

# FÖRDEVIND

2021-2

Medlemstidning för Sveriges Segelfartygsförbund

ISSN 2003-1823

E-post: [fordevind@ssfb.se](mailto:fordevind@ssfb.se)

Redaktör och ansvarig utgivare: Hakon Malmberg

---

Har du färdiga seglingsplaner för 2021? Skriv (kort) och berätta!

Glöm för all del inte att **SKUTAN SKA GÅ**. Folk och fartyg ruttar i hamn! Gör allt som står i din makt för att lösa problemen med farsoten. Bemanningen kanske måste bli mer provisorisk, lösas från dag till dag, från resa till resa. Ha regler för samvaron ombord. Alla vill ju hjälpa till att rädda skutan och myndigheterna är på vår sida, bara vi håller täta och justa kontakter med dem. Säkerheten får i n t e slarvas med.

I detta nummer hittar du gott och blandat i text och bild. Vi fortsätter med G.C.Witts Handledning i skeppsbyggeri från 1857 och har nu kommit till "Om de materialier som användas - - -"

Nästa nummer beräknas utkomma första veckan i juni.

*Red.*

---

**Har SSF din mejladress? Vårt medlemsregister behöver den!**

Mejla till [ssf-styrelse@ssfb.se](mailto:ssf-styrelse@ssfb.se)

---

Det är många nya adressater nu. Hör av dej om du vill ha tidigare nummer av

**FÖRDEVIND**

=====  
SSF SSF SSF SSF SSF SSF SSF SSF SSF SSF SSF SSF SSF SSF SSF SSF

Sveriges Segelfartygsförbund, bildat 1976, är en ideell organisation med syfte att verka för bevarandet av äldre segelförande skepp. SSF organiserar ägare/redare i svenska segelfartyg och segelfartyg med hjälpmotor, som restaureras eller nybyggs med största möjliga hänsyn till kulturhistoriska värden, samt alla enskilda personer som stöder SSF:s syften.

Adress: Sveriges Segelfartygsförbund Box 8143 104 20 Stockholm

E-post: [ssf-styrelse@ssfb.se](mailto:ssf-styrelse@ssfb.se) Bankgiro: 332-1908

Ordförande: Christer Ericson, Landskrona [christer.ericson@ssfb.se](mailto:christer.ericson@ssfb.se)

Kassör: Mika Kaskett, Stockholm

Ledamöter: Pelle Olsson, Kivik Mats Svensson, Lomma

Calle Ring, Stockholm Trausti Birgisson, Järna

Medlemsavgifter:

Föreningsfartyg 1.900:-

Fritidsfartyg 500:-

Familj 400:-

Enskild 300:-

SSF SSF SSF SSF SSF SSF SSF SSF SSF SSF SSF SSF SSF SSF SSF SSF  
=====

Printa *FÖRDEVIND*

Distribuera *FÖRDEVIND*

Vidarebefordra *FÖRDEVIND*

Dela *FÖRDEVIND*

---

## Styrelsen

Årsmötet 2021 är uppskjutet till hösten.

## Våra 65 skepp

De nio fartyg som är betecknade med \* är med i SSF:s kommande matrikel. Vill du ha med ditt fartyg i matrikeln skickar du samma uppgifter som på nästa sida (Westvind) till [fördevind@ssfb.se](mailto:fördevind@ssfb.se) Skicka också en bild på fartyget!

### Jaktrigg

Elvira  
Gretel  
Helmi  
Hoppet  
Pamela  
Victoria Sofie  
Wanderlust

### Sluprigg

Christine  
Edgar J. March  
Gunhild  
Nordhav\*  
Oskar II  
Sofia Linnea

### Ketchrigg

Anna-Sofia  
Ariel  
Astrid Finne  
Atlantica  
Belle Amie  
Deodar  
Eureka\*  
Gratia  
Gratitude  
Havheld  
Hvitfeldt  
Jens Kiil\*  
Lord Nelson  
Montana  
Sunbeam  
Tibnor  
Valkyrien\*  
Viking\*  
Westvind\*

### Råseglare

Gunilla, bark  
Tre Kronor, brigg

### Galeasrigg

Amalia  
Amber  
DeNelly  
Diana  
Emma  
Godnok  
Karolina  
Libra  
Mina  
Riande  
Sarpen\*  
Shamrock  
Wellamo

### Skonertrigg 2 m

Agnes  
Ariadne  
Atene  
Constantia  
Ellen  
Fria  
Helene\*  
Klara Marie  
Kvartsita  
Linnea  
Meteor  
Nina  
Wetsera

### Skonertrigg 3 m

Ingo  
Isolda  
Vega  
Westkust\*  
Älva

**Om något är fel i fartygslistan – v.g.  
mejla oss för rättelse i nästa nummer.**



## Westvind, ketch

Signalbokstäver SFE-2994

Fiske och frakt i Skagerak & Kattegatt.

