hon så svårt att vi blev tvungna att vända.

Ryktet gick på staden att vi hade svårt att få Thurid tät. Kajarbetarna, som vi tidigare lärt känna, hade tagit ledigt och skaffat en slip en mil utanför staden. Vi gick dit för motor och pumpade hela tiden. När vi kom fram kunde vi bara konstatera att sliben och vaggan var för små. Det var synd för oss och det var synd om alla som så gärna velat hjälpa oss. Under återvägen började Thurid läcka allt värre, vi hade spån att myra med men nu hjälpte det föga. Med 15 minuters avlösning pumpade vi tre stycken precis så mycket vi orkade – ett tag tycktes det hopplöst men vi klarade det och gick rätt upp på stranden. Vi rekvirerade motorpumpen och vi jobbade en lång natt med att klara båten.

Tidvattnet har också en månadsrytm (variationerna hade varit som störst och var nu på avtagande, varför vi inte nu vågade ta Thurid så långt upp som hon flöt utan valde att lägga henne litet längre ner på sida).

Vår fina tätning hade också hoppat ur, den var utförd mera på segelbåtsmanér och skulle utan vidare ha hållit en hel säsong på segelbåt.

En båtbyggare instruerade oss hur läckan skulle tätas på riktigt sätt. Ut med de gamla resterna och dit med snyggt rullad tjärdrev och så slå in det med en lång klubba med speciellt drevjärn. Hetta upp beck så det blir tunt som vatten och förpassa det i nåten, det är metoden för fiskebåttätande. Så blev det flod men båten blev kvar på stranden, ebb och flod, Thurid gick flott, snabb vändning och upp på stranden. Samma omsorgsfulla tätning igen i kapplöpning med tidvattnet. Thurid gick fint flott vid nästa flod och vi förtöjde henne vid närmaste kaj och kunde för första gången på länge lämna henne helt utan tillsyn. Den kvällen gjorde vi själva en ordentlig översyn och firade semester och sov en hel natt.

Trassel med kopplingen

Det var måndag den 19 och vi vinkade adjö för andra gången, en vecka senare än vi tänkt oss. Solen sken och det var helt underbart att återigen få pyssla med navigering, smörja och andra rutinsysslor. Det var flickornas första riktiga tur och de litade inte av förställiga skäl helt på Thurid. Lillan satt med lastrumsluckan och spejade efter vatten, där det brukade komma sipprande men allt såg bra ut och timmarna gick och vi började dåsa till. Då hände det. Motorn rusade plötsligt upp i det där obehagligt höga varvet som en gång ställde till så mycket trassel. Kopplingen hade fallit ur och vi fick snabbt ned motorn på tomgång. Vi vågade knappt titta ner i lastrummet, men inget vatten kom in och rädslan övergick i glädje. Vi hade fått ett prov på att vår sista reparation var riktigt utförd.

Flickorna som kanske inte helt litade på sina mäns färdigheter vad det gällde motorbåtar var nu tvungna att ge dem betydelsen »någon färdighet». Vi gick till Kristiansund N den dagen. Följande dag fick vi återigen trassel med kopplingen, det hade kommit olja på den när den stod under vatten i Trondheim gissade vi.

Vi reparerade vid Flatflesans fyr där en av det oväntade besöket smickrad fyrmästare inte ville släppa i väg oss förrän vi sett alla fyrstationens finesser. Det var en fin dag och vi lämnade platsen med nyvunna vänner och massor av fisk som avskedsgåva. Till Ålesund gick vi sista biten för halv fart beroende på kopplingen igen. Föreståndaren på Mobilstationen gav oss tips om hur vi skulle sätta kopplingen i stånd igen och vi dunkade vidare.

Torsdag den 22, fortfarande under gång, storslagna scenerier och säl i vattnet. Efter 24 timmar anlöpte vi Bergen, där vi handlade och telefonledes avlade rapport till våra vänner i Trondheim och hem. Vi fortsatte samma dag till Rubbestad, motorn var byggd där och vi ville få ett utlåtande om den och eventuellt byta slitna delar. Verkstaden hade inte mycket tid över för oss, men motorn sades vara bra. Tillverkningen lades ner för tre år sedan

