

JUBILEUMSSKRIFTEN 1958-1978

Andungeklubben hade några svåra år under 70-talet, när det ursprungliga gänget från 50- och 60-talet skaffade större båtar och vi fick konkurrens av nya klasser som t ex 606. Men jubileumsseglingarna och den fantastiska festen 1978 visade att det hade växt fram en ny generation andungeentusiaster. Och de lyckades ta fram en jättefin jubileumsskrift, även om den inte blev färdig förrän en bit in på 1979.

Andungarna hade bara 10-20 år på nacken så de allra flesta var i mycket gott skick. Det var inte längre den allra modernaste båttypen, men andungens skönhet och goda egenskaper hade börjat locka nya seglare till klassen. Några plastandungar hade importerats från Norge, och på Hisingen hade de första svenska plastbåtarna sett dagens ljus. Ett imponerande jobb som genomfördes ideellt av engagerade medlemmar. Vi kappseglade i Långedrag och Billdal men även i Mollösund, Hovenäset, Smögen och Tjörn runt. Ofta var det klubbens medlemmar som själva fick stå för arrangemangen. Det skulle dröja till mitten av 80-talet innan Andunge-VM kom i gång, från början just som enkla träffar där vi sov i båtarna. Och sedan dess har det ju bara blivit bättre och bättre!

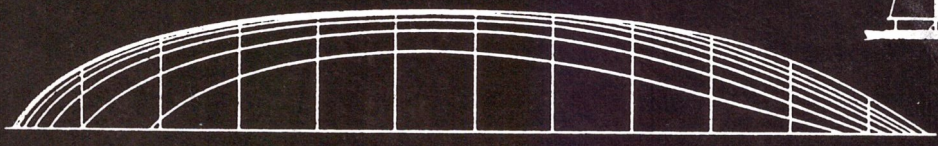
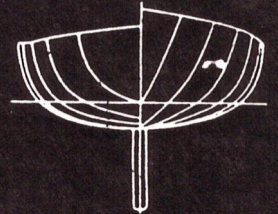
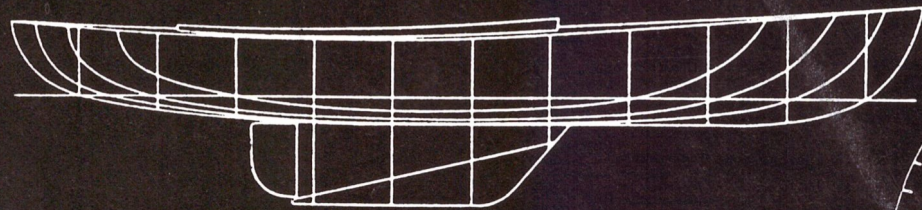
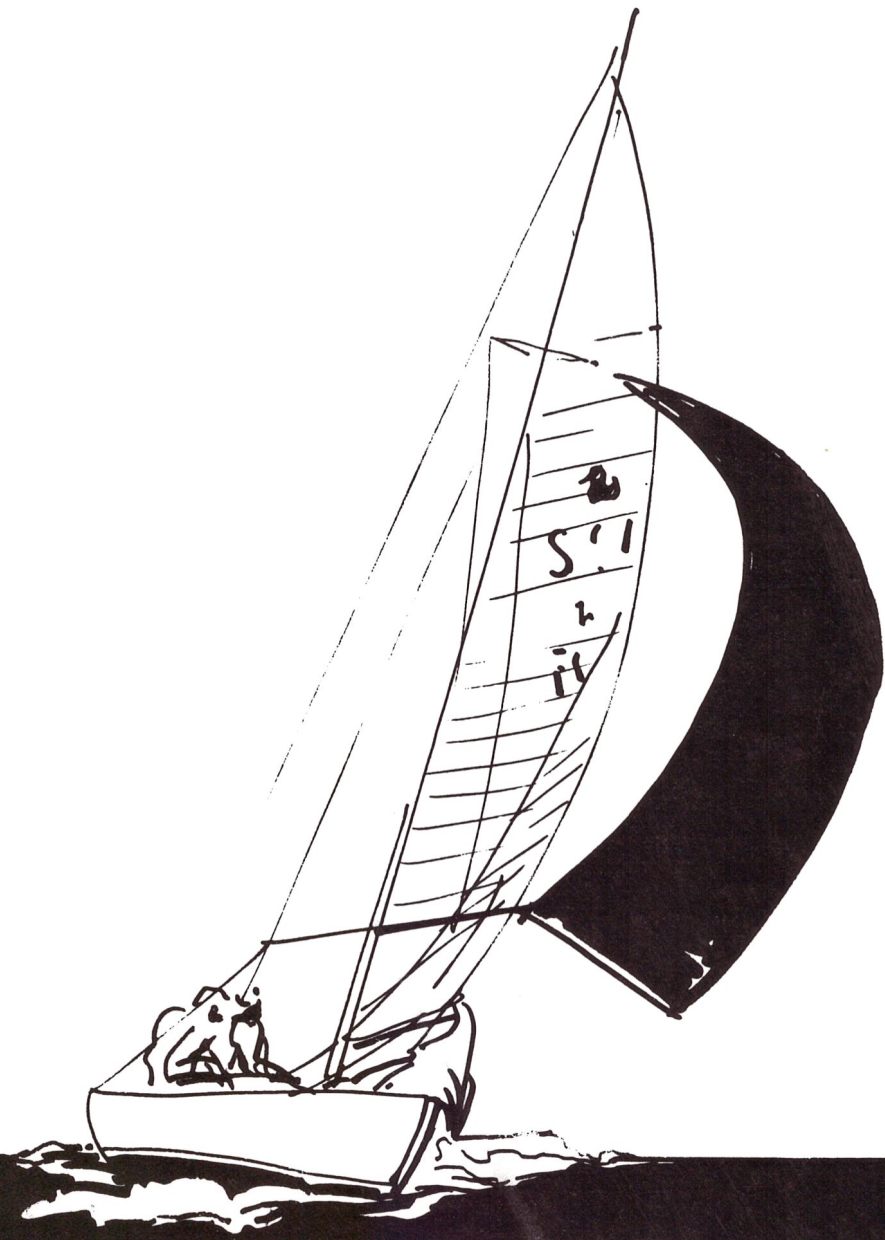
Jubileumsskriften ger en fin bild av de första decenniernas andungesejande i Sverige och samtidigt markerar den ett uppsving för klassen som vi inte sett slutet på ännu. Så läs den!

2022 05 05

Leif Sjögren

Svensk Andungeklubb

SWE 15 Quaque



ANDUNGEN



Inledning

Vid ett jubileum är det naturligt att man blickar tillbaka och tecknar lite historia. Denna skrift är därför tänkt att spegla klubben under de gångna 20-åren och i ord och bild lovsjunga Andungen som segelbåt.

Tre personer har spelat en avgörande roll i Andungens historia: Konstruktören Thorvald Gjerdrum som ritade båten, båtbyggare Jan Mathisen ("Mattis") som byggde den och blåste liv i klassen i Norge och Pelle Seldén vilken var den som introducerade Andungen i Sverige och således möjliggjorde bildandet av Svensk Andungeklubb.

Men man skall ändå inte gräva ner sig för mycket i nostalgi. Det är ju i alla fall nuet och framtiden som är det väsentliga. Vi berättar därför också gärna om den nya plast-Andungen som framtagits här i Göteborg. Denna kommer förhoppningsvis att blåsa nytt liv i klassen och möjliggör således att Andungen inte bara lever vidare utan också blir en allt större klass, något som denna underbara segelbåt verkligen förtjänar.

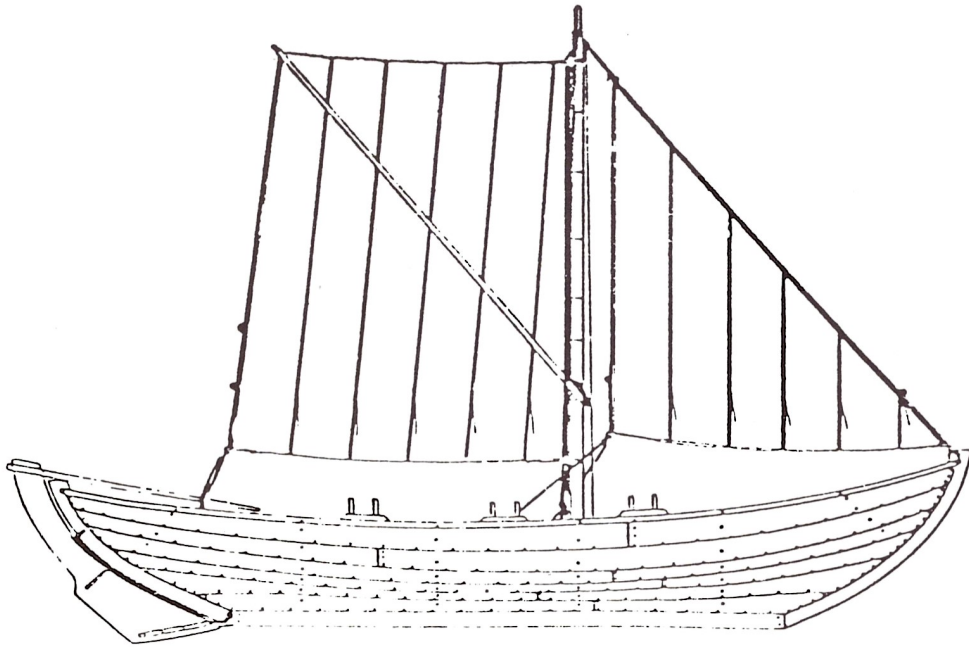
Vi hoppas att läsaren finner vår jubileumsskrift intressant. Mången ler måhända igenkännande. Andra kanske fattar sådant tycke för denna säkra och lättseglade båt att de går och skaffar en. I så fall – hjärtligt välkommen i ett ovanligt trevligt seglargäng.



BØRSHOLMEN BÅTVERFT

Jan Mathiesen

TELEFON: (02) 79 10 38



Vestnorsk allmøgebåt

Traditionsrik form i modernt tänkande

Visserligen är det Svensk Andungeklubb som vill markera sin 20-åriga existens med den här skriften. Men klubben hade inte funnits och inga Andungar hade kunnat beundrats på de svenska vattnen om inte två unga norrmän mitt under den tyska ockupationen av grannlandet hade börjat odla och utveckla en båt-idé.

En idé som skulle leda fram till en av de bästa segelbåtar som konstruerats.

De två är båtens konstruktör Thorvald Gjerdrum och Jan "Mattis" Mathiesen, både norska och svenska Andunge-seglares "storpappa".

Tack skall ni ha Thorvald och Mattis.

Här är deras berättelser om hur det började.

Det begynte med at "Mattis" (Jan Mathiesen), formann i Bladstad Seilforening, oppsøkte meg i 1944 for å prate båt. Han var opptatt av idéen å skaffe sin seilforening en ny båttype egnet for regatta og familieseiling i en størrelse under Draken og 19^{1/2} kvm spissgatter, som da var populære i Oslofjorden.

De fleste av oss gutter hadde på den tiden lært oss å seile i "snekker", "sjekter", "kåger", "færingar" osv. – kjært barn har mange navn – åpne klinkbyggede robåter med sprieseil (se fig.)

Den nye båten skulle på en måte forene denne tradisjonsrike formen med mer moderne tenkning hva angikk seileegenskaper og manøvreringsevne. Utseendet måtte appellere til alle dem som i norske rednings-skøyter og losbåte så det ypperste av sjødyktighet. Dermed var krysserhekken og baugen noenlunde gitt, og så var det opp til konstruktøren å få mest mulig fart ut av resten.

I 1944 var jeg i mitt siste studie-år på Norges Tekniske Høyskole, og utfra den teoretiske belastning jeg fikk der, kom oppfatningen at en horisontal kjøllinje, beskjedent deplase-ment og lite vekt i endere var betydningsfulle, positive momenter for å skape fartspotensial og behagelig bevegelse i sjøen.

Å konsentrere vekten midskips førte til at rormannen måtte langt forover, og ledet også til vertikal rorstamme og relativt kort kjøl. Dyp-

gående sattes til 0,8 m for at båten lett kunne bli fortøyet mot de fleste skjær og holmer.

Således oppstod det originale "svigermorsetet" som mange har hatt et hyggelig opphold i. Blant andre brukte min mor å sitte der med paraply over seg når vi regnsommeren -54 seilte i Bohuslän med Andungen for første gang. Særlig i Lysekil var det en del interessante kommentarer å høre til et så lite sjømannsmessig beteende. Dette ga imidlertid idéen til sufletten i forkant, som senere Andungeeiere har hatt mye glede av.

Idéen til navnet "Andungen" og seilemblemet kom på tegningsstadiet og var et naturlig navn om man betraktet båtprofilen og tenkte seg den sterkt forkortet.

Blakstad Seilforenings første klubbått ble bygget i 1945 på det berømte båtverftet til Anker & Jenssen. Det ble en grunnsolid utførelse; tross umild behandling som klubbens opplæringsbåt gjennom alle år, lever den ennu.

Selv har jeg hatt Andunge N 13 i 20 år, en av de 3 første båtene fra Tore Larsson, Kungsviken. Et uendelig antall gode minner knytter seg till den båten og turene på kyststrekningen Marstrand–Strømstad!



Thorvald Gjerdrum

Eventyr om Andungen

Det var en gang en flokk gutter som hver sommer seilte på Blakstad-bukten i Norge. Det hadde vært krig i fire år, og Norge hadde vært besatt av tyske soldater. Det var forbudt å seile ut Oslofjorden. Men når snart krigen var slutt skulde det seiles. Men til slik seilas måtte en ha en god båt. En av guttene, Thorvald Gjerdrum, gikk på kole for å bli skibsiingeniør. Det blev han som måtte konstruere vidunderbåten. De andre satte i gang med å spille teater og meget mer. Det trengtes penger. De blev skaffet. Matrialer blev skaffet. Ja selv seil blev det en råd med. Norge fikk frihet og fred i mai 1945, og Norge fikk sin første Andunge i juni samme år. Blakstad Seilforenings egen båt. Andungen N-I, "Bess", seiler fortsatt like aktivt inn i sin 35 sommer.

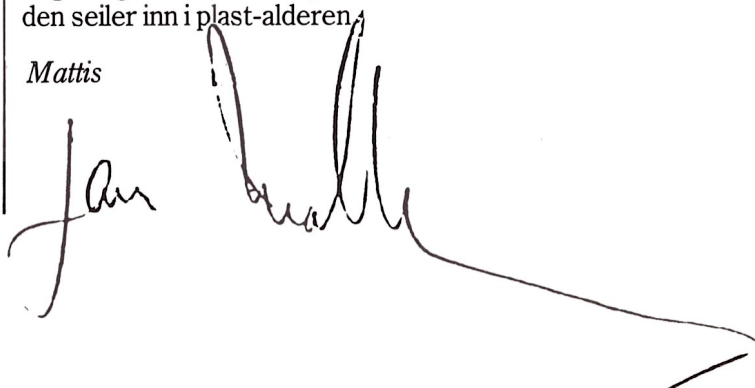
Andunge-flåten vokste langsomt. Som mange andre geniale konstruksjoner var den så mange år forut for sin tid, at folk ikke fattet dens verdi før år var gått. Men efter 5 år seilte dog 10 båter regatta, og de seilte inn i et betydningsfuldt 10-år, 50-årene.

Det begynte med "interskandinaviske JuniorRegatta" i Hankø. På det norske laget seilte Stein og Thor Føyen. Det svenske laget hadde Pelle Selden og "Farbror" Ragnar Myrén som ledere. Uansett hvad Pelle mener og tror å huske. Jeg ser på "Farbror Ragnar" som den egentlige stifter av Svensk Andungeklubb, som den som la grunlaget for års samarbeide og knyttet venskapsbånd som fortsatt holder fast og godt. Han inviterte Stein og Thor til den store juniorregattaen "Ahrenberg-regattaen", og jeg skulde være leder. Jeg kunde skrive en bok om alt vi oplevet dengang. Men holder meg til det jeg

tror betød mest for Andungen. Vi blev nemlig inkvartert hjemme hos Pelle. Der fikk vi tre først en ny "tante". Tante Anna intok for all tid en kjærlig plass i vår bevishet, og blev gjennom mange år vårt holdepunkt i Gøteborg. Men vi traff også Mats, og han må ikke glemmes når Andungens historie skal skrives. I min skibs-sekk lå komplette tegninger av Andungen, og Mats studerte dem nøye. Få år efter møttes svenske og norske andungar i Marstrand-regattaen. Farbror Ragnars initiativ hadde gitt resultat, eller var det Mats biltur til Blakstad med ett "lass" unge lovende svenske andunge-seilere som gav resultatet? Et er i hvertfall sikkert, vi seiler fortsatt sammen. Ja, fortsatt seiler vi sammen, men ikke helt som i gamle dager. Saken er, at mens vi gamle bare blir eldre, selv om vi seiler og minnes, foregår det en rekturering av nye seilere til klassen. Og de norske rekruttene er betydelig yngre og fler en de svenske. Forsjelleren er faktisk så stor at en kan merke "generasjonskløften". Men nå kan vi snart fylle kløften, og alt blir som før. Svenske plast-andunger vil forhåpentlig vis vralte ut fra "bedehuset" i stadig større flokker. Når båten kan bygges uten store investeringer kan igjen ungdom overta. Nu ligger igjen alt klart for å opfylle Farbror Ragnars drøm og ønske : „Forbrødring av ungdom, uten landegrenser."

Med de beste ønsker for Andungen og Svensk Andungeklubb nu den seiler inn i plast-alderen.

Mattis



61-62

Verksamheten inom SAK har under året varit koncentrerad till arbete med de nya bestämmelserna för Andungen. Detta arbete har handhåfts av SAK Regelkommitté, vars medlemmar varit Per Seldén och Göran Winberg. Regelkommittén har nedlagt ett omfattande och synnerligen noggrant arbete med bestämmelserna, då det för Regelkommittén varit väsentligt att säkerheten i Andungen aldrig skall ifrågasättas, att bestämmelserna skall vara entydiga och praktiskt kontrollerbara och att bestämmelserna skall skydda båtägarna för alltför höga kostnader för kappseglingstrustning av båtarna.