Byggd 1913 i ek på ek av Anders Mattsson, Kungsviken, Orust.

L.ö.a. 14,58m

Förtöjningslängd 18,45m

Största bredd 5,62m

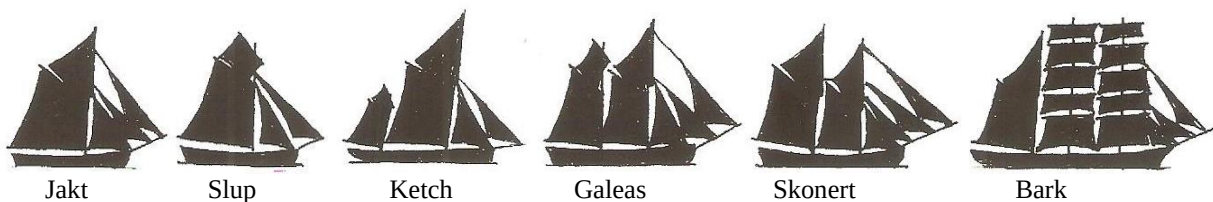
Djupgående 2,30m,

Dräktighet brutto 31,42 registerton.

Segelyta 120 kvm.

Maskin Volvo Penta MD100 150hk

Ägare Thomas Gunnarsson tel. 0702 07 09 89



# Utbildning

## SEKTIONERNA

Väst, Syd, Ost och Nord har som tidigare nämnts erhållit bidrag till utbildning i sjösakerna, med tonvikt på skutsegling. Arbetet med att anordna utbildningar pågår nu inför höstterminen, med den varma förhoppningen att det ska bli möjligt att träffas igen och förkovra oss som vi brukar.

## NORDISK GAFFELRIGGSEMINAR

är planerat att hållas i september 2021 i Holbæk, Danmark.

# Seglation

## NORDISK SKUTETREFF 2021

Maritime Center i Fredrikstad arrangerar **Nordisk Skutetreff 2021**

Start på Gluppö utanför Fjällbacka den 30 juni, därefter segling till Gravningsund och avslutning i Isegran/Fredrikstad den 4 juli.

## FYN RUNDT

samlas i Svendborg den 24 juli. Start 26 juli med följande etapphamnar:  
Måndag: Aerösköbing Tisdag: Faaborg Onsdag: Ankring i lämplig vik  
Torsdag: Assens Fredag: Middelfart.