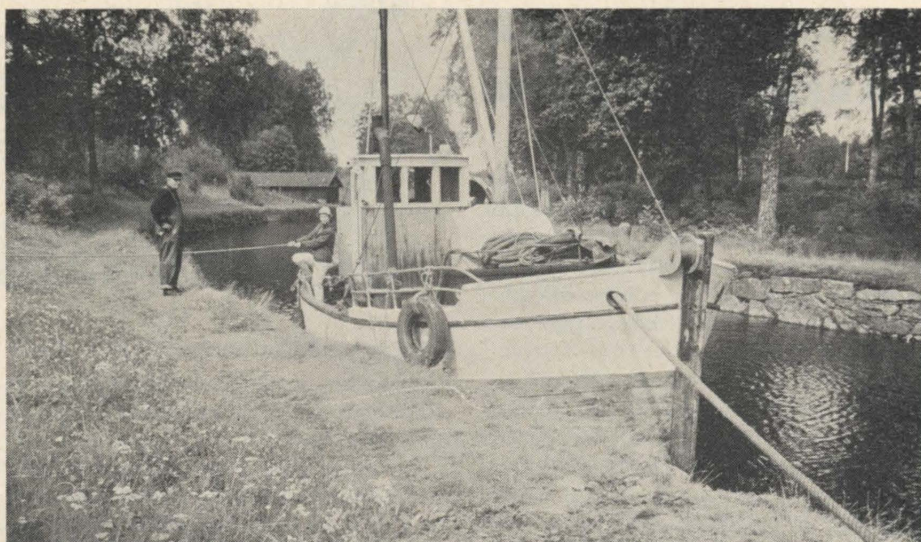
på den 25-åriga konstruktionen. Insprutningsspetsen eller spridaren kanske vi skulle få byta snart, trodde fackmannen. Vi köpte en som reserv. Efter en halvtimmes gång började spridaren läcka så svårt att vi sökte upp en brygga. Där träffade vi en trevlig karl som gärna lånade ut sitt båthus med ett för oss nödvändigt skruvståd och vi lyckades byta ut den gamla spridaren mot den nyinköpta. Adjö igen och i väg.

Den nya spridaren skar efter tre timmar och motorn stannade, det var natt och mörkt och någon sjöhävning. Vi låg illa till och blossade med blåslampan. En mindre fiskebåt bogserade oss in till Haugegesund. Det var en dyster kväll, det goda norska folksnuset, som vi till en början av nyfikenhet hade smakat, var slut.

Mera snus

Antanterna var också på upphållningen och Barbro fick skaffa mera pengar och mer snus. Vi tog bort spridaren och uppsökte Birkelands Mek. Verkstad där vi snyggade till spridaren så pass bra att motorn blev nöjd och gick fint. Sikten var allig med mörker och dis och vi hade en öppen, oskyddad kust att passera på väg mot Lista men allt tycktes OK. Vind och sjöhävning tilltog och sikten försämrades. Vi passerade Lista men blev till slut tvungna att vända och söka oss in vid Berghamn på Lista, där vi kojade och väntade på lättare väder. Det var den 25 och allas lönedag, det var ju något att glädjas åt, men vädret var dåligt. På eftermiddagen blev det bättre och vi stävade mot Kristiansand S. Fortfarande regn och i den nedsatta sikten blev det för oss litet långt mellan fyrarna och vi hade det kne-

Flasflesans imponerande fyr



Göta kanalfärden var som vanligt ljuvlig och bjöd på avkoppling efter strapatserna

pigt med navigeringen, det rullade kraftigt och vi längtade efter det segel vi aldrig hunnit skaffa.

Stormvarning

I Kristiansand skulle vi bestämma om vi skulle gå direkt på Skagen, Göteborg eller följa kusten mot Oslofjorden. Allt berodde på vädret. Det blev goda väderprognoser för sträckan och vi valde den tidsbesparande Skagenrouten. Vi startade så att vi skulle sikta Skagens fyr på natten, då vi bedömde att vi skulle se den på längre håll. Sjön var grov av tidigare oväder och Thurid slingrade kraftigt och den noggranna kurshållningen som fordrades på den långa sträckan var svår att klara. Efter Skagens rev kom de goda väderprofeterna med en överraskning, de utfärdade stormvarning på sträckan mot Vinga. Vinden tilltog snabbt akterifrån och vi spejade längtansfullt efter Vinga. Ungefär samtidigt som vi såg Vinga blev sjöarna mycket toppiga och i en vind på 16 m/sek surfade vi på vågtopparna in i Göteborgs skärgård.

Tullvisitation

Det var ett trist väder att vara ute i och alla höll sig inomhus utom en som stod i 45° vinkel mot vinden på den första kaj vi passerade på väg in till Göteborg och han anropade oss med megafon högt så att vi inte kunde undgå att höra det trots vind och motordunk: »Ohoj, ni kommer från Norge och skall tulla ser jag, det blir kajplats 65 på styrbord».