Nya stadgar för SAK har under året utarbetats och godkänts av två på varandra följande allmänna möten. Revisionen föranleddes av de nya bestämmelserna för Andungen.

Under verksamhetsåret har SAK förhyrt en uppläggningsplats för ett mindre antal, 9 st, andungar. Uppläggningsplatsen består av en lada, vilken hyrts av Göteborgs stad. Sture Johansson har skött förhandlingarna med staden och även stått för upprustningen av ladan. Kostnaderna har helt bestridits av de båtägare, som utnyttjat uppläggningsplatsen och räkenskaperna har handhåfts av klubbens första fungerande kvinnliga medlem, fru Monica Dahlsten.

Årets kappseglingar har som vanligt tilldragit sig stort intresse och speciellt glädjande var uppslutningen av norska andungar till Marstrandsregattan. Traditionellt bryggparty avhölls i samband med regattan.

Även detta verksamhetsår deltog ett antal andungar i 24-timmarsseglingarna med den äran, även om de mer beprövade rorsmännen i någon mån fick stå tillbaka för en yngre, Göran Leijon.

62-63

Till Marstrandsregattan fick vi tyvärr ej några norska andungegäster. Det

sedvanliga bryggpartyt avhölls dock, även om räkorna höll på att "frysa inne".

Även i Hankö, som åtta st svenska Andungar intog en julieftermiddag, bjöds på råkparty av våra norska vänner.

Under kappseglingarna i Hankö skötte sig svenska andungeseglare verkligen med den äran.

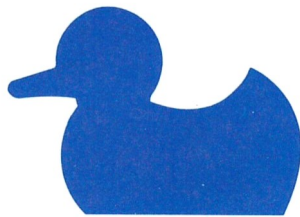
Ett helt annat resultat framkom då den länge efterlängtade lagkappseglingen mellan Norsk och Svensk Andungeklubb kom till stånd. Seglingen ägde rum i Oslofjorden med en överlägsen seger för våra norska kollegor, men då denna lagsegling går vartannat år i Sverige finns det möjlighet till ett bättre resultat 1963.

Vid 24-timmarsseglingarna deltog Andungar med mycket goda resultat.

Under årets seglingar om "Andungen" visade även detta år Olov Celandier med "Sprutt" att han verkligen ämnar behålla andungemodellen hemma hos sig. Han har tre år i följd tagit detta pris och behåller det nu för alltid.

De rastplatser som vi har förmånen att få gästa har varit livligt besökta, samt att medlemmarna även i år tycks göra sitt bästa för gasttillväxten.

I augusti månad avhöll Svensk Andungeklubb sin första kräftskiva.



63-64

Den största händelsen under verksamhetsåret var att GKSS valde en Andunge till sin utlottningsbåt, och att klubben genom Per Seldéns försorg fick äran att sälja lotter, vilket innebar att klubbens kassa fått ett tillskott på 3 670 kronor. För dessa pengar ämnar man köpa premieobligationer. Båten vanns av Mats Seldén.

Bestämmelserna för Andungen har under året fastställts.

Marstrandsregattan, som hölls i ett höstligt väder, vanns sammanlagt av Per Seldén som seglade utlottaren, då Nils Benjaminsson, som köpt egen båt ej kunde vara rorsman.

Två gånger under året har vi haft hårda kamper med Norska Andungeseglare, båda på svenskt vatten. Den första i Strömstad 17-18 juli, hade 7 norska och 11 svenska deltagare. Slutlig segrare blev Göran Winberg med gästarna Curt Benjaminsson och Jan-Olof Andersson.

Andra mötet med norrmännen, lagseglingen om "Andungekruset 1962", skedde i Långedrag den 14-15 september. Mycket hårt väder rådde, men allt gick väl och som sig bör fick värdlandet ta emot "Kruset" vid en mycket trevlig lunch på Långedragets restaurang.

Till LSS's 40-års jubileum överlämnade SAK ett skeppsur i present.

Under året har framkommit att det fortfarande inte finns någon båt i Andungens storlek, som kan jämföras med denna lilla rekreationsspruta.

24-timmarsseglingarna, Per Seldén, Jimmy Dahlsten, Eric Simonson och Holger Broman, visar vad Andungen duger till.

Den nya Andungemodellen vanns för året av Göran Leijon, som även blev Andungemästare.

Årets kräftskiva med levande orkester och levnadsglada äldre och yngre ungdomar, var verkligen uppskattad av alla.

Det har under året framkommit en stålskodd avdelning inom klubben, hockey-pockey, som haft hårda tacklingar och rundningar.

64-65

10 st nybyggen har tillkommit under detta år, nr 59-68. Andunge S4 utgår ur båtregistret, förlorad vid brand på uppläggningsplats.

Årets vinnare av "Andungemästerskapet" och "Andungen" är Göran Winberg med "Bumerang", gästarna Bodil Winberg och Curt (Benet) Benjaminsson. Den senare tilldelades

"Robbans Gastpris" och Bengt Åke Gerdne fick fotografi för sin gastprestation.

Under Marstrandsregattan deltog ett 20-tal Andungar. Överlägsen segrare blev G. Winberg med tre raka segrar. Våra norska vänner deltog inte heller detta år. Andungens 24-timmars resultat var av sedvanlig toppkvalitet.

Andungekrusets 3:e påfyllning bjöd på mycket rafflande seglingar. Nya bestämmelser var utarbetade, och det är nu en ren lagsegling. Man seglade i Oslofjorden, hos Norsk Andungeklubb.

På den glada tillställningen som ordnades åt de svenske, märktes tydligt att norrmännen numera fiskar räkor på före detta svenskt vatten. Slutresultat, knapp seger för Norsk Andungeklubb.

Tre av klubbens kämpar och Andungeägare, Olov Celander, Jimmy Dahlsten och Carl-Axel Ericson har under verksamhetsåret sålt sina båtar, för att övergå till mindre och större typer.

Klubbens ekonomi har under året bättrats mycket, då man erhållit en vinst av 8 080 kronor netto på de premieobligationer, som köptes för de lottpengar, vilka klubben erhöi under förra verksamhetsåret.

65-66

Styrelsen vill be er minnas klubbens verkliga supporter Ingenjör Lennart Mattson som hastigt avlidit.

4 st nybyggen med nr 69-72 har tillkommit. Även en norskbyggd båt, ej nybygge, har tillkommit på den vakanta platsen nr 9 i båtregistret.

Vinnare av "Andungen" blev i år Conny Ström med S 1 "Jo-Jo III". Bengt Ljunggren med S 31 "Rapp" kämpade sig till "Andungemästerskapet". "Robbans gastpris" tilldelades mycket välförtjänt Jan Sandström, S 31 gäst. 1965 års Marstrandsregatta färgsattes av 6 st norska Andungar. Sammanlagt segrade Conny Ström med "Jo-Jo III".

Ett något kort men intensivt räkparty hölls i det fria med naturligtvis räkor, hårt bröd och smör

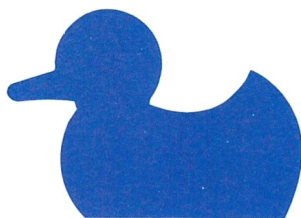
samt öl, regn och oljekläder, samt i viss mån stående bord. (Klubben borde ansöka hos Marstrands stad att flera parksoffor utplaceras.)

Avmattande tendens för 24-timmars. En Andunge, S 51 "Duck" Kent Svensson deltog.

Årets "Andungekrus" (lagsegling Norge-Sverige) fylldes med Långedragssalta havsvatten, så grundligt att man andra dagen ej vågade ta ut det på den rytande fjorden. I stället spelade man fotboll och hade det morsomt. SAK vann fotbollsmatchen och de seglingar som blev av.

Vinnare av "Andungen" Conny Ström har sålt sin båt och är numera så kallad "pentrysegelare". Även Nils Bertil Faxén, klubbens sekreterare under många och verkliga arbetssamma år, har övergått till ett nummer större på bredden.

Hockey-pockey sektionen är fortfarande lika aktiv och har under täcknamnet "Båttillbehör" deltagit i korpserien. Resultat 2:a placering i klass IV.



66-67

1966 års Marstrandsregatta var mycket ombytlig. 2 vinnare, Per Seldén och Bengt Ljunggren. Stort uppbåd glada "gutter" från NAK deltog, men fortfarande ej så lysande resultat. 1966 års Andungemästare blev Göran Winberg med S 60 "Bumerang", som nu tog hem den vackra vasen för alltid till sin nyblivna maka Sigbritt. Vinnare av "Andungen" var bröderna Tobisson med S 19 "Tejst". "Robbans Gastpris" fick en värdig mottagare i Arne Wolgast.

I år var det SAK:s tur att segla om "Andungekruset" på NAK:s banor. Även om SAK aldrig vunnit någon segling om "Kruset" på Oslofjorden, och aldrig kommer att göra

det heller, ("Kruset" är nu för alltid i NAK:s ägo) så är det ett fantastiskt äventyr att få göra denna resa.

Nästan i varje verksamhetsberättelse har vi något stycke som slutar med "Tack Ann Leijon". I år vill vi också säga "Tack Ann Leijon för god och välordnad festmåltid vid klubbens Luciafest den 3/12 -66 i LSS klubblokaler." Vad som förutom mat, dryck och orkestermusik, samt en förtjusande Lucia med våtservettgossar, speciellt glädde festkommittén var att klubbens två tidigare ordförande med fruor och förre sekreteraren så lätt och smidigt tycktes trivas. Deras intensiva samtal har vad som senare framkommit, mest sysslat kring något slag av "sil", men något får man ju ha överseende med när de väl vill hedra oss med sin närvaro.

Hockey-pockey sektionens framåtgående i korpserien har tills vidare stoppats i klass III i och med en 4:e placering där.

67-68

Några nybyggen har ej tillkommit i Sverige under året. 71 st Andungar finns således, med högsta nummer 82.

Klubbnaalen är på upphällningen. Marstrandsregattan gästades även i år av norska Andungeseglare. Sammanlagt (och individuellt) vann Göran Winberg med sin båt Bumerang. Andungemästare 1967 blev åter Göran Winberg. Ett nytt mästerskapspris har skänkts av herr Erik Löfås. Det är en tennbägare med fina anor från "Badgästernas Segelsällskap". Dubbla vinnare av "Andungen" (fortfarande origgad): Bengt Ljunggren med "Rapp" och Hans Löfås med "Wilma" samt de som gör "jobbet", deras gästar. Robbans gastpris tilldelades Björn Matsson, veterangäst på S 40 Wilma. Lagseglingen mellan NAK och SAK gick den 16-17 september i Långedrag. Seglingarna avverkades i ganska så likt Oslofjordsväder och skiljesegling måste tillgripas. Den avgjordes till SAK's favor.

Styrelsen har haft fem möten under gångna verksamhetsåret. Några punkter som har varit uppe är: segelmätning, testseglingar, PR, AL-master, festarr., Hortensegling och glasfiberandungar.

Andunge S31 Rapp, S40 Wilma deltog i årets Hortenregatta med mycket gott resultat. S40 2:a sammanlagt, S31 4:a sammanlagt.

Genom mycket gott arbete av Göran Winberg seglades, den av GKSS återupptagna "styrelseseglingen" i Andungar. 15 Andungar tillhandahölls den 12 september -67.

68-69

Tyvär har en minskad aktivitet märkts vid gångna årets kappseglingar. Men detta till trots kom ett 20-tal båtar till start vid Marstrandsregattan. Totalsegrare: S18 "Sasse" Carl-Axel Ericson.

Vid KNS Hortenregatta deltog även i år "Rapp" Bengt Ljunggren. Här seglas på olympisk bana, vilket gör att all "buskissegling" kan elimineras. Totalsegrare: S31 "Rapp" Bengt Ljunggren. Vidare kan märkas följande vinnare under årets kappseglingar:

Andungemästerskapen: S19 "Tejst" Bröderna Tobisson.

Andungen: S60 "Bumerang" Göran Winberg.

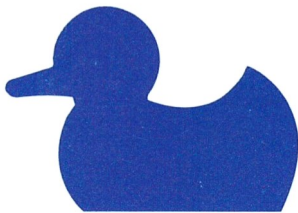
Irené och Lennart Larssons vandringspris: S19 "Tejst" bröderna Tobisson.

Lagseglingen Sverige-Norge seglades i år uppe i Oslofjorden och bjöd på mycket rafflande seglingar. Trots att det seglades i en vansklig Oslo-fjord, lyckades de svenske: C-A Ericson, B Ljunggren, E Browaldh och H Löfås, med resp. besättningar, att till slut ta hem spelet. Som alltid, när norrmännen ordnar dessa lagseglingar, var arrangemangen förstklassiga. Poängteras bör att aldrig tidigare något gästlag vunnit på bortaplan.

Samarbetet GKSS - SAK fungerade även i år prickfritt, då det gällde styrelseseglingen. Denna segling hölls på Långedrag den 12 september och 13 klubbars styrelsele-

damöter ställde upp. (Seglas i Andungar.)

Angående hockey-pockey sektionen kan nämnas, att man fortfarande befinner sig i korpklass 3.



69-70

Vid KNS Hortenregatta 6-10 juli deltog traditionsenligt "Rapp" med teamet Bengt Ljunggren och Bengt-Åke Gerdne. På startlinjen fanns vidare "Brax" bröderna Wolgast och "Quaque" Leif Sjögren. Genom en mycket jämn serie kunde "Rapp" hemföra "Kärejhulet" för andra året i följd. Tyvärr verkar det inte bli några fler toppevenemang i KNS regi, då man anmodat klassorganisationerna att anordna egna mästerskapsseglingar.

Marstrandsregattan som hölls 13-16 juli samlade 31 Andungar varav 16 norska vänner. Ur resultatlistan: 1:a "Rapp" Bengt Ljunggren, 2:a "Bumerang" Göran Winberg, 3:a "Sasse" Carl-Axel Ericson. Om vandringspriset "Andungen" seglas 5 seglingar varav 4 räknas, samtliga i LSS regi. Vinnare för andra året i följd: "Rapp" Bengt Ljunggren. Andungemästerskapet: 1:a "Rapp" Bengt Ljunggren, 2:a "Bumerang" Göran Winberg, 3:a "Sasse" Carl-Axel Ericson. Robbans gastpris gick i år till Björn Taube, veterangast på S18 "Sasse".

Lagseglingen mellan SAK-NAK avhölls den 20-21 september utanför Billdal, som ligger ca 2 mil söder om Göteborg. Två seglingar avverkades första dagen i lätta vindar och utgångsläget för nästa dag var det bästa tänkbara, nämligen 1-1. Andra dagen bjöd på mycket frisk vind och endast en segling kunde därför avverkas. Trots en tapper insats av de svenske C-A Ericson, B Ljunggren, A Wolgast och L Sjögren med besättningar kunde NAK ta hem det av SAK nyuppsatta vandringspriset. Slutställning 2-1 till NAK.

70-71

Vid öppna norska mästerskapen i andungesegling, som gick utanför Asker, infann sig 3 svenska besättningar. Leif Sjögren, Rolf Lundkvist och Arne Wolgast med manskap fick dock återvända hem med oförrättat ärende då vinden envist vägrade infinna sig. Man sköt på seglingarna en vecka, men då hade endast Rolf tillfälle att ställa upp.

Marstrandsregattan hade lockat färre deltagare än vanligt. Endast 12 andungar ställde upp varav 3 norska. Vandringspriset delades i år av Carl-Axel Ericson och Bengt Ljunggren. Den senare erövrade därmed priset för gott.

Andungen: Bengt Ljunggren i "Rapp" vann för tredje året i rad. Han fick därmed priset för alltid.

Andungemästerskapet: 1:a "Rapp" Bengt Ljunggren, 2:a "Sasse" Carl-Axel Ericson, 3:a "Brax" Arne Wolgast.

Den traditionella lagseglingen hölls den 19-20 september utanför Blakstad i Norge. SAK's lag förlorade klart med 3-0.

"Robbans Gastpris" har för året erövrats av Bosse Wolgast gast på S37 "Brax".

71-72

Den 15.8 anordnades en jipposegling med utgångspunkt från Æolusön. Vädret var utmärkt med solsken och ca 5 m/s, men p. g. a. att meteorologerna hade spått betydligt sämre väder, låg de flesta andungeseglarna hemma och sov. Ryck upp er och lita aldrig på dessa usla spågubbar. Segrade gjorde familjen Wählin i "Esset".

Kappseglingssäsongen inleddes med en träningsträff vid Æolusön den 6 juni. Anslutningen var god. Det var den däremot inte vid Marstrandsregattan den 9-12 juli, som bara hade lockat 7 andungar. På söndagskvällen bjöd SAK på öl och korv på Porto Franco.

Den 28-29 augusti gick SAK:s nya stora satsning, "Riksmästerska-

pet", av stapeln. Hela 19 båtar hade anmält sig (bravo), men endast 15 startade, eftersom det blåste friskt första dagen. Endast en segling kunde p. g. a. vädret genomföras på lördagen. Detta tog vi emellertid igen nästa dag, då vi seglade tre race. Segrare blev "Rapp", Ljunggren/Gerdne, tätt följda av "Brax", bröderna Wolgast och "Max", bröderna Lindberg.

"Brax", bröderna Wolgast, kvalificerade sig i år till en inteckning i "Andungen". Priset erövrades emellertid för alltid 1970, och någon ny modell har ännu inte hunnit anskaffas.

Andungemästerskapet: 1:a "Brax", bröderna Wolgast, 2:a "Max", bröderna Lindberg, 3:a "Rapp", Ljunggren/Gerdne.

Lagseglingen mot NAK avgjordes på Askimsfjorden. SAK:s lag fick se sig besegrade med 3-1.