## TALL SHIPS RACES

går 2021 i Östersjön och har följande

### Hamntider

#### Klaipeda 28-30 juni

-Race 1-

#### Åbo 5-8 juli

-Cruise-in-Company-

#### Tallinn 15-18 juli

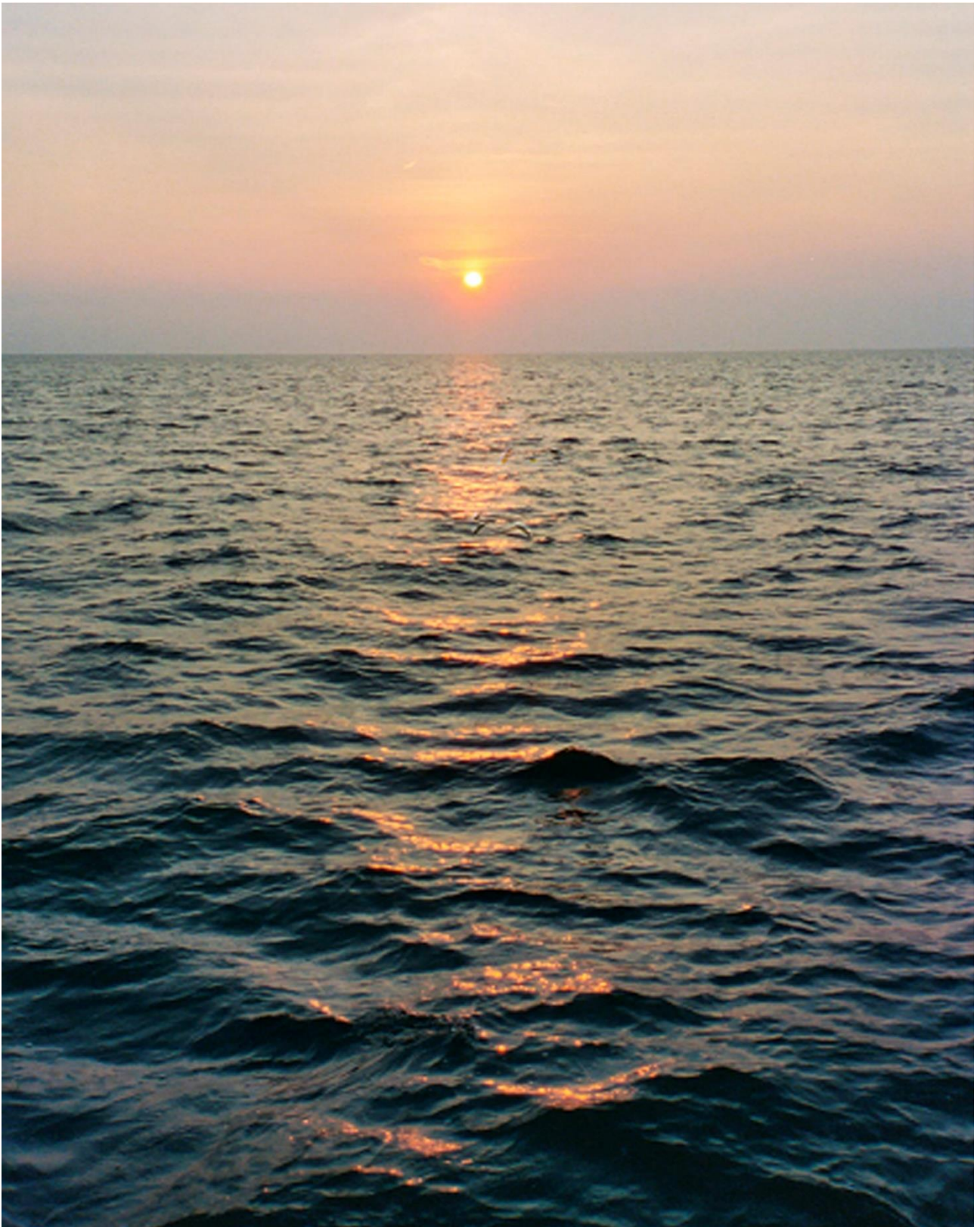
-Race 2-

#### Mariehamn 22-25 juli

-Race 3-

#### Szczecin 31 juli-3 augusti

Summa 19 hamndagar och 18 seglingsdagar om vi har räknat rätt.



04.00 Dagvakten går på.

## STICKER SKEPPSBÅTEN UT

när kajen är hög, eller pollare och annat sticker upp? Här kommer ett enkelt tips från Arne Ryager i Marstal: Fira ner båten 1-2 meter, ta över för-/akterlinan till motsatt sida och dra båten åt sidan så den kommer jäms med fartygssidan.

-0-



Ungdomar och vuxna har stort utbyte av en resa med en riktig segelskuta. Här lastar vi ombord ett donerat gaffelämne med gemensamma krafter.

# Sjöspråk

## Ankare

är ett ord som betyder två helt olika saker. Förr mätte man drycker i ankare. En ankare var en liten tunna som innehöll 30 stop eller 15 kannor, dvs. knappt 40 liter. Flera ankare hette det i pluralis.

Den andra betydelsen lever kvar. Men då säger man inte en ankare, flera ankare utan ett a n k a r e, flera a n k a r e n. ”På den här skutan har vi tre ankaren”. Om vi uppger för inspektionen att vi har tre ankare, så kanske de missuppfattar saken och tror att vi har 120 liter av nån farlig vätska ombord. Det får man inte ha. Ankare var ju ett brännvinsmått...

## Berättelser från sjön

Den norska is som lastades ombord i HAWILA i Ove Bryngelssons berättelse drogs ner till Närsnäs strand nära Dröbak av en (som vi tror) norsk häst. Här kommer bilden som skulle ha varit med i förra numret av *FÖRDEVIND*.





# Köp&Sälj

18 st. uppblåsbara livvästar SOLAS, utgångna datum men i övrigt felfria.  
Pris: 100:-/styck. Tel. **0708 / 17 84 70**

---



En ny Albanus byggs i Mariehamn

## Tekniska Tipset

är f.n. vilande medan vi läser en översättning till modern svenska av **Handledning i skeppsbyggeri med särskild tillämpning på handelsfartyg** författad av G. C. Witt, lärare vid Konstruktionskåren i Karlskrona (1858).

(Har du tekniska tips, meddela dem till [fordevind@ssfb.se](mailto:fordevind@ssfb.se) så tar vi in dem i nästa nummer, naturligtvis!)

Vi har i de tre senaste numren av *FÖRDEVIND* läst om hur ett träskrov sätts samman och om olika sätt att förena timmer och plankor med varandra. Egenskaperna och nyttan av olika timmer och plankor i skrovet har också gått igenom, med en grundlig beskrivning av förtimringen, den yttre byggnaden och den inre byggnaden. Ett nyskrivet avsnitt om barlastning av ett kravellskrov har tillkommit. Och så har vi sett hur trä och metall i skroven ska dimensioneras.

Här skjuter vi in ett nyskrivet stycke som inte finns med i Witts bok:

### **Försänkning**

Bult- och spikskallar i plankor och timmer försänks när man inte vill att de ska synas eller bygga utanför. Försänkningen borras så djupt att det blir plats för en träpropp eller en spackling.