Tullåmbetsman med handräckning, iförd ficklampa + kofot antrade raskt båten för att söka i lönnutrymmena. Thurid skrevs in i journalerna efter diskussion om hon skulle klassificeras som turboat, nöjesbåt, fiskebåt eller lustfartyg. Tullaren bestämde sig till sist för lustjakt. Han meddelade oss den bistra sanningen att det inte bara var fråga om intullningskostnader à 4,5 %

utan även oms på 10 %. Fakta som gjorde oss modlösa och alla såg ut som räknande tomma kassaapparater. Slutlig handläggning av ärendet i tullpackhuset, där vi skickades runt bland idogt arbetande ämbetsmän. Våra kostnader tycktes öka för varje ny lucka vi köade inför. Ämbetsmannen med det mesta »guldnet» visade stor vänlighet och efter en blick på våra skäggiga och oljesmutsade anleten förhörde han sig intresserat om vad för sorts båt vi egentligen hade och på hans anvisningar sjönk Thurid tillbaka till fiskebåt sedan han själv konstaterat den mäktiga torsklukten i båten. Han förhörde sig om våra sjökunskaper och när vi visade fram vår skeppare Lillemor blev han imponerad, då han själv bandat en radiokurs och trodde sig inom en snar framtid kunna avlägga examen.

Med större tillförsikt återvände vi till tullhuset, passerade ett par instanser till och hamnade slutligen vid en enorm kassaapparat, där skötaren efter många handgrepp plockade fram sluträkningen å summa Sv. kr 4:40. Jag stoppade ned checkblocket och plockade upp en femma och sa' »det är jämt», men en tulltjänsteman tar inte emot dricks.

Vi firade vår stora tur med ett bad i färskvatten i Kung Carls sviter och festade på Tung Hai. Sov, sov, sov tills hamnlivet energiskt trängde sig in i kabytten. Skrudade Thurid i bildäck och dunkade uppför Göta älv i solsken. Såpskurade fransiga jeans och lät dem fladdra för vinden från vanten.

Anlöpte 1:a Trollhättesslussen, herr Wickmann (motorn) trivdes inte och tomgångsfungerade inte, ömsom rusade hon och ömsom tycktes hon stanna. Jag vevade och ryckte febrilt i alla reglage. Det ekade mellan de höga slussväggarna och avgasringarna sköt upp mot alla åskådarna, som med största intresse följde vår slingrande

(Forts. på sid. 25)

Nytt på int. motorbåts- fronten

SÖREN RINGI

Nya gemensamma »off-shore»-regler, »drag-racing», slutgiltiga turistbåtsregler samt friare bestämmelser för Pavillon d'Or, är några nyheter från Int. Motorbåts Unionens årsmöte i Brüssel, där Sverige representerades av ingenjör Gunnar Faleij och överstecknad.

Sammanträdet hade osedvanligt stor avslutning, inte mindre än 15 länder var representerade.

Inom Unionen kunde förmärkas en viss tendens till liberalisering av vissa tävlingsbestämmelser, där så låter sig göra. Det betonades ofta, att det land och den klubb, som organiserar en tävling kan tillåtas en viss frihet beträffande allmänna arrangemang, bara man tydligt och klart i tävlingsinbjudan och förprogram omnämner vilka bestämmelser som skola gälla. Där emot får UIM:s tekniska, säkerhets-, rekord- och tävlingsbestämmelser å bana ej på något sätt ifrågasättas.

KMK:s genomförande och organisation av Pavillon d'Or 1965 uppskattades mycket och erfarenheterna från detta rally kommer att tagas ad notam. 1966 års rally kallas Pavillon d'Azur och kommer att gå till Medelhavet med Venedig som mål den 16 juli.

Hastighetslopp till havs s. k. Off-shore-lopp har hittills varit en engelsk och amerikansk – och sista året även en svensk – affär. Reglerna har dock varit olika. Dessa har nu samordnats och förenklats. För 1966 skall följande gemensamma regler gälla i stora drag. Tryckta regler på engelska kommer att bli tillgängliga under intern.

Klassindelning. Grupp A: Öppna båtar klass I och klass II. Grupp B: Ruffade båtar (cabin cruisers) klass I och klass II.

Klass I: »Längd över allt» = över 28 fot t. o. m. 45 fot. Klass II: Min.längd i vattenlinjen från 18 fot upp till max. »längd över allt» 28 fot. Betr. grupp A, öppna båtar, anmärkes att sjövärdigheten noga skall kollas efter vissa regler. Betr. grupp B, ruffade båtar, skall i princip i alla avseenden gälla, att klass I skall vara avsedd för 4 personer, klass II 2.

I reglerna kommer noga att angivas, vad som menas med ovanstående betr. inredning, kojor, utrustning, toalette, matplats samt utrymmen i höjd- och sidled. Bestämmelser för radioförbindelser finnes.

Motorerna kan vara bensin (max. 16,4

liter) eller dieselmotorer (max. 32,8 liter) samt gasturbiner. Man skiljer ej på 2- eller 4-takmotorer. Motorerna skola vara tillgängliga och prissatta minst 60 dagar före tävling.

Skrovet är utan restriktioner.