Morgan Lindberg, gast på S52, "Max", fick i år sitt namn på det förnämliga vandringspriset "Robbans Gastpris".

72-73

Riksmästerskapet gick av stapeln den 1-2 juli på Askimsfjorden. Som vanligt seglades 4 race på olympisk bana. I det sammanlagda resultatet delades segern mellan "Glada Ankan" C-E Wettergren och "Brax" bröderna Wolgast, trea blev "Max" bröderna Lindberg och fyra "Quaque" bröderna Sjögren. Endast 8 båtar hade kommit till start. Skärpning.

Marstrandsregattan gick den 13-16 juli under goda förhållanden. I samarbete med NAK lyckades vi få GKSS att anordna morgonseglingar för andungar den 15 och 16, varför vi förutom regattan också seglade om ett "Nordiskt mästerskap". I NM blev det norsk seger, på regattan svensk.

Leif Sjögren "Quaque" vann Andungemästerskapet med "Brax" bröderna Wolgast på andra plats.

"Landskampen" avgjordes på Oslo-fjorden 23-24 september. Snöpligt nog vann NAK's lag tre seglingar i rad med endast en kvarts

poäng, varför Norge vann för fjärde året i rad.

Peter Sjögren, gast på "Quaque", erövrade "Robbans Gastpris" i år, framför allt på grund av fina insatser under marstrandsregattan.



73-74

På båtutställningen 16-25 februari ställde SAK ut Andunge S67, som iordninggjorts under januari. Med sprutlackering och annat blev finishen perfekt, och som enda träbåt gjorde hon berättigad succé. Vi fick kontakt med åtskilliga andungeintresserade och spred ut en stor mängd broschyrer. Dessutom träffade vi en rad för oss okända andungeägare samt bekantingar till sådana, varför vårt båtregister nu är tämligen fullständigt.

Riksmästerskapet var utsatt till den 10-11 juni utanför Billdal. I hårt väder genomfördes den 10:e en segling som vanns av "Brax" bröderna Wolgast. På eftermiddagen hade vinden friskat till ca 15 m/s. Brax och Quaque stack ut för att känna på ovädret, varvid Quaques mast gick av på mitten. Söndagen bjöd på liknande väder och eftersom sekreteraren saknade mast kunde inga seglingar genomföras. Men vi gav inte upp. RM uppskjöts till 1-2 september vid Æolusön. På lördagen seglades två omgångar i mulet och ganska hårt väder. Vann gjorde först Brax, sedan Rapp. På söndagen kom vis-

serligen solen men vinden hade ökat åtskilligt varför vi fick inställa igen. Alltså inget fullbordat RM trots två försök!

Marstrandsregattan samlade endast sju deltagare, varav två från

Norge. Segrare: N35 "Nike", Haakon Lorentzen, följd av Quaque, Leif Sjögren.

I årets Tjörn Runt deltog tre andungar, som placerade sig på 30:e, 39:e och 65:e plats av de 231 båtarna i lilla klassen.

Lagseglingen gick i år utanför Långedrag i samband med LSS höstregatta 15-16 september. I lördagens lätta vindar lyckades norrmännen vinna två gånger med knappast möjliga marginal, trots att svenskarerna började bra i båda seglingarna. På söndagen räckte inte vinden längre än till halva första seglingen, då hela fältet fick ankra i motströmmen. Att Sverige ledde hjälpte inte, seglingen måste avbrytas. Sedan var det totalt bleke hela eftermiddagen, så norrmännen fick resa utan att egentligen ha vunnit.

Andungemästerskapet vanns i år av Quaque, med Rapp på andra och Esset, Staffan Wåhlin, på tredje plats. Robbans Gastpris erövrades av Bengt Halse, trogen gast på Esset.

För första gången i klubbens historia har en medlem lyckats kappsejsa med sin båt. Det var Peter Sjögren som i en mycket hård åskby fick Quaque vattenfylld. Allt gick väl, varken besättning eller utrustning tappades. Styrelsen gratulerar.

74–75

Under våren 1975 har två välbesökta klubbafnarrangerats, den ena om långsegling och den andra om problem vid vårutrustning. Styrelsen tackar Gus Eriksén, dels för ett fängslande föredrag om långsegling till Island, dels för utlåning av lokal.

Vid Marstrandsregattan var i år endast fem andungar med. Vann gjorde Peter Sjögren med Ove Nilsson på andra plats.

Lagseglingen mot Norsk Andungeklubb lyckades vi vinna i Asker i slutet av september efter fem års gruvliga förluster. Arrangemangen i Norge var utmärkta med en trevlig lördagsfest. Svenska laget bestod av följande fyra besättningar: Staffan Wählin och Ulf Christoffersson, Arne Wolgast och Rune Odh, Peder Öberg och Erik Svedlund samt Nils Bernhardsson och Leif Sjögren.

Vid årets Tjörn Runt kom andungar på 23:e, 53:e och 101:a plats bland de 220 båtarna i lilla klassen.

Robbans Gastpris tilldelas i år Erik Svedlund, mångårigt gast hos bl. a. Arne Wolgast och Rune Odh.

75–76

Trimningsträffar hade planerats till den 1 och 8 juni. Vid det första tillfället var det på grund av snöväder (!) ingen som ställde upp, men den åttonde var hela sju båtar med.

Under midsommardagen deltog fem båtar i en mycket intressant segling i Mollösund. Hemmafavoriten Nils Bernhardsson vann.

Marstrandsregattan samlade i år sex andungar. Överlägsna segrare blev bröderna Wolgast som ställde upp med Erik Svedlunds "Maskerad". Vid årets Tjörn Runt kom andungar på 69:e, 86:e, 92:a, 188:e och 196:e plats bland lilla klassens 275 båtar. För övrigt kan noteras, att Bengt Ljunggren vann Billdalsregattan och att Rune Odh var först i mål vid LSS' höstregatta.

Landskampen mot norrmännen gick på Askimsfjorden den 20 och 21

september. Det hela utvecklade sig snart till en bedrövlig historia, där norrmännen utan att egentligen anstränga sig stod som segrare redan efter tre seglingar. Styrelsen vill tacka de BKSS:are, som arrangerade seglingarna och tvingades åse det svenska lagets erbarmliga beteende. Vid landskampen bjöd SAK på Janssons frestelse i BKSS' klubbhus, men norrmännen tycktes tyvärr inte ha lärt sig uppskatta denna maträtt.

Med början under vintern har tack vare Tore Hallin en motionsverksamhet kommit igång inom klubben. Uppslutningen har visserligen avtagit något, men fortfarande springer några energiska medlemmar 5 km i Skatås 1–2 gånger per vecka.

Vid sammanräkning av det s. k. andungemästerskapet för säsongen 1975 fick Andunge S63, seglad av bröderna Wolgast och Erik Svedlund, flest poäng. Robbans gastpris erövrades i år av Jan Karlsson, gast hos Nils Bernhardsson.

76–77

Midsommar firades liksom förra året i Mollösund. I år fick hemmalagets Nisse Bernhardsson ge upp inför Billdalsgängets anstormning under regattan, möjligen beroende på bleke.

Vid Marstrandsregattan deltog som mest åtta båtar. Bröderna Wolgast, detta år i en plastandunge, delade förstaplatsen med Leif Sjögren.

Vid seglingen "Bohus-Malmön Runt" lördag 17 juli deltog hela tio andungar, varav tre norrmän. En av dem vann tyvärr. På söndagen blev norrmännen emellertid illamående och måste bryta under utomskärsseglingen "Smögen Race". Nio startade. Leif var först i mål.

Den 7 augusti samlades fyra båtar vid Nordervikens regatta i Fjällbacka. Familjen Fredlund vann. Vid Billdalsregattan dagen därefter segrade bröderna Wolgast.

På Tjörn Runt råkade båtarna in i fullständigt kaos vid målgången eftersom vindförhållandena packade ihop dem. Av de åtta andungarna var Ove Widén först i mål.

Vid lagseglingen mot norrmännen i Asker 18–19 september gick allt åt skogen för oss. Norrmännen vann tre raka segrar och vi skyndade därifrån, även om deras gästfrihet uppskattades. Detta var andra året i följd och *något måste göras*.

Sammanräkningen av årets seglingar visade en glädjande ökning av aktiviteten. 22 andungar har kappseglat i sommar och tolv seglingar samlade fler än fem deltagare (förutom BKSS poängseglingar, som samlat stor aktivitet under året).

Högst poängsumma fick nr 15 med Leif vid rodret, tätt följd av nr 106 seglad av bröderna Wolgast. Robbans gastpris tilldelades i år Wilhelm Fredlund, erfaren gast i den fredlundska andungen S27.

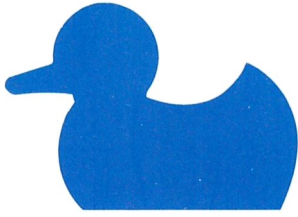
Fredagen den 10 december slog festkommittén till för första gången på flera år. Resultatet blev en stor succé: Luciafesten i "Vikingarnas fäste" vid Slottskogsvallen samlade ett 40-tal medlemmar som alla trivdes storligen och uppskattade rostbiffen, vinet, kaffet, punschen, prisutdelningen, dansen m. m., m. m.

Under vårvintern 77 har tre klubbafnarrangerats. Vid den första berättade Gus Eriksén om sin äventyrliga segling från bortre Asien, vid den andra höll John Albrechtson ett föredrag om sina förberedelser för olympiaden och vid den tredje talades det om handikappregler och turseglingsutrustning.

77–78

Midsommar firades liksom förra året i Mollösund. 8 andungar var samlade – 5 startade. I år var det inte bleke som skakade hemmalaget Bernhardsson utan en kraftig västan som lyckades skrämja lättviktarna från att starta. Leif råkade ut för rigghaveri och rundningsmärkena blåste bort, men samkvämet på kvällen satt fint med strängospel och grillad korb eller sill och potatis med öl därtill.

Vid Marstrandsregattan deltog 5 båtar. Förstaplatsen belades av Leif Sjögren, Eric Svedlund lyckades dock bärga en delseger på två starter.



Vid seglingen "Bohus-Malmön Runt" lördagen den 16 juli startade 8 andungar, varav 2 norrmän. Leif segrade återigen. Hårt väder hade rått vid tillfartsseglingen och hindrade ett uppreparande av fjolårets stora deltagande.

På söndagen med "Smögen Race" startade 9 båtar, varav 3 norrmän. Tyvärr avbröts seglingen efter 2 timmars segling, då flertalet båtar inte nått halvvägs till första rundningsmärket.

Den 30 juli samlade SS Norderviken i Fjällbacka 6 båtar. Bosse Hansson, Smögen, vann.

Tjörn Runt den 20 augusti samlade 3 båtar. Av dessa var Leif först i mål.

Den 4 september arrangerade SAK lagsegling mellan norra och södra Bohuslän. 3 seglingar genomfördes. Södra Bohuslän vann med Göran Bergendahl med 3 individuella segrar.

Vid lagseglingen – landskampen – mot norrmännen på Askimsfjorden lyckades vi vinna 3 seglingar av 4, men det satt hårt åt.

22 andungar har kappseglat i sommar. Högsta poängsumman fick Leif Sjögren med S15.

Robbans Gastpris tilldelades i år Björn Hallin för flitigt deltagande i S18 och S73 och tillika framgångsrikt i S15 vid Bildalsregattan och lagseglingen mot norrmännen.

Lussekaffe den 10 december hos Tore Hallin samlade 51 personer med andungeintressen. Bland dessa fanns 4 norrmän med Mattis i spetsen samt mer än hälften av deltagarna gamla andungeseglare – *Sasses förtjänst!!!*

Under våren, närmare bestämt måndagen den 13 mars, hade segelmakaren Peder Öberg, "Onsala Segel", ordet och pratade fritt ur hjärtat "Segel ur en segelmakares synvinkel". Ett femtontal medlemmar lyssnade.

Under verksamhetsårets senare del – februari 1978 – påbörjades det under många år planerade arbetet med tillverkning av en plastandunge.

78–79

Säsongsstart i Kullavik den 2 juli samlade 7 båtar. Seglingen gick i hårt väder och grov sjö ute på Askimsfjorden. Vinnare Arne Wolgast S106.

Som ersättning för Marstrandsgattan under juli månad seglades i Hunnebostrand 14 juli, Smögen 13 och 16 juli samt Malmön Runt 15 juli. Vinnare i samtliga dessa seglingar Leif Sjögren S15. Fem båtar fanns på plats.

Billdalsregattan den 13 augusti samlade 7 båtar, vinnare Leif Sjögren tvåa Magnus Bergendahl S106.

Av 8 st anmälda andungar i Tjörn Runt vann Leif Sjögren och kom i resultatlistan på 29 plats, Arne S106 tvåa, Erik Svedlund S63 trea därefter S33, S17, S73. Målgång efter mörkrets inbrott för de sista båtarna. För S37 och S68 tog vinden slut vid Klädesholmen.

Jubileumsseglingar, med det största antalet andungar på länge i samma kappsegling, hölls på Långe drag den 26–27 augusti. 20-årsjubileet firades lördagen den 9 september 1978 i Pelle Seldéns matsal (Tranered) under angenäma och trivsamma former. (Utförligt om seglingarna och festligheterna på annan plats i skriften.)

Vid lagseglingen – landskampen – mot norrmännen i Asker seglades två seglingar med en seger för var-

dera laget. Söndagens segling inställdes pga dåligt väder.

Lussekaffet den 15 december hos Ulf Christoffersson, kassören samlade ett 30-tal andungeentusiasiter vilka trivdes och svettades tillsammans.

Till båtmässan i februari hade vi med benägen hjälp av Bosse Wallman, Åke Fredriksson och Sasse gjort en blytuttryckning och åstadkommit ett snyggt bildmontage med tillhörande klatschig text från jubileumsseglingarna, festligheterna och vår verksamhet i övrigt samt broschyrmaterial som intresserade kunde ta med sig. Samma bildmaterial har för övrigt vid ett flertal tillfällen figurerat i dagspressen och facktidsskrifter med jämna mellanrum under hösten 1978 och våren 1979. Snygga reportage i bla "På Kryss & Till Rors" nr 1/1979 och "Vi Båtägare" nr 1–2/1979.

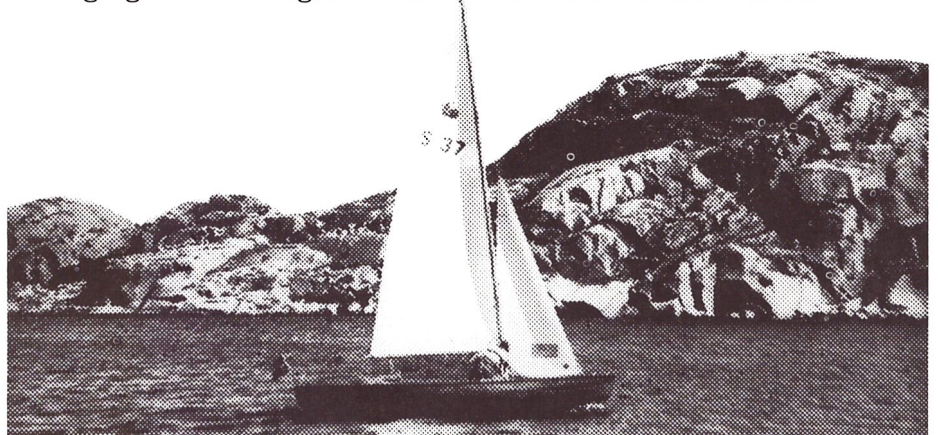
I februari arrangerades en trimningsträff med Olof Björland (svensk och nordisk mästare IF-båt) ett samarrangemang med Folkbåts- och H-båtsförbundet.

Sammanräkningen av årets seglingar ger en högsta poängsumma till Leif Sjögren S15.

Robbans Gastpris tilldelades i år Magnus Bergendahl för framgångsrikt deltagande i årets kappseglingar, jubileumsseglingen och lagseglingen mot norrmännen i Asker.

Under verksamhetsåret har arbetet med den svenska plastandungen fortskridit så långt att visning av skrovfärdig båt kunde ske i samband med årsmötet 26 april 1979.

Efter ett händelserikt år, med många kontakter mellan andungeseglare av skilda årgångar ser styrelsen med tillförsikt framtiden an.



Tio små andungar. . .

Fritt efter engelskan av Yoric

TIO små andungar startade med Brio,
en gick på märket – så var det bara nio!



NIO små andungar
lekte katt och råtta,
en tappa' seglet
så var det bara åtta!



ÅTTA små
andungar kom som ett jehu,
en skulle gippa
så var det bara sju!

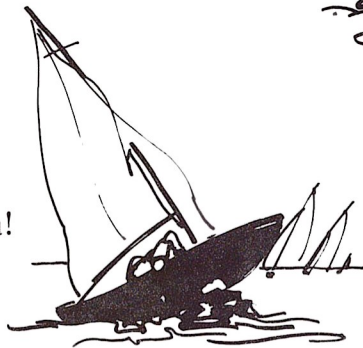


SJU små andungar
segla' mest på spex,
en vände dåligt
så var det bara sex!



SEX små andungar
luffade med kläm,
en kom i leran
så var det bara fem!

FEM små andungar!
uti stridens yra,
en fick hål i botten
– så var det bara fyra!



FYRA små andungar
segla' käckt på sne',
en tappa blåsan
så var det bara tre!



TRE små andungar
bara segla' på,
en tappa gästen
så var det bara två!

EN liten
andunge kom in
för styrbordshals,
kanonen den
var laddad
så var det
ingen alls!

TVÅ små andungar
länsa' så det ven,
Pang! sa en spirbom
så var det bara en!



Vi seglade Andunge

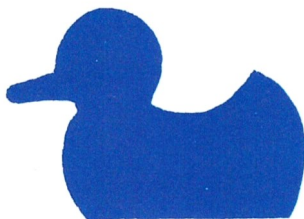
Idag är utbudet av båtar så enormt, att det snart finns ett flertal alternativ för varje tänkbart seglarönske-mål. 1955 hade båtexplosionen inte börjat, och det som byggdes var träbåtar som bortsett från folkbåtar knappast ännu hade börjat serietill-verkas.