I överbyggnaden (= ovan vattenlinjen) används träpropp. Den fräses ut ur bra virke av samma sort som det trä den ska sitta i. Låt fibern gå i samma riktning som det omgivande träet när du slår i proppen. Bäst är om man kan limma fast proppen men fernissa eller målarfärg gör det lättare att få ur den om det skulle behövas. Det händer att skallarna rostar lite och då blir de tjockare och föser ut proppen en millimeter eller två. Ta då bort proppen, befria skallen från rost med en smal roterande stålborste, måla skallen med rostskyddsfärg och sätt i en ny propp, denna gång med vattenfast lim, lämpligen polyuretanlim.

I botten används enbart cementspackling utvändigt. Blanda ren cement (ej betong) med sötvatten till ett lagom tjockt spackel och spackla i alla försänkningar noga. Spraya med vatten i hålet först. Ibland tittar det fram drev som sitter verkat runt skallen. Bränn bort det med en gasollampa eller varför inte med stormtändaren som du ju alltid har i fickan (50:- hos Hjertmans).

Så följer tre specialavsnitt i boken som är av stort historiskt intresse. Det finns modernare litteratur här, men jag vill ändå nämna dem.

- Beskrivning av ritningarna till ett segelfartyg, dvs. vad skrovrutningarna (sidoritning, planritning och spantritning) och segel- eller tackelritningen bör innehålla.
- Hur man räknar ut spantareor, systemtyngdpunkt, displacementets tyngdpunkt, styvhetsmoment och metacentrum. Med andra ord grunderna i stabilitetsläran.
- Hur man räknar ut segelarean, segelmomentet och segelareans tyngdpunkt (segelpunkten).

Så kommer kapitlet "Om de egenskaper, man fordrar av ett gott handelsfartyg, och sättet att ernå dem." Jag översätter helt kort texten till dagens svenska: Eftersom handelsfartygens ändamål är att transportera dels personer, dels varor från den ena orten till den andra så är det främst två saker att ta hänsyn till: Priset och tiden det tar. Witt konstaterar att det blir billigare att frakta gods med vindens hjälp än med maskindrif. På den punkten har han fått rätt nu, 164 år senare, när vi har energibrist i världen.

Han resonerar vidare kring olika egenskaper man bör fästa sig vid för att ge fartyget ska bli ändamålsenligt för sin särskilda uppgift:

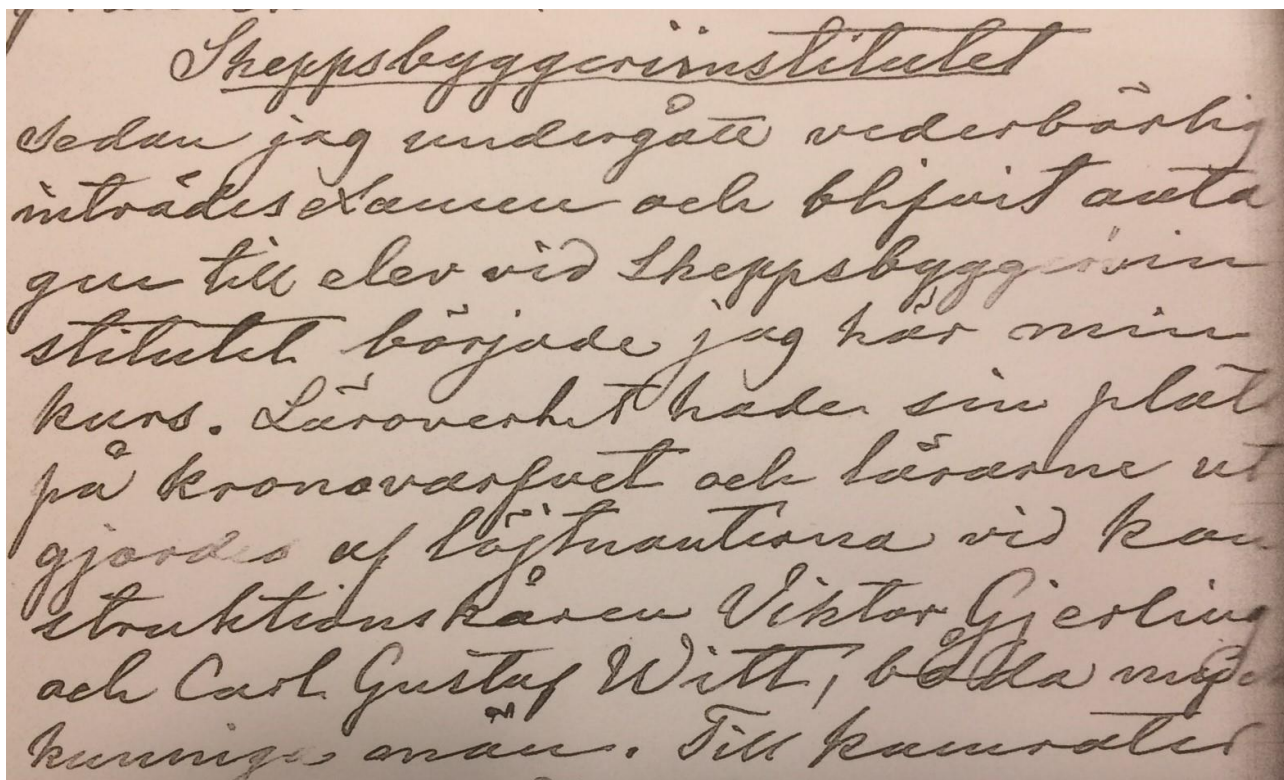
- Lastdrygheten

- Fartegenskaperna (längd/bredd-förhållandet, bredd/djupförhållandet, nollspantets placering)
- Manöverförmågan
- Styvheten
- Makligheten (hon bör inte stampa/sätta/slingra för mycket)
- Bekvämligheten ombord

Det följande avsnittet heter Lastläggning och stuvning. Det är inte bara själva fartyget som ska byggas så att det uppför sig väl i sjön. Även lastens placering spelar självfallet in. Detta avsnitt får inte heller plats här, men jag vill citera ett vackert ställe:

”Då spannemål, salt, kalk, stenkol och andra dylika varor, som störtas löst i rummet, skola inlastas, måste man *noga försäkra sig om, att ingen del av lasten kan intränga i våghålen eller i pumparne, så att dessa blifva oklara. Därföre igenspikar man omsorgsfullt alla väderhålen på pumpsotet, hvarjemte garneringen tätt drifves och beckas, så framt detta ej är gjordt förut.*”

Missa för all del inte dessa försiktighetsåtgärder när du seglar i bulk! Tänk om det är råg i lasten och så kommer du fram med gröt...



Utdrag ur L.A. Hubendicks Mina Lefnadsminnen, nedskrivna för hand 1910. Hubendick var morfars far till Egil Bergström på SSF-skonerterna Vega och Linnea.

NU ska vi gå över till den efterlängtade andra avdelningen av Witts lärobok. Den heter

### **Om de materialier som användas i skeppsbyggnad.**

En praktisk avhandling innefattande kännemärken på godheten av de olika träslag, metaller och andra ämnen som ingår i en fartygsbyggnad, sättet att fälla, behugga, uppmäta och besiktiga virke, tabeller över vikten av bultar och spik, med mera.

Till skeppsbyggande i vårt land används fr.a. ek och fura, till vissa arbeten gran, björk och al, ibland bok, ask och alm. Av metallerna används järn, koppar, bly, någon gång zink samt legeringar av koppar, zink och tenn. Andra ämnen som används är drev, beck, tjära, harts, kitt, förhydningssapper, m.fl. Vi undersöker dessa material och börjar med träslagen.

#### **Ek**

Jordmånen påverkar virkets beskaffenhet. Det hårdaste virket kallas **järnek** (ej att förväxla med den växtart som heter just järnek, eng. holly). Den lösa och sköra kallas **frasek**. Ekar som har en ovanligt kort stam och stor risig krona kallas **risekar**. En fullmogen men liten och oansenlig ek kallas **dvärgek**.

Inget svenskt träslag är bättre till skeppsbyggnad än ek, inte bara för att det är starkt och varaktigt, både över och under vattnet, utan även därför att stammen ofta växer krokigt så att krumt timmer kan huggas ut och ofta har så tjocka grenar att man kan ta ut knän och krumma timmer.

Där jordmån och klimat är tjänliga för eken växer den ganska fort och blir ganska stor. Det händer att de växer till 90 cm diameter på hundra år.

På en avsågad stam ser vi barken och veden. Märgen, som på vissa träslag är mjuk och ganska tjock, finns knappt alls på ek och fura. **Årsringarna** består av utgörs av fina **fibrer** och mellan dem **porer**. De yttre ringarna är mindre mogna och på många träslag syns en tydlig färgskillnad mellan dessa, **ytveden**, och de inre, **kärnan**.

När trädet växer på höjden följer inte de grenar som sitter på stammen med upp utan blir kvar på samma höjd över marken.

Hos lövträden är **saven** tunn och vattmig, medan barrträden har mer kådig eller oljig sav.

Det sägs att varje blad i kronan har en egen rottråd. Det betyder att varje årsring innehåller så många fibrer som trädet haft löv det året. De år då trädet varit mest lövrikt har de tjockaste årsringarna bildats.

Ekens mognadstid är ca 200 år. Småningom slutar det inre av trädet därefter att suga upp vätska ur jorden, blir allt torrare och kärnan nere vid roten börjar multna.