Minimiålder ombord är 17 år.

Nationella bestämmelser.

Klass III. Intet hinder föreligger för arrangerande klubb att anordna tävling i en klass III med båtar med enklare inredning.

VM-serie, nyuppsatt pokal

Ett VM instiftades för bästa båt under året i havslopp. Detta VM skall kunna erövas av den förare, som får högst poäng i int. off-chore-lopp. Loppen skola vara av minst 100 M:s längd. Ingen förare får tillgodoräkna sig mer än 2 tävlingars poäng från varje land. Belöningen för året blir Sam Griffith Memorial Trophy som är skänkt av USA.

»Drag-racing»

UIM rekommenderar att den amerikanska tävlingsformen »drag-racing» provas i Europa. Tävlingen är en ren accelerations-tävling å bana mellan max. 2 racerbåtar i taget, en tävlingsform som blivit mäktigt populär i USA.

Tävlingen sker på rak specialbana L 1 320 fot B = minst 300 fot. De sista 132 foten (10 %) skall avses för tidtagning så att sluthastigheten kan erhållas. Den som haft bästa hastigheten (accelerationen) vinner. I USA tävlade under år 1965 520 st. båtar. Något för de svenska racerklubbarna att tänka på till sommaren?

Turistbåtar

Reglerna för dessa äro i stort sett oförändrade, men beträffande detaljer mer preciserade än tidigare. Klassindelningen är oförändrad »finfördelad», men intet hinder föreligger för att arrangerande klubb i tävlingsinbjudan bestämmer, att vissa klasser slås ihop i lämpliga grupper.

Specialklass får anordnas för prov av nya båtar.

De hårda bestämmelserna ang. klinkbyggda båtar har borttagits sedan »deep-V»-skroven med långsgående lister är en realitet.

Int. båtcertifikat

Krafter äro igång att införa internationella båtcertifikat, vilka i princip skola se lika ut oberoende från vilket land de utfärdas. Avsikten med certifikaten är, att internationellt umgänge och trafik över gränserna skall underlättas. I en liten behändig folder, vikt i 3 delar, skall uppgift finnas å ägare, båtens data samt ev. motor. Givetvis bör även segelbåtar kunna använda dylikt certifikat. Certifikatet är redan i bruk beträffande lätta racerbåtar i de flesta länder. SMU-KMK m. fl. skall utreda frågan givetvis i samråd med UIM, som rekommenderar dylik legitimation.

Med Thurid...

(Forts. från sid. 17)

färd i slussarna. En bit bakom tittarna i slussen stod en ny besättningsmedlem, Lillans far Olle. Med hans hjälp gick de besvärliga slussningarna betydligt lättare och snart styrde vi ut på vida Vänern. Vem hade anat att den var så stor. Här uppträdde för första gången leda över båtstyrandet.

Slutet gott

Vi tog vägen över Sjötorp som alla andra kanalfarare och där började en knogig tid. Svenska sommaren drabbade oss med regn, dimma, hala trossar och däck, men duktiga och hjälpsamma slussväktare stod alltid redo att hjälpa oss.

Vid Töreboda hoppade Lillan av och tog tåget hem för att mata barnen. Vi gav en avskedssignal och fortsatte österut. Vid Bergs slussar stod den Erikssonska släkten med tårtor, hembakta kakor, blomkrukor, jordgubbar och potatis för att provbelasta Thurid. Efter kafferep stävade vi vidare och vid Mem hade vi kommit till botten i kofferten med sjökort och Olle vecklade glatt ut sina medhavda kort över Östersjön. Dessvärre visade det sig vara ett översiktskort. Klockan var 15 på lördagseftermiddagen och vi dunkade på gehör till Arkösund och angjorde Lotsstationen där hjälpsamma lotsar stod oss bi med ett kort till Oxelösund.

På natten blåste det 10 m/sek och vi fick en sista rejäl avskedsvagnning innan vi togs om hand av Stockholms skärgård. Vi hade en chans att hinna hem innan semestern var slut om vi gick via Hävringe mot Landsort och Nynäshamn in på kända farvatten. Klockan var 17 när vi ankrade upp sista semesterdagen.

Resan blev kanske inte vilsam, men det är ju avkoppling från vardagens stress och bekymmer man behöver. Vi hann med litet fart, jäkt och försakelser göra resan på en månad. Thurid har visat sig trivas bra i svenska farvatten och har under hösten bjudit oss på många roliga färder.

Inbindningspärmar

för Till Rors med Segel och Motor 1965 kan rekvireras till ett pris av kr 10:— V. v. verkställ beställning omgående endera skriftligen eller pr telefon 10 11 91.

Till Rors med Segel och Motor

Regeringsgatan 25, Stockholm C

Tel. 10 11 91, 11 70 91