Så kom Pelle med Mattis och Thorvald Gerdrum's Andunge i Thore Larssons version från båtbyggarladan i Kungsviken. Andungen valde från början sina seglare själv. Det kom inte fram fler båtar än vad Thore Larsson hann med (13 stycken), innan Skåléns i Säffle tog över, och tilltänkta Andungeägare skulle också godkännas av Pelle. På vilka grunder var lika svårbedömt som mycket annat i Pelles natur. Det kan i varje fall inte ha varit ekonomiska.

Jag föll i augusti 1956.

"10:an" i gulröd oregon-pine hade varit utställningsbåt den våren och var ännu osåld. Jag vill minnas att Pelle begärde 5.700 kronor. Likvid bestod av min J10 – 388 – och ett löfte att sluta röka. Cigarettpaketet vandrade över till Pelle, och mitt fortsatta beräknade rökkonto skulle gå samma väg. Inget kontrakt, ingen ränta. Jag är oklar på om båten verkligen är betald, men själv mår jag mycket bättre.

Om Andungen var en entyps-båt, så gällde det sannerligen inte de människor som nu – via Andungen – trädde in i mitt liv, de flesta för var-aktigt bosättning. Anna och Mats uppe på Solhöjdsgatan. Stig Taube med pappa Gösta på försynt avstånd. Knappen som sålde skruv hos Mats. Jimmy som marknadsförde olikfärgade plåster, och Monica, vars talanger vi utnyttjade när det gällde att skära till lättvindsgenuor och spinnakrar hemma på salsgolvet i Ånggården. "Faxénarna", där Nisse Faxén på Epidemisjukhuset stöttade med vandringspriset "Andungen", byggd av modellbyggare Fritz Ax. Nisse Faxén seglade själv Thore Larsson



byggda Hondurasbåten Alone (uttalas som det stavas, som inte kunde klassas pga sin blyköl). Han vägrade att ha en rostig järnklump under båten. Lasse (sasse), Benet, Bert, Tor Larsson i Vips, Olle Mellander, Leijons, Sjögrens, bröderna Bourghardt och många fler med flickor och för den äldre generationen småbarn. Och "norrmen"! När i livet mer får man träffa färgstarka personer som Mattis, Stein och Hanne, Tor och Anne-Lise – Kaare!? Skaran utökades för varje år. Där kom Lennart med sitt uppdämda behov av segling och kamratskap – och för-

synta hjälpsamhet. Sture Johansson med tips om var man kunde hyra en rivningslada och med sin träkunnige pappa som road iakttagare åt alla våra förehavanden. Göran Winberg med sin framgångsrika 27:a.

Andungen skulle räcka till all slags segling. Snurrandet kring flaggorna på Långedrag eller långturer under flera veckor med ungar och full campingutrustning. Inte undra på att Pelle upprättade stuvningsplan A respektive stuvningsplan B!



Kappseglade gjorde vi

på för- och eftersäsong tisdagar, torsdagar och i regel lördag-söndag. På Marstrand naturligtvis, där Andungarna några år i skiftet 50/60-talet var den största klassen efter Folkbåtarna. Som mest tror jag vi startade 27 båtar i ett fält när norrmännen var nere. Nästan alltid hade ledande Andungar stora bekymmer att trassla sig igenom de stora fältet av de betydligt större Folkbåtarna.

Åtskilliga gånger drog Andungar till Norge för deltagande i "Småbåtlandsregattan". Det började med att Pelle och Stig gick direkt Mollösund-Risör tur och retur för att få glädjen att klå norrmännen. Det fortsatte i Krageröd och Åsgårdsstrand. Ett par gånger drog svenska Andungar i eskader till Hankö; första gången vid KBS-jubileet 1958. Vid det laget hade vi fått fram den typ av täckning av sittbrunnen som Andungarna fortfarande har, bomtält och annan utrustning som gjorde båtarna beboeliga, och vi bodde också bokstavligen i dem. I Hankö minns jag inte att någon övernattade i land eller ens åt ett mål mat. Allt skedde vid eller kring båten. På morgonen reds båtarna ut före start – och efter målgång var det dags att torka ur och flytta ombord igen. Det regnade den sommaren, och vunna priser togs emot i oljeställ och stövlar ur "HAN – Olavs" hand. Landgångsriggar som gjorde oss presentabla på krogen hade vi inte. Dock har jag ett minne av en blå kavaj och en finklämning hängande under gemensamt regnskydd i en tall i Hankö.

Sedan gällde det att hinna till Marstrand.

"Stormbogsering" stod det i tidningen, när Ulla Rinnman drog 5:5-or och Drakar hem till Sverige. Samtidigt kryssade ett 10-tal Andungar på egen köl vägen hem. Blött men lärorikt – och trevligt med ett ständigt småkappseglande och nojsande båtarna emellan. Jag tror att det var det



året vi hade kvarter i det gamla sillsalteriet på Malepert. Andra år tältrade vi i kommandanthagen på Karlstens fästning med hustrur och småbarn. Det hörde till att det sista dagen skulle vara räkkalas med norrmännen på kajen i Marstrand. "Det går ut över barnen!", sa en ogillande äldre herre när jag mitt i natten bar min sovande fyraåring tillbaka till tältet. Själva minns våra barn dessa seglingar med Andungevänner som något av det roligaste från barndomen.

Några år försökte vi träffas "halvvägs", för att norrmän och svenskar skulle ha ungefärligen lika långa tillfartsseglingar. Strömstads-

träffen finns fortfarande bevarad på ett vykort – "Kappseglingsbåtar". Smögen blev en annan mötesplats, eftersom ett par av oss hade tillgång till hus där.

Som vi slet kölvatten dom åren! Och fort gick det! Långedrag-Smögen på 8 timmar och 20 minuter presterade 5:an en gång med 60-årig gast. Vi lärde oss var i Bohuslän man kan smita emellan – och var det inte lönar sig att försöka.

"24 timmars" prövades på

av Pelle, Jimmy, Erik Simonsson, Göran Leijon och flera andra. Med några fullträffar. Över 120 distansminuter inom tidsgränserna. Försök att slå det med en båt på 6,8 m ö.a. Tilltagsenheten tvingade fram bestämmelser om att småbåtar inte fick sticka till havs efter det att Gratitide med oro sett en Andunge mellan Dynan och Pölsebojen dyka upp och åter försvinna i vågdalarna. Ombord i Andungen seglade man torrt och trevligt och tyckte att det var förfärligt hur Gratitide rullade och bökade sig fram i sjön.

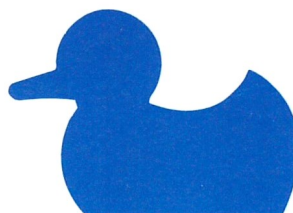
Vinterförvaringen var ett kapitel för sig. Det började med att Pelle och jag lyckades "knöka" in våra båtar i en nedlagd gammal smedja i Västra Frölunda. Först fick vi riva dörrkarmar, och sedan var det så lågt till tak att vi aldrig kom åt att måla däckets förrän vi skulle ut igen. Nästa steg blev "Ladan". Där är nu ett välbeställt industriområde. Men i en fallfärdig lada hamnade nu våra Andungar i spiltor där det tidigare stått kossor och idisslat. Varje gång det blåste eller snöade trodde vi att taket skulle trilla in men det klarade sig, och trevligt hade vi vid våra möten när vi möttes fram på värkanten för vårutrustningen. Och fina var de, våra träbåtar. Jag minns hur jag slutlackade iklädd operationskläder och förtorkade med Mölnlycke luddfria bukdukar och ren bensin. Pappa Faxén höll på att skratta ihjäl sig, men jag fick upp den rätta glasklara ytan. "Folk kan inte lacka en båt nu för tiden – rena vraket!", sa gubbarna vid slipen i Gamla Hamnen. Då var jag nöjd.



*Nog betydde
Andungarna mycket
för oss de åren.*

Vi präglades på båten, på Bohuslän och på varandra. En vänskap som visade sig slitstark genom åren som kom.

Varje gång vi numera möter Andungar till sjöss leder detta till stor glädje och förtjusta hälsningar och förvånade ansikten ombord på Andungar, som inte alls känner igen dessa grågossar i sina havskryssare som pekar och säger: "Den gula spinnackern har mor sytt hemma i köket!" Tyvärr kan ju inte våra gamla Andungar själva berätta, men nog har de varit med om en hel del vid det här laget.



Olov Celander
S10 SPRUTT

Bestämmelser för nyttjande
av Andunge-klocka

§ 1.

Andunge-klocka uppsättes å hr Nils Faxén tillhörande fastighet
vid Albrektsunds kanal.

§ 2.

I Andungesklocka må treslag av ringning förekomma:

- Mom. 1 Hälsning av Andunge
- Mom. 2 Stor ringning
- Mom. 3 Själaringning

§ 3.

Med Hälsningsringning (§2 mom. 1) avses kort, glad signal,
upprepad till svarssignal erhållits från rorsman i passerande
Andunge.

§ 4.

Med Stor ringning (§2 mom.2) avses intensivt ringande under
cirka 1 min. med 4 signaler per sekund. Stor ringning må endast
användas då någon Faxén tillhörig Andunge på hemmaplan i fair
kappsegling besegrat övriga deltagande Andungar.

§ 5.

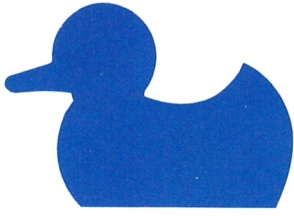
Med Själaringning avses ringande under 10 minuter med en signal
varannan sekund. Själaringning må endast förekomma då någon Faxén
tillhörig Andunge upphugges, sänkes eller försäljes utom rederiet.

§ 6.

Missbruk åtalas och straff utgår med böter lägst 10, högst
100 kronor, att erläggas till Svensk Andungeklubb.

Göteborg den 10 december 1959

Olov Celander
Ordförande



Mitt första möte

med Andungen ägde rum i början av 50-talet och hör till ett av de få minnen som fortfarande lever starkt. Familjens långfärdsbåt hade försålts på grund av svårigheter att rekrytera besättning och vi såg oss om efter ersättningsfartyg. Genom Albrektsunds kanal hade ett antal Andungar passerat, deras seglingsförmåga, kryss genom Albrektsunds kanal t. ex. och vackra linjer imponerade och efter ett telefonsamtal med den för mig då okända Per Seldén, avtalades tid för ett möte i GKSS-Hammen.

I hällande regn drog Pelle och jag oss ut till bryggplatsen, där en Andunge med lågt brunnskapell låg förtöjd. Vi klev ombord, kröp in under kapellet och Pelle berättade. Efter en kvart tände jag en pipa och kunde omedelbart märka att den redan tidigare ganska svala försäljningsargumentationen från Pelles sida markant avtog. Det blev trots allt köp av, trots rökningen kunde jag accepteras som Andungeägare. Den kritiska granskningen av presumtiva köpare tror jag lade grunden till gemenskapen mellan de första medlemmarna i Andungeklubben, en gemenskap som blivit bestående under många år, även om Andungen inte längre är den gemensamma länken.

Familjens första Andunge hade nr 11 och ägdes gemensamt av min bror Anders och mig. Efter en kort provtur, fastnade även min fader för båten och fick en Andunge med blyköl, nr 12 och efter ytterligare några

år inköptes en tredje, nr 32. Under familjens storhetstid, kunde således tre andungar beskådas vid bryggan i Albrektsunds kanal, där faxénarna håller till på sommaren.

Denna ansamling väckte naturligtvis visst uppseende, men det gavs under en marstrandsregatta tillfälle att se ca 15 andungar vid bryggan, tillsammans med Gösta Taube's moderfartyg. Så firades det året regattafesten.

Klockringning i Albrektsunds kanal

Naturligtvis kretsar en del av mina andungeupplevelser kring Marstrand och Albrektsunds kanal. Under Andungeklubbens första år, presenterades familjen med en skeppsklocka, och i gåvobrevet angavs att klubbens medlemmar under segel i kanalen skulle hälsas med klockringning, vilken besvarades med skilda åthävor från fartygen.

Marstrandsregattorna blev en naturlig samlingspunkt för både norsk och svensk andungeklubb och deltagandet var under de första åren mycket flitigt. Jag, liksom många andra i klubben hade problem att få gaster, men delar av familjen ställde i allmänhet upp just under denna regatta. Bashammen var naturligtvis Albrektsunds kanal, varifrån vi seglade upp till starten. Regattorna blev så småningom ganska dyra, då besättningen krävde tillgång till barskåp, desto större ju mer det blåste. Den lilla, lilla "knäppen" som erfordrades under transportsträckan, blev ju längre regattan led, allt större och avslutningsdagen gick allt åt före start. En så'n besättning!

GKSS jubileumsregatta

Från GKSS jubileumsregatta kan jag ännu se för mig hur Andunge nr 1, Skarp, med Pelle som rorsman, efter start i den västliga vinden tog så mycket höjd för styrbords halsar att båten enligt allas bedömning stod

helt stilla. Vi andra skenade i väg för babordshals med anständig höjd i den svaga vinden, men hade vissa svårigheter att koncentrera oss på den egna seglingen. Va' i h-e hade Pelle för sig?! Väl framme vid första rundningsmärket efter kryssen låg Pelle där förstås, om inte i ledningen, så åtminstone bra nära. Ett under? Nej, men ström på läsidan hade fört honom mot målet lika snabbt som vi andra kryssat.

I min båt anbefalldes under pågående segling i det närmaste absolut tystnad, åtminstone i lätta vindar. Min hustru som började segla i vuxen ålder, hade lärt sig och kommenterade ytterst sällan vad rorsman eller andra båtar hade för sig under segling även om hon gärna hade velat. För henne var detta det naturliga sättet att kappsegla. Men sedan hon en gång fått tillfälle att gasta tillsammans med Birgit Seldén i Skarp med Pelle som rorsman, blev hon som förbytt och började i likhet med Birgit tala om vart de andra båtarna gick, hur fort de seglade och hur långt efter vi låg. Vi hade egentligen ganska trevligt då också, förstås!

Jubileumsregatta i Hankö

Även KNS hade under min tid som kappseglande andungeägare sin jubileumsregatta i Hankö. Kärntruppen drog naturligtvis norröver till detta evenemang, där det blåste småspik varenda segling. Vi bodde ombord och hade svårt att få torrt till natten efter en genomdränt dag på fjorden. Men för de flesta av oss blev trots allt fukten acceptabel, när den ställdes i relation till vad Pelle och Birgit genomgick. För att torka upp efter seglingen tände Pelle en fotogenlykta under brunnskapellet och lämnade sedan med oss övriga båten för att delta i prisutdelning. Vid återkomsten några timmar senare befanns fotogenlampan ha slocknat och spritt ett svart, fett sotlager över större delen av Skarp. Nästa dag seglade vi i alla fall, men nattsömnen i Skarp gick i sotets tecken!



Kappseglingdramatik

har vi alla fått uppleva. Att se Stig Taube, ständig gast hos Pelle under några säsonger, "rinna" ner utefter bordväggens utsida tvärs masten, där han satt som gast, ställa sig på det grund, som stoppat Skarps framfart, göra ett litet lyftande och sedan rinna upp i båten igen längst akter, allt inom en tidsmarginal på ca 1 minut, hör till en av upplevelserna.

Att på hemfärd från Hanko råka ut för ett rigghaveri, där jag själv hamnade i vattnet och så småningom bärgades tillsammans med en avmastad Andunge i vilken en förtvivlad hustru börjat ge upp hoppet, är också något av dramatik, även om jag själv aldrig upplevde det så. Det jag bäst minns är att vid den sena ankomsten hem till Albrektsunds kanal

samma dag som haveriet inträffat och dagen före Marstrandsregattan bli mött av en fader, som så snart vi befann oss inom hörhåll meddelade att Pelle redan ordnat en ny mast, som låg i Marstrand och väntade på mig.

Minnena är många och naturligtvis personliga. Måtte andra sentida medlemmar i Andungeklubben få uppleva något av allt det vi gamla fick uppleva av seglingens tjusning i den lilla, snabba båten, de ändlösa diskussionerna på kajen efter kappseglingen, de festliga kvällarna vid de större regattorna och en gemenskap som kanske ingenting annat än havet och seglingen kan ge.

Nils-Bertil Faxén

En upplevelse när "Tre Bröder" kom

Det var dan med stort D när Andunge S19 "Tre Bröder" förtöjdes vid bryggan nedanför vår stuga.

Vilken båt, vilka linjer, vilken rigg och vilka segel! Allt var perfekt tyckte vi – far och söner. Alla fyra hade vi hjälps åt att få Andungen färdig till segelsommaren 1958.

S19 beställdes

av Mats Seldén den 16 mars 1958, levererades den 20 maj och sjösattes den 25 juni samma år.

Stig, en av bröderna, var till sjöss men skriver i mars 1958 från San Diego:

"Jag har tänkt efter lite om grejerna till Andungen. Kanske pappa kan tala med Mats om vi kan få platt bom, hel duk på däck, roder som är slätt (inga beslag utanpå), stävskenor av mässing. Durkarna skall helst vara delade, får inte gå från för till akter, om möjligt skall dom ligga mellan botenstockarna. Utrustar med beslag, knapar o.s.v. gör ni väl själva. Sejningshål för revningen är väl bäst att få med en gång. Hoppas att allt ordnar sig".

Jo, allt ordnade sig, även Stigs hemkomst från fjärran land. Han kunde vara med vid utrustning och sjösättning.

Vi seglade ganska flitigt vid Långedrag i fjorton dagars tid och vi tyckte att

Andungen blev bra trimmad.

I Marstrand samlades cirka femton Andungar och den första kappseglingen ägde rum den 19 juli 1958. Andungen klarade sig utmärkt i såväl den grova sjön på Marstrandsfjorden, som i den krabba sjön vid och utanför Långedrag.