Eken blir stor om den får växa i rätt jordmån. Men stammen och kronan tar form efter hur rötterna växer. Om roten tidigt möter vatten eller berg blir stammen kort och kronan risig eller **toppfornad**, dvs förtorkad eller rötskadad. Träffar roten en lutande berghäll som tvingar den åt sidan så böjer sig trädets topp åt samma håll.

På en djup jord av mullblandad lerjord finner man ekar av den vackraste och frodigaste växt. På sumpig eller mager jord blir de små och oansenliga. Virket blir sämre när eken växer långsamt. Det ekvirke som har de bredaste årsringarna (6-9 mm) är det starkaste och bästa. (Betr. furu är det tvärtom, se följande avsnitt.)

Om en ekstam är knölig eller full av stora knotor som har uppkommit genom att grenar huggits av intill stammen och blivit övervuxna med bark, då finner man ofta röta och s.k. **uggleved** i stammen där. Om man måste kapa en ekgren bör det göras en dryg halvmeter ut från stammen.

**Fågelskador** är en annan orsak till röta i veden.

Långsgående upphöjningar tyder på **frostsprickor** som har uppkommit vid tidig hård frost när mycket sav ännu fanns kvar i stammen. Dessa kan gå ända in till kärnveden och så fall spricker stammen, även om sprickan knappt är synlig.

Är trädet **starkt mossbelupet** kan man tvivla på dess godhet. Men har det frisk topp och friska grenar, slät stam med ringa mossa och någrolunda fin bark finns det skäl att tro att virket är bra.

Det går bra att använda ekvirket även om trädet inte har uppnått full mognad (ca 200 år).

Ekens ytved är mycket ljus i färgen och kallas **vitved**. Den är inte särskilt tjock. Men den är mycket lös och helt utan styrka och den ska därför alltid huggas bort innan virket ska användas till byggande.

En del träd växer i spiral, vilket syns utanpå träden. De kallas **växtvridna** och ska inte användas eftersom sågen skär av fibrerna om de inte går parallellt med stammen och då blir ju timret och plankorna mycket svagare.

Eken är ömtålig och får lätt röta där den skadas genom s.k. **bomslag**, hårda stämplingar eller annan åverkan.

Är veden rödaktig eller har gråa småfläckar på kapsnittet bör virket kasseras.

**Ringved** kan uppkomma om roten når ett jordlager av annan beskaffenhet - sämre eller bättre - än det som förut fanns kring roten. Är det sämre kan det bli dålig ved i dessa årsringar.

**Kärnsköra** eller öppen ring är en cirkulär spricka i veden.

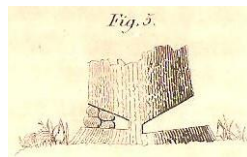
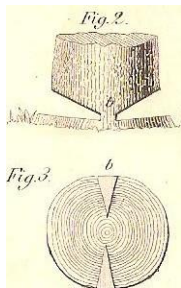
**Masksting** kan vara ofarligt om det rör sig om fina svarta borrhål utan pulver men om det är ljusa hål fyllda med stoft så är de mycket skadliga.

### Att fälla och hugga ekar

Träden bör fällas under senhösten eller vintern när saven inte är i omlopp. Helst när månen är i ny (Witt tvekar lite här). Barka gärna trädet redan på våren innan saven börjat stiga.

Försök fälla trädet åt det håll där det inte är användbara grenar. Man kan också bädda inunder med några unggranar el. likn. för att inte grenarna ska skadas när trädet faller.

Om trädet ska fällas åt öster sågar/hugger man in ett kilformigt snitt från väster och fyller det med sten som visas i fig. 5. Man sågar också av det inre av kärnan (fig. 3), annars finns risk att hela stammen spricker. De två s.k. banden vid *b* på fig. 2-3 sågas av allra sist.



Om man vill vara säker på vilket håll trädet ska falla måste man rigga upp ett starkt tåg eller en kätting från en bit upp på trädet till ett säkert fäste på marken, se fig. 4. Tåget måste spännas upp hårt med en talja.

(Red:s anm. Fällning av stora träd är ingenting för amatörer. Anlita en arborist.)

**Stubbdrag** eller kärndrag kallas en sträng av veden som inte har blivit avsågad utan har slitits loss ur den fallande stammen, om man inte har sågat av kärnan som ovan beskrivits. Man kan förlora en halvmeter bra virke om det blir stubbdrag.

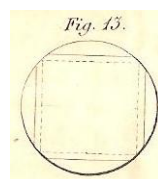
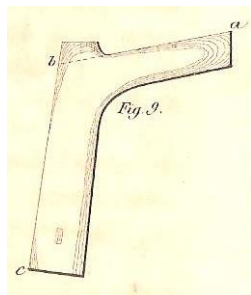
Innan eken fälls bör man se efter om någon del av rotsystemet går att använda till **knän** eller andra **krumtimmer**. Då frilägger man först roten ifråga och hugger av den på lämpligt avstånd från stammen. Sedan fälls trädet genom att de övriga rötterna kapas, ”under iakttagande av nödig försiktighet”.