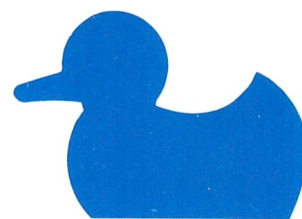


Vid de tillfällen då det var frisk vind var det ett stort nöje för mig att få vara med och "kränga". Men mest följde jag seglingarna med vår motorsnipa. Jag kunde då iakttä hur fint Andungen seglade. Ibland gick jag ensam ut och kunde konstatera hur lätt man klarade av att segla denna båt. Om man snabbt skulle bärga fock eller storsegel, kunde man klara detta från brunnen.

Efter att tidigare ha seglat med ekor, jullar och koggar var det en stor upplevelse, för oss alla fyra, att "trampa däck" på en Andunge.

Gösta Taube – sjökaptan och välkänd Göteborgsbror till Evert – är sedan 20 år hängiven Andungeälskare. S19 hade familjen stor glädje av i 5 år. Här beundrar han modellen till den första svenska plastandungen, vars tillblivelse han följt med brinnande intresse.

Gösta Taube
Gösta Taube



En lektion i ornitologi

Svensk Andungeklubbs relationer till kappseglingsarrangerande segelsällskap har genom åren varit goda. Men ibland har det hettat till, om än i skämtsam ton. Som den gången SAK i brevform gav GKSS en lektion i ornitologi. . .

Till Styrelsen
Göteborgs Kungliga Segelsällskap
G ö t e b o r g

Sedan ett antal år tillbaka har i de av GKSS anordnade kappseglingarna vid Långedrag, såväl serieseglingar som mer allmänna regattor, andungeklassen varit relativt väl representerad. Vid serieseglingarna 1958 torde i medeltal fyra till fem båtar ha deltagit, vid de större regattorna betydligt större antal.

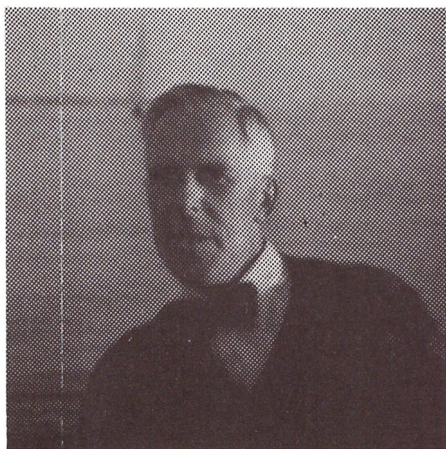
Det har varit klubbens medlemmar en källa till viss förargelse att under dessa seglingar få starta under falsk flagg. Som klasstecken vid starterna har nämligen andungeklassens start aviserats med en tavla, på vilken visserligen en fågel, men absolut ingen and kunnat urskiljas. Sistlidna sommar har fågeln i påfallande grad påmint om en snäppa, vilken närmast skulle karakterisera en båtklass, som dessvärre lyst med sin frånvaro på göteborgska startbanor under de senaste åren, nämligen "Snipen".

Vid ett allmänt möte i Svensk Andungeklubb beslöts mot bakgrunden av detta att i god tid före seglingssäsongen 1959 hos Göteborgs Kungl. Segelsällskaps styrelse vördsamt hemställa om anskaffandet av en starttavla, vars kännetecken uppvisade större likhet med den fågelart, av vilken Andungen fått sitt namn. Till styrelsens ledning i händelse av bifall på denna hemställan har under vintern utarbetats ett förslag till klassmärke, som med glädje ställes till förfogande.

Högaktningsfullt



SVENSK ANDUNGEKLUBB



Thor Larson – klubbens nestor

Thor Larson är med sin 83 år klubbens absoluta grand old man bland båtägarna och seglar sin Andunge S12 "Vips" med bravur.

Andungesegling började Thor med redan 1956, då han blev ägare till S4 byggd av Tore Larsson, Kungsviken.

Han är född den 10 augusti 1895 och uppväxt vid stranden av Göta Älv ett stycke ovanför Lödöse.

Fadern var skeppare i egen skuta och Thor, som var en av fyra pojkar i familjen, fick redan i tidig ålder lära sig handskas med båtar. Thor och bröderna lärde sig segla i en livbåt, vilken från början var försedd med ett enkelt jutesegel. Sedemera lät fadern pojkarna få ett bättre bomullssegel.

Göta Älv

Göta Älv tillhör kanske inte det allra lättaste farvattnet att lära sig segla i. Oftast blåser vinden litet hit och dit och strömmen rinner med ett par knop. Att det är nödvändigt med en viss teknik vid segling i dylika vatten kan man lätt förstå, något som Thor visat vid kappseglingar på Långedrag genom goda placeringar i såväl Andunge- som J10-klassen. Som bekant kan ju strömmen spela seglaren många spratt vid kappsegling på Långedrag.

Thor seglade under ett par somrar i sin fars skuta och hade liksom sina bröder tänkt sig en framtid

till sjöss, men ett synfel gjorde att han i stället stannade i land och satade på en kontorsutbildning.

I början av 20-talet fick Thor möjlighet att låna en norsk segelsnipa av en släkting. Snipan disponerade han i ett par års tid och han hade många upplevelser i denna båt under segling kors och tvärs i Göteborgs skärgård.

En mörk aften när Thor och en kamrat kom seglande mellan Hunniskär och Stockholmsskär, blev dom plötsligt beskjutna, lyckligtvis med lösa skott. Kustartilleriet som svarade för bevakningen i skärgården tillät inte passage mellan holmarna och med krigsslutet relativt nära inpå är det inte konstigt att vaktkorporalen på Stockholmsskär eldade på för Kung och Fosterland när Thor i godan ro kom stävande i mörkret.

Via kanot. . .

Den första egna segelbåten blev en livbåt försedd med kölfena av gjutjärn samt utrustad med gaffelsegel och ett praktiskt bågkapell, vilket medgav övernattning ombord. Livbåten behöll Thor i två år och sålde den 1924, samma år som han gick med i Göteborgs Kanotförening och skaffade sig en segelkanot – 3 B (äldre). Segelkanoten användes mest till kappsegling och kortare turer i skärgården. Kanotföreningen anordnade även eskaderseglingar och sammanhållningen inom föreningen lär ha varit synnerligen god. I samband med giftermål 1928 sålde Thor sin segelkanot, då den inte var särskild lämpad för familjesegling.

och J10. . .

Sommaren 1944 fick Thor en nybyggd J10 nr 224 levererad från varv på Orust. Julen var byggd i ek med kapp. Thor behöll den i elva år och kappseglade för LSS vid många regattor såsom Askim, Brevik, Kullavik, Köpstadsö och naturligtvis på hemmavattnen utanför Långedrag.

Vanligtvis var det upp till 30-talet J10:or med i starterna och det kämpades från start till mål. Konkurrensen var hård, men Thor som då passerat de femtio, bjöd vid ett

flertal tillfällen sina betydligt yngre segelvänner en hård match och målskottet hörde inte till ovanligheterna.

. . . till Andungen

Thor firade sin 60-årsdag utan båt, eftersom han hade sålt julen året innan. Vid denna tid höll Seldéns i Långedrag som bäst på med lanseringen av Andungen i Sverige. Som så många andra fattade Thor intresse för båtens vackra skrovform i kombination med fina segelegenskaper och det dröjde inte länge förrän han blev ägare till Andunge S4 "Vips", för övrigt ett namn som han har behållit på sina båtar allt sedan segelkanoten.

Thor har varit med och seglat en hel del i Andungeklassen och har flera goda placeringar att se tillbaka på. När flertalet av konkurrenterna gick över till terylenesegel fick Thor det genast lite svårare att hänga med.

Långfredagen 1964 utbröt eldsvåda på Kvillebäckens varv där "Vips" låg upplagd för vinterförvaring, samt reparation av de stormskador som båten fått året innan.

Båten, som var helt nyreparerad och vårutrustad, blev totalförstörd och det såg ut som om det inte skulle bli någon segling i egen Andunge den sommaren.

Men när nöden är som störst är hjälpen som närmast. Det visade sig att Andunge S12 var till salu. Köpet avklarades och Thor var återigen ägare till en Andunge, för övrigt samma båt som han seglar i numera, med en spänst och vitalitet som gör mången yngre avundsjuk.

Thor representerar på sätt och vis en avundsvärd generation seglare. Han var med när seklet var ungt och har under en längre tid kunnat följa utvecklingen inom fritidsseglandet, samtidigt som han själv kunnat utnyttja fördelen av att själv kunna segla omkring ostört i skärgårdarna, något som 80-talets storstadsbo och seglare knappast kan räkna med att få uppleva i samma utsträckning.

Rune Odh



Till min skeppare – av en Andunge

Visserligen har jag hört dig säga många berömmande ord om min lilla varelse under den korta tid vi haft tillsammans men jag har ändå en känsla av att du inte förstått att rätt värdesätta mig.

Att du inte föll för min typ vid första ögonkastet har jag förlåtit dig. Hade bekantskapen inletts med en frisk seglats, skulle du säkert snart fått klart för dig att vi hörde ihop.

Men den första gången du såg mig var när "alla Andungars högste beskyddare", Mattis, visade dig ritningen på min avklädda revbensprofil och man kan då inte begära att du genast skulle varsebli min gedigna karaktär. När du efterhand kom till klarhet om att du av min konstruktion kunde vänta de flesta av de egenskaper som du önskade hos din båt, skall till din fördel sägas att du inte tvekade att välja mig framför andra båttyper trots att du gärna vill kappsegla och det fanns risk för att det kunde dröja några år innan jag fick så många syskon här i närheten av Göteborg att vi blivit en lagom stor klass.

När vi första gången var ute och seglade in mina segel tyckte du bestämt att jag var lite väl känslig på roddet men du vande dig snart och har sedan alltmer uppskattat att jag är så fint avvägd och lättroddlig. Att det fanns de som påstod att jag såg hjälplös ut med bara storseglet bekymrade dig föga, för jag gled ändå förbi det mesta i småbåtsväg så snart det var lite sjö.

Under Marstrandsregattan var det trevligt att få möta tre av mina äldre norska syskon som hade målade furuskrov. Fastän de oftast var före mig i mål såg jag allt att de sneglade lite avundsjukt på mitt välbyggda, läckra oregonpineskrov. Så småningom får vi se till att de slipper kika bakåt...

Jag trivs väldigt bra med spinnaker men den fordrar mycket av min besättning och du själv har mycket kvar att lära innan du kan hjälpa mig att utnyttja den på bästa sätt.

När jag ligger förtöjd bland andra båtar drar jag kanske inte blickarna till mig för någon osedvanlig skönhet även om mina rena linjer ger mig ett, som jag tror, avgjort sympatiskt utseende. Under segling kommer jag bättre till min rätt – särskilt i den där korta, krabba sjön som de flesta andra småbåtar har så svårt att finna sig till rätta i. Min mjuka gång i alla väder har fått mångt seglarhjärta att klapa fortare. Näst oskickliga rorsmän är ryckiga rörelser det värsta jag vet. Rorsmännen kan jag inte gardera mig för, men jag är väl rustad för att kunna röra mig vederhäftigt. Havet älskar jag och därför behandlar jag det smeksamt. Man kan få mig att reagera snabbt men aldrig tvärt. I riktigt trevlig sjö kan jag inte låta bli att kokettera med mjuka, följsamma rörelser.

Under Augustiregattan steg ditt förtroende för mig en bra bit upp mot den nivå som jag väntar mig att det kommer att ligga på, när vi blivit riktigt förtrogna. Tyvärr ökades inte min tillit till dig i motsvarande grad, så goda chanser som du förstörde, men om det inte upprepas skall jag inte påminna dig om det någon mer gång.

När vi seglade upp till Oslo i början av september för att ta revansch på norrmännen hade du långt större tur med vädret än du förtjänade, men det behövdes för att vi skulle hinna upp i tid. Du fick se hur jag i undanvind – i all slags sjö – lägger distanser bakom mig i en takt och med en säkerhet som du knappast hade vågat vänta dig. Göteborg–Oslo på 31 segeltimmar (därav ett par i nästan stiltje) tycker jag är ganska bra.

I Norge känner jag mig naturligtvis genast som hemma, för egentligen anser jag mig inte svensk utan skandinavisk. Särskilt gott trivs jag när jag låg vid Börsholmen omgiven av ett tiotal syskon. Vi var verkligen välkomna, det var inte att missta sig på. Har du förresten tänkt på hur många nya vänner du redan har fått genom mig?

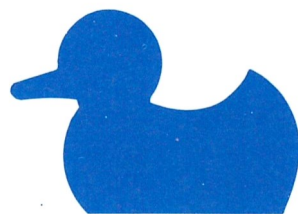
Då vi kom till Dronningen gav du mig av obetänksamhet en liten chock, när du först förtöjde mig bredvid något egendomligt flytetyg, som kallades för "Killing". Jag trodde

verkligen att alla visste att sådana djur inte hör hemma i vattnet!

Jag vill varna dig på det bestämdaste för att dra några förhastade slutsatser angående anledningarna till den smickrande placering vi belade på KNS:s höstregattas första dag, då vi hade turen att få lagom hård vind och "Rivöfjordssjö". Dagen därpå fick vi en liten lektion i stiltjesegling men det tog vi ju inte så allvarligt.

Det var på återvägen till Göteborg som jag fick misstanken att jag skämt bort dig lite för mycket med att alltid göra vad som fordrades av mig, även när du ibland begärde mer än du har rätt till. Inte kan väl jag hjälpa att vi fick hård kryss mest hela vägen och uselt väder nästan jämt? Det skulle bara fattas att du klagat på mig, men jag tyckte inte heller att jag fick ens en bråkdel av de komplikationer jag gjorde mig förtjänt av. Har du haft så god plats för alla de tusen och en pinaler som du plockar med dig på långtur, och har du alltid kunnat vara lika säker på att allting skulle hålla sig torrt? Har du alltid känt dig lika säker i båt som när vi seglade över Hanköfjorden i busväder? Märkte du hur suveränt jag behärskade den otrevliga sjön på Kosterfjorden?

Du behöver nog bara tänka efter ett ögonblick för att förstå att jag är oskattbar för dig.



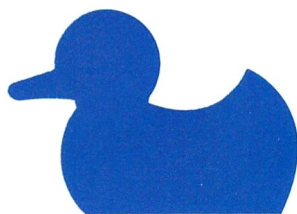
Som åskådare.

Det började redan år 1958, då vi, d. v. s. min son Görän och jag med bilen startade till Skåléns i Säffle för att kontrollera nybygget av den förnämliga båtskapelse, som kallas Andungen. Själv har jag under många år seglat kanot, varför jag fuller väl vet att uppskatta en farkost byggd i trä och med de fina egenskaper, som Andungen visade sig besitta.

Sommaren 1959 kom och "Gåtan" med nummer 27 i seglet sjösattes från slipen i Långedrag's gamla hamn. Och sedan började seglandet. Jag minns det kappseglandes överallt. På GKSS, på LSS, på Arendal, på Kullavik, vid Æolusön, på Köpstad's och först och främst på Marstrandsfjorden. Varje sommar stack mor Ingalill och jag upp med motorbåten till Marstrand för att uppleva, beskåda den yppersta av alla sporter. Vår utsiktspunkt var lotsutkiken på Marstrands högsta topp. Där hade vi med oss kaffe på termos (det hette termos på den tiden och icke TV-kanna) samt smörgåsar av husmors förnämliga fabrikat samt frukt och godis.

Kunde man ha en bättre utsiktspunkt? Nej, förvisso icke. Vi kunde se de fina starterna där eskadran på upp till 30 Andungar gav sig i väg på banorna. För att sedan följa kappseglingarna från parkett. Ibland höll man på att äta upp mössan av pur spänning, då man frågade sig. Varför slår han icke nu? Ser han icke strömmarna? Det var faktiskt lättare att kappsegla på land än bland konkurrenterna.

Andungeseglarna är ett trivsamt släkte. Bara att se alla dessa båtar ligga sida vid sida vid pontonbryggan i Marstrand där eftersnacket bland besättningarna gick över relingarna efter kappseglandet var en upplevelse. Bortförklaringarna voro ju legio. Stora gester, där armarna icke räckte till, voro obetalbara att skåda. En Olle Celanders, en Gunnar Dahlsten, med argumenterande hit eller dit, eller mera stillsamma kommentarer av en Pelle Seldén, en Stig Taube eller Carl-Axel Ericson. Och till sist icke att förglömma: Alla norska Andunge-

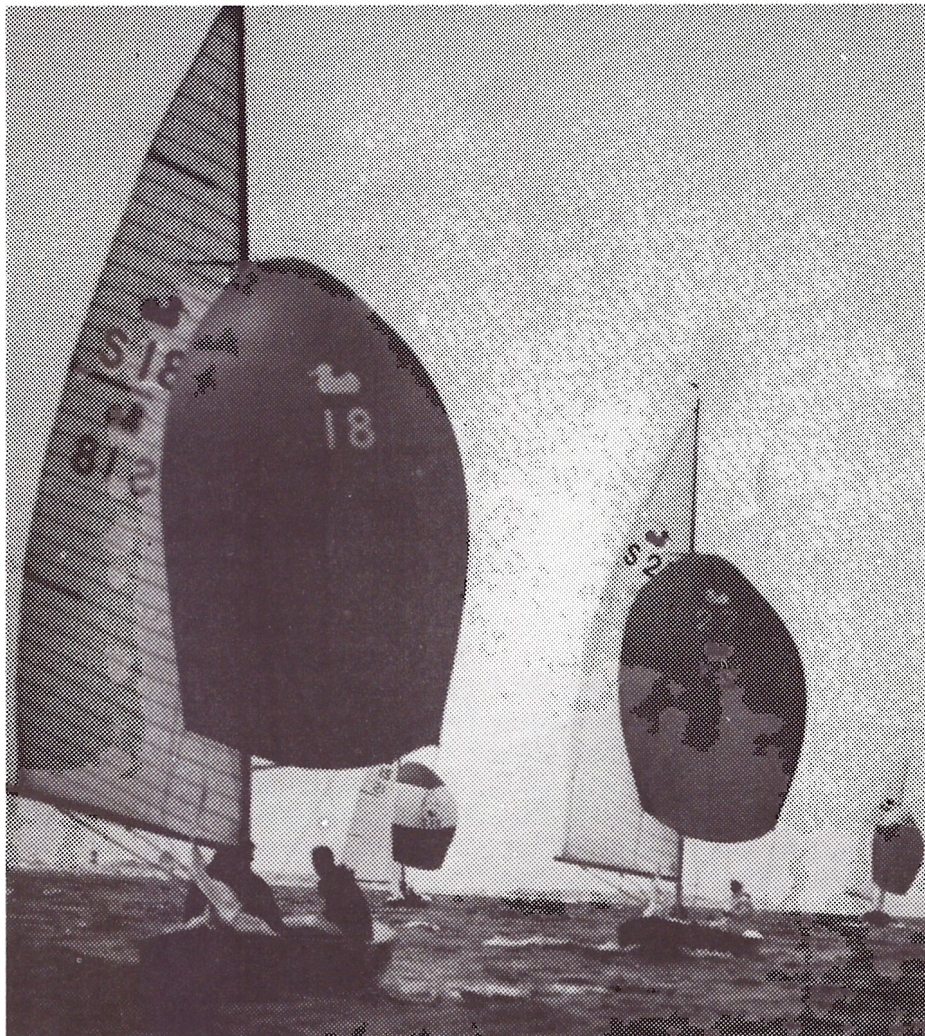


seglarna med sitt charmerande idiom. Efteråt på kvällen var det fest vid den stora räklådan. En upplevelse, som återkom varje år, och som blev en tradition.

När kappseglandet på Marstrandsfjorden sedan var slut stack hela eskadern av Andungar sent på kvällen i den dalande solen ut genom norra inloppet till Marstrand på långsegling. Tro mig, det var icke utan en smula avund men också med en önskan om god tur man såg dessa fina båtar och tillika trevliga besättningar starta på det stora äventyret. Men jag har ju själv tillbringat många somrar på långsegling. I kanot!

Jag får önska Svensk Andungeklubb en fortsatt fin seglats under förliga vindar.

Bertil Winberg



Spinnakergång på Marstrandsfjorden under regattan 1962. S18 "Sasse" med Carl-Axel Ericson vid roret, S27 "Gåtan" med Görän Winberg och S15 "Kvack" seglad av Görän Leijon.

"Gåtans" första år

För tjugo år sedan fick jag min första Andunge levererad av Seldéns till Gamla Hamnen i Långedrag. Att det blev en Andunge var ingen slump. Dels hade jag tidigare ägt en L-eka levererad av Seldéns och dels hade kamraterna nere i Långedrag köpt Andungar åren innan. Jag hade många tillfällen att följa med i de båtarna och kunde då konstatera att båttypen passade för tursegling, kappsegling och långsegling, alltså allt som en då tjugotvåårig segelssugen grabb kunde önska sig.

Andunge 27 levererades obehandlad på utsidan och utan beslag – alltså redan då något av dagens självbyggeri. Efter ytbehandling och montage av beslag sjösattes båten och döptes till "Gåtans". Så följde riggning, som var väldigt lätt att göra med den enkla rigg som Andungen har.

Gåtans kappseglades hela sommaren och de följande somrarna ofta på lördag, söndag, tisdag och torsdag. Dessutom turseglades och långseglades vi, så nog blev det många sjömil per säsong.

Det hände väldigt mycket roligt och spännande under de fem år jag

hade 27:an. Marstrandsregattorna då Bodil och Kurt gastade är ett exempel.

Jag har gömt några sidor ur Seglarbladet med resultatlistor ur vilka jag valt två extrema olikheter.

Åkt med strömmen

Först en ojämn segling 1959. Lite vind från SV och kryss till flaggan uppe vid Kråkebåden. Därefter ut till flaggan vid Pater Noster. Så in till Skallen, två varv.

Vi lyckades komma runt kryssmärket efter andra kryssen lagom till att vinden mojnade. Åkte så med en kraftig ström mot nästa märke under tiden som de övriga försökte kämpa mot strömmen. Skillnad i mål blev femton minuter till andra båt och cirka en timma till sista.

Jämnt

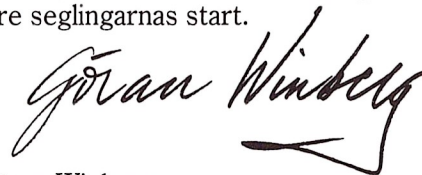
Så en segling 1961 där det var jämnt. Först kom "Skarp", därefter "Gåtans", "Sonette" och "Monica" inom fyra sekunder. Jämfört med slalomtider skulle en beräkning ge en tidsdifferens på 0,017 sekunder mellan två-

an och trean samt trean och fyran. Tjugo andungar kom denna segling i mål under loppet av tio minuter.

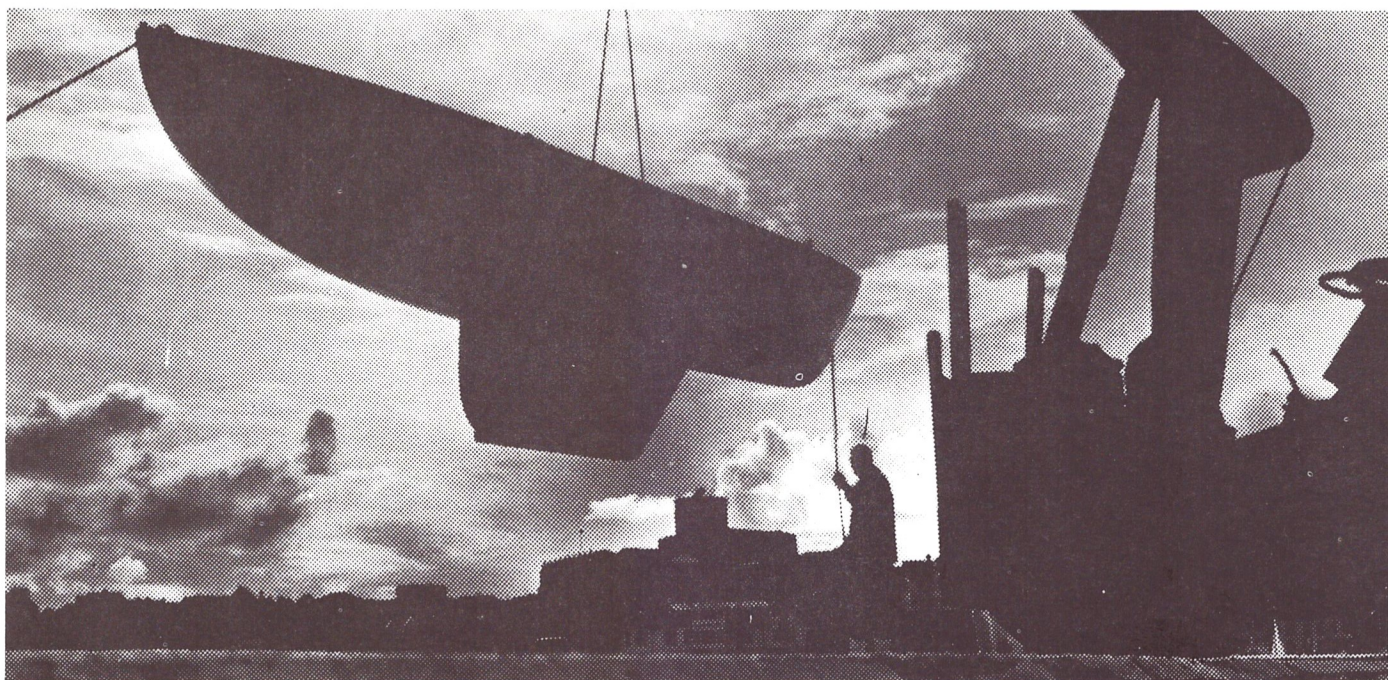
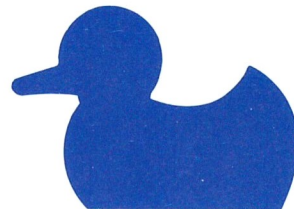
Marstrand. . .

Bland andra Marstrandssupplevelser erinrar jag mig speciellt gärna GKSS-jubiléet 1960. Depåfartyget (mina föräldras motorbåt) hade fått plats vid varvet på Koön. Maten stod alltid framdukad när vi kom tillbaka efter seglingarna och där fanns nästan alltid några gäster, så nog var det trångt, men vad roligt vi hade det.

Kurt tältade inne i ett hus på varvet och for som en skottspole mellan Göteborg och Marstrand. Bland annat hämtade han ett nytt segelställ, som inte hunnit bli färdigt före seglingarnas start.



Göran Winberg



Norska Andungen "La Boheme" sjösätts inför Marstrandsregattan 1965.

Båtnytt om Andungen 1963:

Liten utanpå – stor inuti

Andungen har genom åren figurerat en hel del i pressen. Inte minst det senaste året då flera båt- och dagstidningar presenterat båten och då speciellt plastandungen. Men här har vi valt ett pressklipp av betydligare äldre datum. Det härstammar från "Båtnytt" och stod att läsa i augustinumret 1963. Att vi valt just det här klippet beror på att det ger Andungen och dess förmågliga egenskaper i ett "nötskal". Så här låter t. ex. tidningens karaktäristik av Andungen:

"Det är en rasande trevlig liten båt. God som kappseglare och som turbåt försedd med den idealiska damskons kännetecken – liten utanpå, men stor inuti."

I de göteborgska och bohuslänska farvattnen har Andungen i det närmaste 10 år på nacken, men dess norska historia sträcker sig tillbaka till 1945 då den lanserades av Blakstad Seilforening – konstruktören heter annars Thorwald Gjerdrum. I Norge upptäcktes båten av unga göteborgsseglare på besök och efter en del sonderingar skaffade Mats Seldén i Långedrag de första exemplaren. Trots att föret i portgången var en smula trögt växte sig klassen starkare och nu finns det ett 60-tal i landet – denna säsong även tre på ostkusten.

Andungen är en strikt reglerad entypsbåt och ägarna bedriver ett intensivt och intresserat kappseglande, som får en stark stimulans av att båtarna är varandra så lika som tänkbart är. Som långfärdsbåt för ungdomar och unga familjer visade den sig alldeles utmärkt trots att övernattningsmöjligheterna är vad man brukar kalla "campingmässiga" – under kapellet sover man ledigt fyra på den breda, fria durken.

Det diskuterades länge om Andungen skulle få vara med i 24-timmarsseglingarna. Man tyckte

den var i minsta laget, därtill inte ruffad, inte hade fast pentry osv. Men motståndet övervanns och sedan 1960 är Andungen med i dessa ofta ganska krävande dygnsseglingar. Resultaten har överlag varit goda. I vårseglingen i år toppade två Andungar sin klass och den bästa hade lagt bakom sig inte mindre än 88,6 distansminuter, vilket är väl så bra som de flesta folkbåtar.

Andungen är en spetsgattad båt med mycket eleganta linjer. Det lätt-drivna skrovet är byggt av mahogny på kravell, däck med rymlig sittbrunn. Det är byggt "på plank" det vill säga skrovet har inte nedbyggt kölsvin utan kölen sitter fastbultad under botten. Kölen är djup och kort, rodret sitter på kölens akterkant, vilket gör att rorkulten och därmed också rorsmannen får en ovanligt förlig placering.

Det är emellertid inte så dumt. Dels blir det en extra sittbrunn bakom rodret – den s.k. svärmorsplatsen – dels kommer rorsmannen att sitta vid båtens bredaste del och har därigenom lättare att med sin tyngd motverka krängningarna.

Andungen för 13 m² segel i sin lättskötta rigg, 3,5 m² i focken. Rigggen har fiolstag och enkla vant, fockstag och häckstag. Bommen är "planka på kant", storseglet är försett med löddror för revlina. Numera används endast segel av syntetiskt material. Vid kappsegling kompletteras seglen med en spinnaker på 14 m². Genua får inte användas men en del andungeseglare har använt sådan med gott resultat på sina turseglingar. Till båten hör ett kapell eller snarare en sufflett som sätts med bågar och alltså är oberoende av bommen. Suffletten är delbar och dess främre del kan sitta uppe under segling och tjänstgör då som "sprayhood".

Eftersom Andungen används så mycket för kappsegling har man inte velat betunga den med några fasta bekvämligheter för övernattnings och hushåll ombord. Övernattningen sker på madrasser på durken och de grunkor man behöver för övrigt kan med fördel stivas i några av dessa praktiska hängkorgar av plastad ståltråd som finns i handeln. Med gott humör och ordningssamhet går det mycket bra – det finns andungeseglare som ligger ute med sina båtar i många veckor utan att finna livet

obekvämt. Men det kräver sufflett och vackert väder...

Anordningarna för fall och skot är enklast tänkbara, de rätta placeringarna har utexperimenterats under nästan tio år och där finns ingenting att anmärka. Storseglet skotas emellertid på skena bakom rorsmannen och det kan vara lite avigt i början. Skenan går tvärs över båten och ger alltså möjlighet till hård skotning bordvarts, vilket är mycket effektivt.

Att provsegla en Andunge är att göra en angenäm bekantskap. Den är mycket lättmanövrerad och vänder "på en femöring". Stagvändningarna går därför mycket snabbt och accelerationen är ögonblicklig. Båten är mycket känslig på rodret, inte minst på undanvindsbogarna och man måste koncentrera sig på minsta möjliga roderrörelser. Lika känslig är båten för skotningen som måste bli rena precisionsarbetet om man skall få mesta möjliga ur henne. Hon går högt i vinden, men en så lätt båt får naturligtvis inte "pinas" på minsta sätt. Men i trånga håll är det en fröjd att kryssa med henne genom de snabba vändningarna och hennes sätt att omedelbart vara på bettet på den nya bogen

Genom sin goda bredd, 1,81 mot en längd i vattenlinjen på 5,82, och sin väl tilltagna spantruta är Andungen en formstyv båt som bär sina segel länge. På västkusten är Andungen med och kappseglar med fulla segel ända upp till en vindhastighet av 15–18 m/sek, men då har förstäs besättningen fullt arbete med att "burka".

Hon går mycket fint i all slags sjö. Förskeppets utformning gör att hon slår sjön ifrån sig mycket effektivt. Akterskeppet är bärigt och dras ned ytterst obetydligt även vid hård läns, där annars de äldre spetsgattade båtarna brukar ha sin svaga punkt. Sina bästa egenskaper visar Andungen kanske i havssjö där hon vakar utomordentligt.

Den enkla sunda konstruktionen och frånvaron av alla onödiga "prydnader" i form av snobbränder" m.m. gör att Andungen är mycket lätt att sköta och vårutrusta. Rigggen ger kappsegelaren stora möjligheter till utslagsgivande trimning – det är t. ex. helt otänkbart att hävda sig i klassen om man inte har reglerbart häckstag.

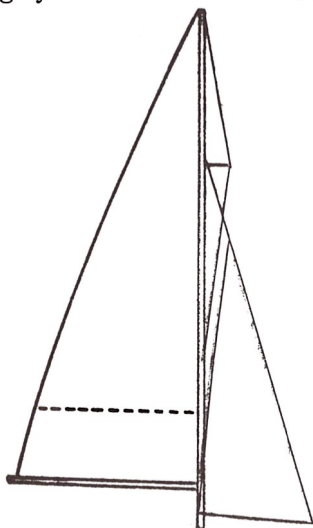
Idealet?

Anders Olsen, civilingenjör samt erfaren familjeseglare och bankappsegelare, skrev under våren 1979 en debattartikel i På Kryss & Till Rors. I artikeln belyser han för och nackdelar med olika konstruktionslösningar på segelbåtar och han är skarpt kritisk mot många konstruktörers strävan att enbart söka fart på bekostnad av t. ex. säkerhet och bekvämlighet.

Vi har tagit oss friheten att "norpa" hans sammanfattning och göra våra egna illustrationer.

Så här säger Anders Olsen:

Vill man ha en relativt snabb, bekväm, säker och lättmanövrerad båt skall man välja en båt med måttlig segelyta och dominerande storsegel.



Kölen bör vara relativt lång.



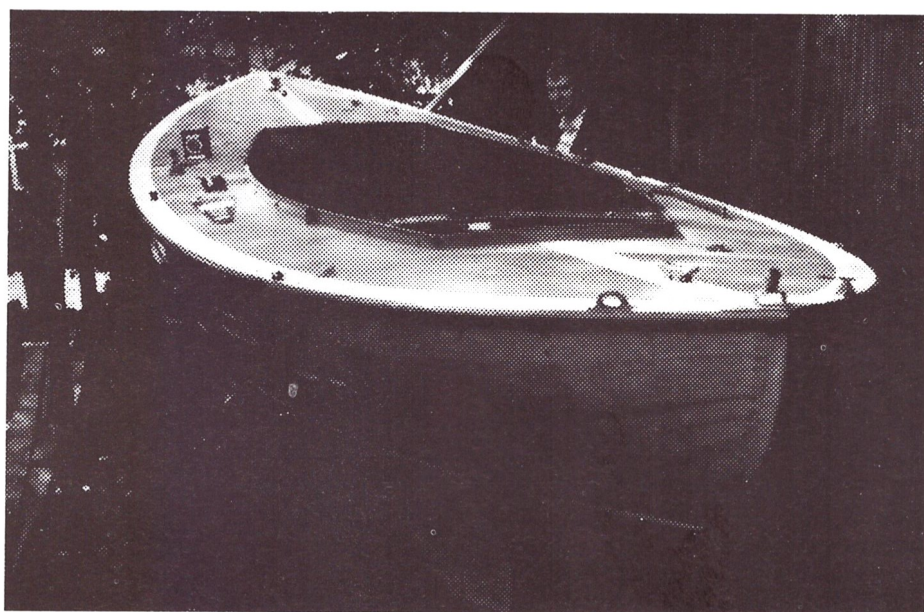
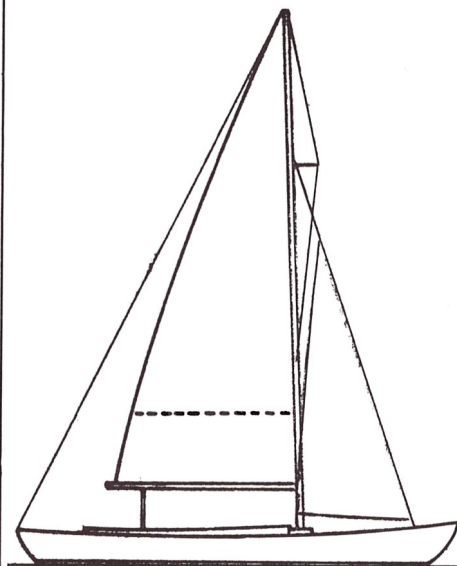
Rodret bör vara kraftigt dimensionerat och om det ej sitter direkt på kölen bör det ha ett skeg. Rodrets rotationsaxel skall luta nedåt-framåt eller vara lodrät, absolut ej luta nedåt-bakåt.