Nu undersöks trädet noga på jakt efter eventuella **rötor**. Hittar man sådana får man kapa upp trädet därefter. Det kan bli kortare bitar än man hade tänkt sig. Alla timmer, räta som krumma, **planas** nu på båda sidor. Dessa kallas tunnningssidorna. På andra ledden undviker man att ”förbättra” ett krum genom att såga ut lite extra. Ämnet förlorar i styrka genom att fibrerna kapas. Man bör inte ”hugga över spån” som det gamla uttrycket lyder.

Ett timmer som buktar mindre än 12 mm per 300 mm kallas **rätttimmer**. Kröker det mera kallas det krumtimmer. (Staten, eller Kronan som det då hette, hade mycket detaljerade föreskrifter om skeppstimmer, men de får tyvärr inte plats här. De tillkom 1825.)

**Knän** kallas de krumtimmer som har högst 115 graders vinkel.

Krumtimrets standel kallas för **bålen** och grendelen för **grenen**. Timret måste sågas ut så att fibrerna fortsätter hela vägen (vuxet knä). Ett dugligt krumtimmer eller knä kan inte fås i vinkeln mellan två uppåtgående grenar eller av en gren och bålen ovanför grenen. I den spetsiga vinkeln finns inte mycket styrka. På alla ämnen till knän lämnas en **klack**, dvs lite extra av bålen uppåt, för att inte få onödiga sprickor i timrets yttersida när det torkas (fig. 9).



När man tar ut timmer ur de fällda träden bör man ta till regel att hellre hugga bort för lite än för mycket och aldrig hugga virket skarpkantigt utan lämna en lämplig **vankant**, se fig 13. Detta för att virket ofta ändrar form vid torkningen och då har man mera ved att ta av, när det är dags att ta ut det färdiga timret ur ämnet.

### Att förvara ekvirke

Under förvaringen kan det bli **torröta** i virket, i synnerhet i de grövre timren. När den väl har kommit in griper den hastigt omkring sig.

All bark måste tas bort. Virket måste läggas på minst fyra tums underslag och ströas med tunn läkt för att kunna torka. Uthuggna smårötor och andra fördjupningar får inte stå och samla vatten. En grov presenning eller korrugerad plåt läggs över virket under torktiden, om det inte finns ett virkesstick att tillgå för förvaringen av timren och plankorna.

Ett bra sätt att långtidsförvara ekvirke är att lägga det i sjön (gäller även hela fartyg, red:s anm). 1842 togs två ektimmer upp ur vattnet vid Karlskronavarvet, efter att ha legat i sjön sedan 1777 (65 år). Det ena timret fick nu torka i fem år och sågades sedan upp till plank av fullgod kvalitet. Det andra fick ligga på marken och var efter femton år nästan uppruttet.

## Ekvirkes besiktning

Avsnittet utgår till största delen då det innehåller en stor mängd statliga föreskrifter som inte längre gäller. Här kommer några rön och fakta.

Ekvirke ska vara fast och segt, fritt från uggleved, vitved och all slags röta samt masksting, särskilt av den ljusare sorten. Det får inte ha ring, vara växtvridet, ha frostsprickor in till kärnan eller svarta/grå/bruna fläckar. Det ska lukta friskt, skarpt, syrligt som bara ekvirke gör.

Eknaglar tillverkas åttkantiga i längder från 45 till 105 cm. De probieras (testas) på så sätt att nageln, hållen i ena ändan, ges på en tredjedel från andra ändan ett starkt slag mot ett skarpkantat ektimmer. Sköra naglar går då av tvärt. Naglar av ask håller betydligt bättre mot denna behandling och är därför det bästa virket att svarva koffernaglar av (red:s anm.)



Ljuvliga svall. Foto Raymond Wardenær





Landkallar utanför Sandhamn i Värmdö kommun

## Dörhalat

En gammal svensk släkt har ett valspråk som väcker både förundran och hopp. LÅT MOTGÅNGEN SPORRA! står det på en textremsa under släktvapnet, som föreställer en sköldpadda.

Är inte skutlivet en enda lång räcka av motgångar? Än har vi haveri på drivlinan, än är det ett rundhult som visar röta. Och så visar det sig att vi har seglat omkring med alldeles för mycket livflottar i förhållande till gällande krav. Och så måste vi ha nya segel. Och så är det slut på pengar igen. Och så kommer arbetsgänget halv tolv i stället för tio som vi hade sagt. Och så lägger folk pennor, borrh och snörstumpar i den låda som det står **BLANDAD SKRUV** på. Att dom inte skäms. Och så har vi en skada på en vattenlinjeplåt. Och så är det slut på glödlampor till lanternorna. Och så får vi maskinhaveri och vår försäkring täcker inte ståtid så där försvann tre kunder och 55 tusen kronor med dem. Och så ska vi skriva till Transportstyrelsen och begära dispens för medikamenter mot malaria och krav på 20 kondomer per besättningsman och en uppsättning hjärtmediciner avsedda för chiefar i tropikfart. Och så kommer räkningen för översynen av våra livflottar, de som utan pardon måste blåsas upp varje år, trots att vi bara seglar halva året och har alla flottarna täckta med kapell. Fyrtiotusen, fy f-n, är ni inte kloka?! Penterlinan är 25 meter lång men bara en meter är solskadad. Kan ni inte leverera 26 meter då och kapa av en meter i stället för att byta hela linan, hur tänker ni? Är det ett hållbart samhälle som slänger 24 meter felfri heldragen polyesterlina?

Finns det någon annan utväg ur allt det här, än att låta motgången sporra? Den där sekunden som inträffar nån gång om året, den där då allting sjunger i ett happy ship, den är värd varenda minut i snålblåsten uppe i vanten för att byta ut slitna vevlingar, eller i kyrkan med munnen full av buntband, svart kladd upp

till armhålorna och ena foten instoppad mellan två spant för att inte glida ner i fetthögen under packboxen. Varenda minut i bilköerna ner till Länna industriområde för att se om dom möjligtvis har den där stålkilen som ska sitta i medbringaren på propelleraxeln.

Det är roligt att segla skuta, det har nog svenska staten insett. Helst ska inte en spänn gå till folk som har så här kul. Men i Norge spenderar dom etthundratjugo (120) miljoner om året på såna som oss. Dete är sant att vi har olika historia, vi två, men svensk sjöfart har synnerligen stolta traditioner och det vore väl själva f-n om inte vi kunde få fördela futtiga 10 mkr om året till bevarandet av en gammal handels- och fiskeflotta! Det är en strunskvätt i en statsbudget på tusen miljarder. Lite regional och kommunal uppbackning på det, så kanske vi kan få till nånting...

***Hakon Malmborg***



Här har visst nån gått in i väggen

# Till sist

## Arne Nilsson (1925-2004)

På 1990-talet hade vi förmånen att ha Arne Nilsson som bästeman i Constantia. Arne var uppvuxen i en fiskarfamilj i Karlshamns skärgård. En erfaren metallare, men också duktig på sjömansarbeten. Han gjorde bl.a. många block till skutan.

Särskilt minns vi Arnes många talesätt. De var ofta målande och det kom alltid någon rolig kommentar till det som hände ombord. Här är några smakprov.

### Om jobbet

Det vill gärna bli bra.

Bättre får det inte bli, då blir det alldeles utskämt.

Det går som å dansa me höns.

Det är ingen som ser hur fort det blev gjort, men alla ser ju när det blir bra.

Man ska inte tro, man ska veta.

Både mycke å smått sa Fan, fick titta i Biblen.

De där e tobak (om dåligt tågvirke).

Det där är bara himpa-jimpa (slarvjobb).

### På sjön

Till skepparn som tittar upp i kappluckan: - Oxarna går bra, patron!

I skeppsbåten, på släp: - Vår egen kraft ej hjälpa kan, vi måste ha bogsering!

Land närmar sig hastigt: - Armar och ben!!!!

- Hon läcker en del Arne! - Det battnar (sväller).

Han e nickasuad (en liten lake i nätet har blivit nafsad på av en annan fisk dvs. sugen av Näcken).

### Kring matbordet

Vi har lite väraflänge (småprat).

Nu e man mätt å snäll igen.

När maten är god: - De här har fött opp fler än det har slagit ihjäl!

Sittande vid en kopp kaffe: - Ja mår som en gök när han slipper gala.

Om vatten: - Inte nog me att man ska bada i det, man ska dricka av det också.

Te!? De e ju sånt som rinner utför dåligt tjärade vant.

De är ingen konst å släppa väder. Konsten e å få dom å lukta också.

Nä, nu ska jag åka hem till min maka Hulda (Arnes fru hette Doris).

## Hälsan

Skratta inte, du kan själv bli gammal.

De e inte lätt å va tung.

Bättre överviktig än skitviktig.

Grönsaker? Man e väl ingen kanin heller.

Blir man inte sjuk av de här, då e man tumejfan inte frisk.

## Livsvisdomar m.m.

Vid regn: - Vår Herre håller me gratis hårvatten!

De som inte e i tjvahänder, de kommer te rätta.

Han har de bra, han har inget förstånd å dras me.

Tar han åt sej mer än han tål, då e de utav ren snålhet.

Vår Herre skapade ingen brådska, han sa bara åt snigeln att skynda sig lite.



Engelska kuttern Sunbeam i morgondis vid Beckholmens kaj.

---

## ANVÄND *FÖRDEVIND* SOM KONTAKTORGAN

- FÖR BEMANNING
- FÖR GEMENSAMMA INKÖP
- SOM IDÉFORUM