Detta torde vara idealet för en familjebåt eller en kappseglingssbåt för entypssegling. En sådan båt går som på räls i de flesta situationer, men torde teoretiskt sett bli långsammare än en båt med motsvarande mått och segelyta som är byggd enbart för att vara snabb. Det är förvånansvärt att det i praktiken skiljer så lite i fart, vilket LYS-tabellen vittnar om. Särskilt om man korrigerar för att båtarna behöver revas vid olika vindstyrkor.

Va bidde de? frågar Svensk Andungeklubb och utlyser härmed en pristävling där förstapriset blir medlemskap i klubben under nästa år mot den ringa avgiften 10 kr, som sättes in på postgiro nr 620096-8.

En viss vägledning lämnas här nedan.



Fjorton år med "Sasse"

År 1955 kan man väl säga att jag blev Andungevän. Jag fick låna Andunge nummer 6 för att kappsegla på Marstrandsfjorden. Båten ägdes av Jarl Häller, Grebbestad.

1956-57 seglade jag med Jimmy Dahlsten i hans Andunge nummer 5. 1958 fick jag så min egen - nummer 18. Jag fick båten trären och ytbehandlade den själv. Den var byggd i Säffle av Skåléns Båtbyggeri.

Våren 1965 sålde jag min Andunge och skaffade mig en större båt. Hösten 1967 fick jag möjlighet att köpa tillbaka min kära "anka" för att behålla den fram till hösten 1974.

Om man lägger ihop dessa två perioder har jag varit ägare till samma båt i fjorton och ett halvt år.

Mina gästar har varit mig trogna. Första tiden var min fru Ulla med och Björn Taube. När Ulla inte kunde vara med längre (barn bl. a.) kom Bengt-Åke Gerdne. Mina bästa seglarminnen hänger samtliga ihop med alla gånger jag seglade min härliga båt och fick vara med mina gamla andungevänner.

Fin gemenskap

Vi hade en väldigt fin gemenskap, inte minst på de större regattorna. När vi skulle fyll något ställe seglade vi i eskader - till Hankö i Norge, till Strömstad eller till Marstrand. Det var alltid fest över dessa seglingar och vi uppmärksammades över hela Bohuslän. De flesta båtintresserade vet i dag vad en Andunge är tack vare dessa eskaders av Andungar.

PR i 20 m/sek

Jag minns speciellt en gång när vi var på hemväg från Strömstad. Vi var cirka tio båtar. Det blåste femton meter i sekunden. Vi seglade in till Väddö där två andungeglare bor - Sture och Henny, ägare till nummer 38.

I två dagar låg vi där och väntade på bättre väder. Tredje dagen kunde vi inte hålla oss längre.

Vi stack.

Men vi kom inte längre söderut än till Fjällbacka. Det blåste då mellan 18 och 20 meter i sekunden. När vi kom till denna lilla hamn, som på den tiden inte var ombyggd, var där fullt med båtar.

Men vilken sensation vi gjorde! Inte en felbedömning av någon besättning när det gällde tillägning.

Det var fin PR det.

10.000:- till klubben. . .

Under min tid som kassör i klubben hade vi en Andunge som utlottningsbåt på mässan. Det blev en del över från lottförsäljningen till oss i klubben. Kassören fick uppdraget att köpa obligationer för pengarna. Och se det lyckades. Klubben vann cirka 10 000 kronor.

. . .och revision 07.00

En annan episod ur mitt kassörsarbete tycker jag är värd att nämna speciellt - så här efteråt.

Det var en morgon vid sjusnåret. Jag låg och sov som allra bäst. Plötsligt väcktes jag av kraftiga bultningar på husväggen. Förskräckt rusade jag upp och tittade sömnig och omtumlad ut genom fönstret.

Där stod Jimmy Dahlsten, dåvarande revisor i klubben. Han påstod att det var revision! Jag min stackars arma kassör fick lägga papperen på bordet. Jag hade för mig att det stämde någorlunda. . .

Rätte mannen

Så en höstdag 1974 kom en man ut till Långedrag där jag stod och höll på att avrusta min Andunge.

Vi började prata båt. Han frågade om det låg en 14-julle som var till salu i hamnen. Jag pekade ut var jullen låg och han gick och tittade. Men snart kom han tillbaka. Bättre båtar hade han sett, sa han.

Sedan började han intressera sig för Andungen. Han gick runt båten, smekte den och beundrade de vackra linjerna och formerna. Jag instämde.

Han hade nästan inte sett en Andunge förut visade det sig. Den här mannens första närmare bekantskap med båttypen var som att tända på en jättebrasa som sakta började brinna och sen inte går att släcka. Han köpte båten.

Vem mannen är?

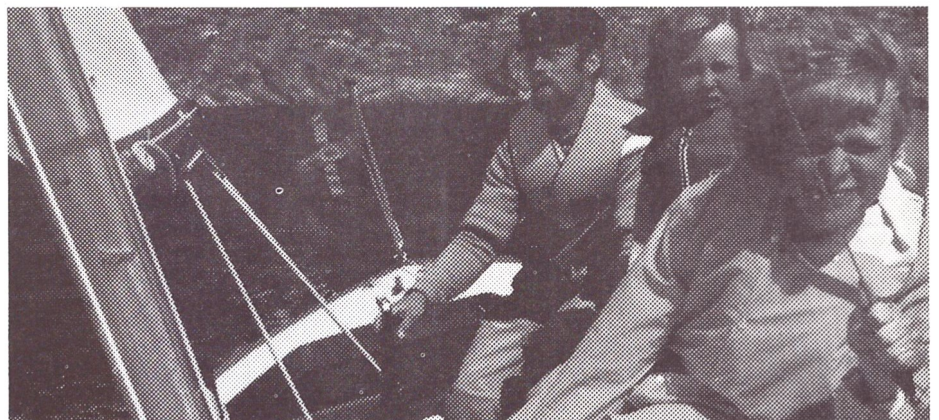
Jo, Tore Hallin som så småningom kom att bli sekreterare i klubben efter att på det här sättet, mer eller mindre av en tillfällighet kommit i kontakt med klassen.

Det var ju rätt man på rätt plats.

Seglarhälsningar
S 18 "Sasse"



Carl-Axel Ericson



Carl-Axel "Sasse" Ericson som rorsman i S18, gastad av dottern och Björn Hallin, som till efterföljande ägaren Tore Hallin. "Sasse", en välkänd profil inom Svensk Andungeklubb, ägde båten i sammanlagt fjorton år.

Långseglartips från "Väst-And"

Under senare delen av 60-talet utvecklade Lennart Äpelstrand långfärdsseglandet i sin då ägandes Andunge S75 "Väst-And". Besättningen bestod vid nästan alla långturer av fyra vuxna. Så många kan bli nog så jobbigt om man inte gjort de rätta förberedelserna och har en väl anpassad och utprovad utrustning. Det kan säkert de flesta som långseglat även i betydligt större farkoster än Andungen skriva under på. Det tyckte Lennart också i början. Men vid varje seglats fann han och besättningen nya praktiska lösningar för att underlätta livet ombord. Här delar han med sig av erfarenheterna.

Långseglandet kan delas upp i fyra huvudpunkter:

- Båtens fart
- Segelutrustningen
- Sjösäkerheten
- Utrustningen ombord

I planeringen inför en långsegling bör man se hur många timmar per dag det kan anses realistiskt att segla. Detta beror bl. a. på hur bra gaster som ingår i besättningen. Erfarenheten har visat mig att 7 – 10 timmar är lämpligt. I extremfall har vi kommit upp i 18 timmar. Som kryssningsfart får 4,0 knop betraktas som ett mycket bra medelvärde. Som högsta fart kan man kalkylera med cirka 5,3 knop. Maximalt gör båten som displacementbåt 5,9 knop. Man bör också hålla i minnet att Andungen med sin höga prismatiska koefficient är en typisk hårdvindsbåt som kräver variation av segelytan, speciellt vid långfärdssegling, för att besättningen inte skall bli uttröttad.

Vi hade i vår båt följande segel:

Kryssfock	3,6 m ²
Genua	5,3 m ²
Stormfock	1,8 m ²
Storsegel	10,4 m ²
Stormstor	5,4 m ²
Spinnaker	14,0 m ²



Stormställ rekommenderas

Storseglet var sytt så att det kunde revas till 7,9 m². Med denna segeluppsättning kan man segla i alla vindar upp till cirka 20 m/sek. Med fock plus storsegel får man segelytor enligt figur 1 och 2a–d.

Detta ger en god variation, men jag skulle önska att förtriangeln var litet större för att bättra på lättvindsegenskaperna.

Vid undanvindssegling är det skönt att sätta spinnakern och komma upp i en segelyta på totalt cirka 30 m². Jag rekommenderar varmt att sy upp ett stormställ till båten så att det går att segla varje dag.

Sittbrunnssäck för säkerheten

Trots att Andungen har låga fribord är det sällan någon sjö kommer in

över däck. Normalt är det endast den som blåser in på kryssen. Vid segling utomskärs bör man akta sig för den sjö som kan rulla in över låringen.

För att inte vattenfylla båten hade vi en lucka i mahognyfanér över "svärmorsbrunnen". Den var tätad med en gummipackning mot toppen av sargen. I förliga delen av brunnen använde vi en sittbrunnssäck som var monterad till sargens ytterkant (se figur 3).

Med tanke på detta med fria vätskeytor är detta den ur säkerhetssynpunkt viktigaste detaljen vid segling utomskärs. Fastsatt i en lina hade vi en pyts och öskar för att kunna ösa läns.

På framkanten av sittbrunnssäcken var en dragkedja monterad, så att vi kunde komma åt de viktigaste sakerna. Inte minst förstär man att uppskatta sittbrunnssäcken när man seglat en hel dag och lägger till fram på kvällen. Då är båten torr, vilket är mycket gott när natten kommer. Med en fuktig båt blir det väldigt rått. Väl i hamn sätts bomtältet (fig 4) upp så att man får sina "två rum med spritkök".

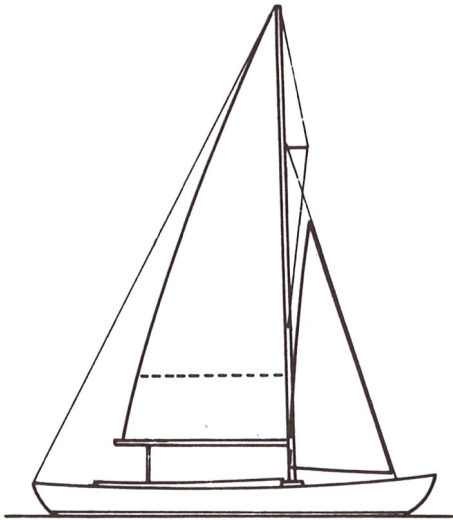


Fig 1. Normal segelyta 14,0 m².

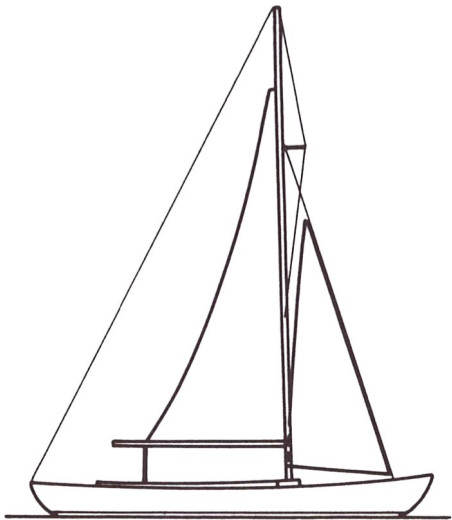


Fig 2c. Segelyta 9,0 m².

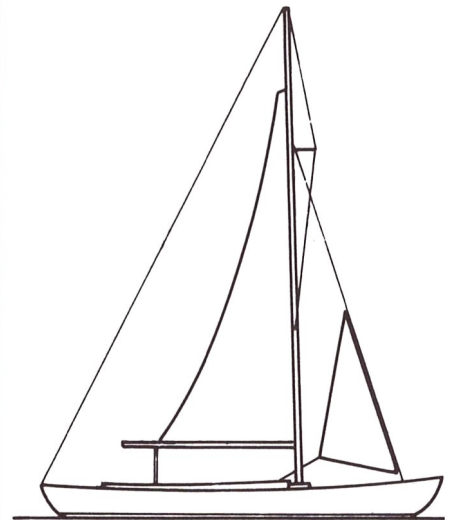


Fig 2d. Segelyta 7,2 m².

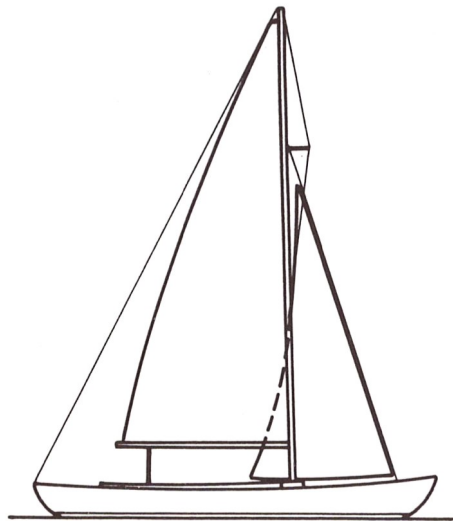


Fig 2a. Segelyta 15,7 m².

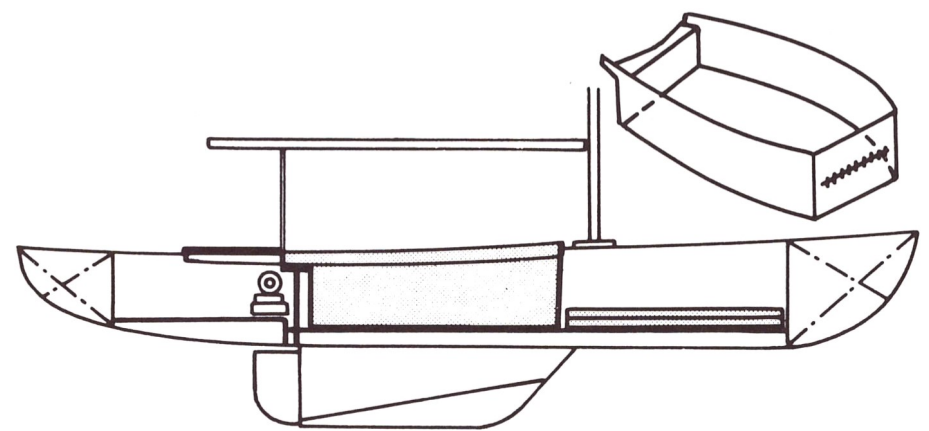


Fig 3. Sittbrunnssäck samt lucka akter ökar väsentligt säkerheten.

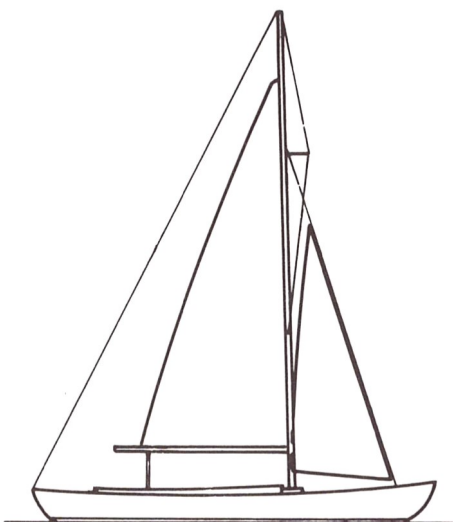


Fig 2b. Segelyta 11,5 m².

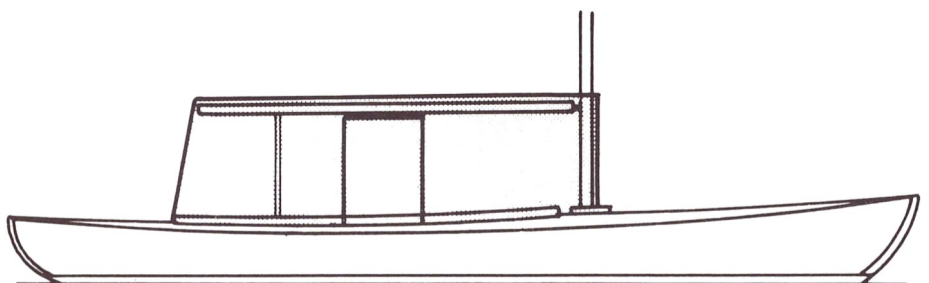


Fig 4. Bomtält monterat.

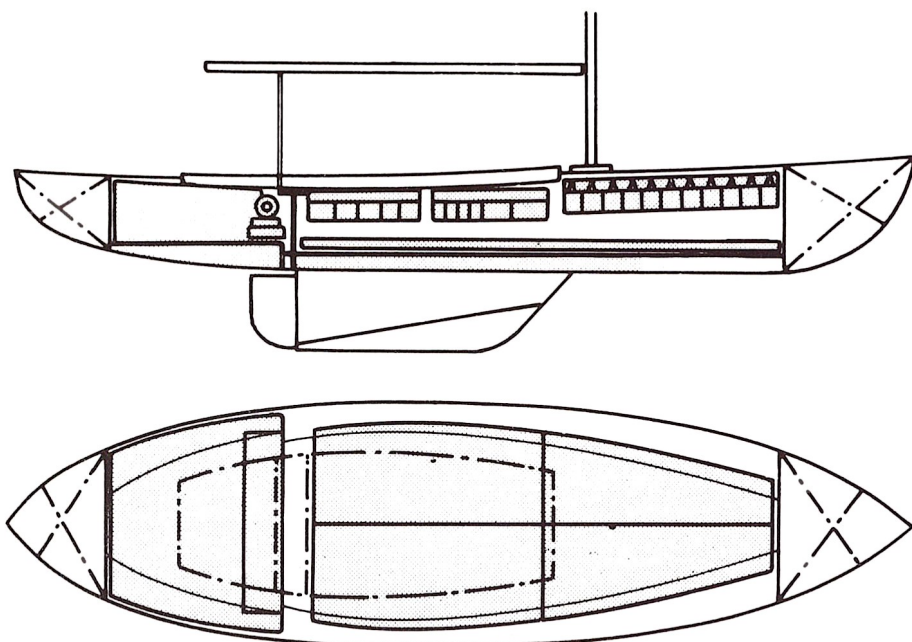


Fig 5. Placering av madrasser, bagage akter och stuvningsfack bordwärts.

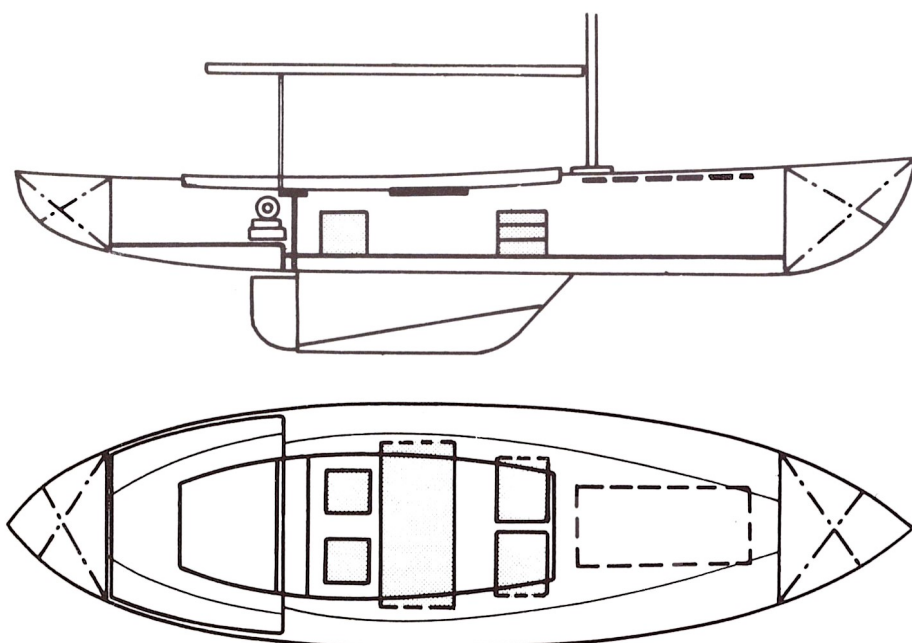


Fig 6. Matplatsen samt stuvning av bordet.

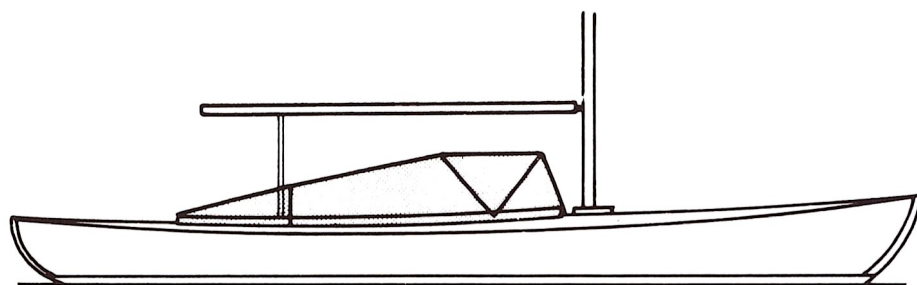


Fig 7. Delbart kapell med bågar.

Äta och sova

Nu kommer vi till den bit av båtlivet som kanske är den väsentligaste: äta, dricka och sova i båten. Fig 5 visar hur vi hade arrangerat de fyra madrasserna mellan hjärtstock och frontskott. Denna lösning ger en totallängd av cirka fyra meter. Förkanten av madrasserna går upp litet efter bordläggningen. Detta för att de som sover under däckets skall få bättre benutrymme.

Allt bagage och mat placeras akter om hjärtstocken, både över och under durken. Ordningen måste vara god så att saker som hör ihop placeras på samma ställe. Annars är det lätt att riva upp i hela båten, till exempel när man skall äta.

Motorn har enligt figuren också placerats i utrymmet bakom hjärtstocken. Hos oss låg den tvärskepps i en låda som var odränerad för att inte får olja i båten. I lådan förvarades också bergdubbar, verktyg, dragg och lina.

Under däckets bordwärts vid vägaren om styrbord och babord fanns fack för förvaring av totalt 22 stycken 33 cl flaskor. Facken i sittbrunnen var endast placerade på en sida och innehöll de saker som användes mest. På andra sidan satt paddel, spinnakerbom och båtshake. Mat i konservburkar förvarades under durken.

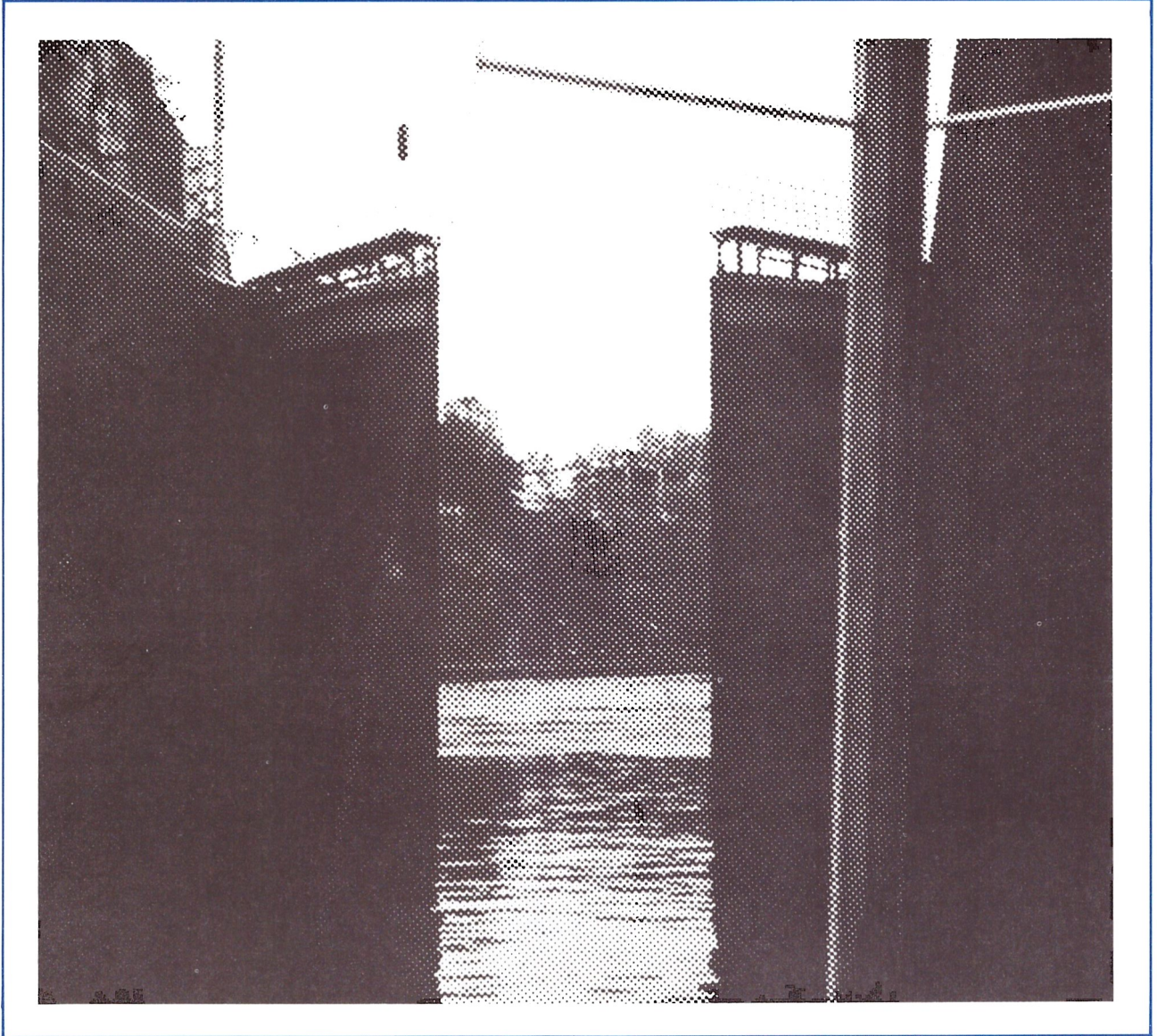
Att ha ett bord med sig förhöjer trevnaden mycket. Placering framgår av figur 6. Bordet stuvades hängande under däckets. I sittbrunnen ger det plats för fyra personer.

Vid längre turer måste man använda bomtält och sittbrunnssäck då kapellet med bågar är svårt att stuva undan. Kappellet med bågar (figur 7) är lämpligast att använda vid weekend-turer.

Detta var litet om hur vi hade löst våra problem. Med litet fantasi kan Du säkert göra det ännu bättre. Lycka till med seglandet och låt Andungen leva kvar som den lilla båten för de långa seglatserna!

L. Apelstrand

Lennart Apelstrand



En av de många slussportarna i Dalslands kanal.

Bohuslän runt med Andungen

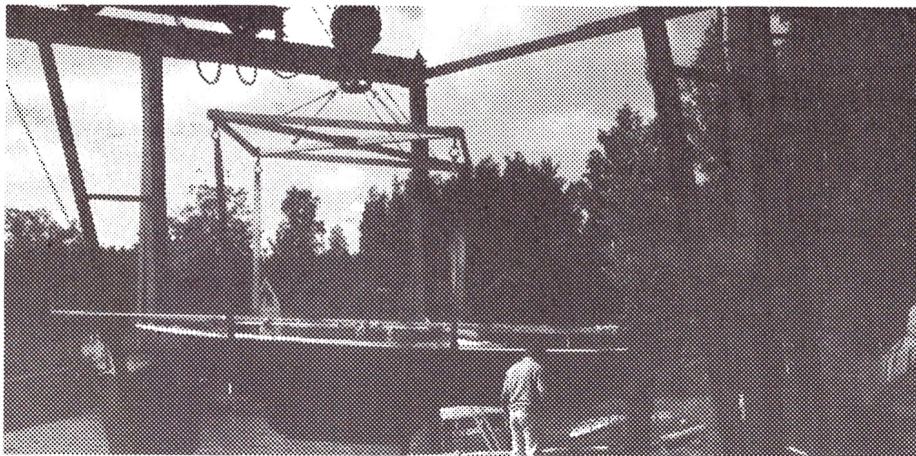
Att segla längs Bohuslän är knappast någon ovanlighet för andungeseglare. Men att segla runt Bohuslän går väl inte? Jo, det var just vad Arne Wolgast och fästmon Märta gjorde sommaren -78. Det var en färd som bjöd på segling i både salt och sött vatten, lastbilstransport, vackra naturupplevelser och en för västkustsegelare något annorlunda "grundkänning".

Avfärden från Billdal var planerad till lördagen den 9 juni. När vi vaknade på morgonen blåste det hårt från väster och efter en stunds överläggning beslöt vi att skjuta på avfärden till vinden lagt sig. Det blev inte någon bättring den dagen och på söndagsmorgonen var den västliga vinden fortfarande frisk. Det var emellertid inte värre än att vi tyckte att vi kunde ge oss av. Vi satte stormfocken, tog in ett rev i storen och anträdde färden.

Redan på Rivöfjorden började vinden friska i och när vi hade passerat Kalvsund gick det inte att segla utan mycket kraftigt fladder i den re-vade storen; säkert 20 m/s i byarna! Det var i tuffaste taget för att fortsätta färden ut på Sälöfjorden. Vi tog därför sikte på hamnen på Källö-Knipplan och när vi rundade piren stod några bekanta och vinkade vid kajen. Det var "Sasse" och "Benet" och deras familjer som hade varit på väg att korsa Sälöfjorden men vänt och sökt nödhavn. Vi förtöjde intill deras båtar och fick på det sättet trevligt sällskap medan vi väntade ut ovädret.

I väg norrut

Efter nästan ett dygn hade regnet upphört och vinden mojnade så att vi tillsammans med Carl-Axel och Kurt kunde ge oss iväg. Efter en stunds kappsegling skiljdes våra vägar. Vinden mojnade snabbt och vi kom inte längre än till Långe Udd på Instön den dagen.



I Idefjorden lyftes båten på lastbil för den tre mil långa landtransporten till Nössemark och det dalsländska sjö- och kanalsystemet.

Nästa etapp gick till Lavö innanför Gullholmen. Vädret var soligt och fint, men det var ganska kallt i vinden. Det blev en underbar försommarkväll och vi fick sällskap av en fårscock och några gökar.

Dagen därpå var det ganska fint väder med mycket skiftande vindförhållanden. Efter ett strandhugg på Smögen med besök på fiskauktionen och kondis hade det blivit bleke och vi satte för första gången på snurran. Vi styrde in i Sotenkanalen och hittade en fin natthamn på Aspholmen utanför Bovallstrand.

Dans på Koster-brygga

Färden gick vidare via Hamburg-sund, övernattnings på Björnåsen vid Musösältnan, Ramsö och vidare till Jutholmen utanför Sör-Koster. Där stannade vi två nätter och gjorde kortare utflykter för att fiska och dansa på Nord-Kosters brygga.

Vädret hade hela tiden varit fint och på söndagsmorgonen blåste det en svag sydvästlig bris. Spinnakern åkte upp för första gången under resan och vi fick en underbar tur ge-

nom Kosterrännan och vidare in mot Tjurholmen ett par distansminuter norr om Strömstad. Där gick vi iland och lagade middag på nyfångad fisk och stuvad strandkål och tillbringade sedan natten i Kungsvikshamn.

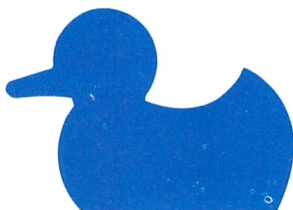
Kappsegling med busshållplats

Vi hade nu kommit upp till farvatten där man kanske inte seglar så ofta. Vägen från Kungsvikshamn och in mot Svinesund bjöd inte på några större sensationer. Singlefjorden är fattig på öar och berget på fastlandet stupar brant ner i havet.

Redan ute vid Koster kunde man se en försämring av vattnet och ju närmare Halden vi kom desto mer brunfärgat blev det.

En sydvästlig bris gav god gång in i Idefjorden och när fjorden smalnade och vinden avtog fick vi god hjälp av en kraftig inåtgående ström. Efter ett strandhugg vid Svinesund, där vi handlade och åt middag, hade strömmen vänt och var kraftigt utåtgående. Vinden hittade dock fortfarande ner mellan bergen så att det gick att ta sig fram med segel.

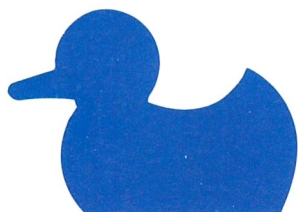
Det mojnade emellertid efterhand och när vi efter en stund närmade oss en trång passage upptäckte vi att vi låg och kappsegelade med en busshållplats på vägen vid stranden. Vi gjorde ganska god fart genom vattnet men strömmen gjorde att busshållplatsen vann på oss. Det var dags att ta fram snurran!



Lortvatten

Vi hade blivit förvarnade om att vattnet vid Halden var mycket dåligt, men verkligheten överträffade våra vildaste farhågor. När vi siktade staden hade vattnet antagit färgen av kaffe och det blev bara värre ju närmare vi kom. Vart man såg bubblade sumpgas upp från botten och det lukade "pyton".

För att kunna komma in i hamnen i Halden är man tvungen att fälla masten. Det gör man lämpligen vid järnvägsbron som går över hamnkanalen. Med masten på däck körde vi en rundtur på kanalen i Halden. Längre in i stan var vattnet snarare rött än brunt. Den kvällen somnade vi till ljudet av sumpgasbubblorna som förde med sig stinkande kakor av ruttnande pappersfibrer till ytan.



På lastbil

Vi hade beställt biltransporten till halv nio på tisdag morgon och bilen infann sig punktligt. Lastningen av båten gick snabbt och smidigt och efter tre timmar och tre mils resa var båten sjösatt och påmastad i Nössemark.

Vi seglade ut i Stora Le och samtidigt passade vi på att storstäda båten för att få bort all lort från Halden. Sjön är på båda sidor omgiven av tät granskog och här och var ligger gårdar utspridda. Det blåste en lätt västlig bris och vi kunde segla längs sjön med god fart. De höga stränderna gjorde att vinden blev ganska byig.

När vi närmade oss Lennartsfors vek farleden av mot öster, vinden ökade och vi slörade med god

fart fram mot Foxen. Väl ute på Foxen måste vi gira nära 180 grader för att få kurs mot Lennartsfors.

Första slussen

Strax innan slussarna i Lennartsfors fanns en liten brygga där vi förtöjde. Till fots kunde vi sedan studera hur det gick till att slussa. Eftersom det var första slussen måste vi lösa slusskort à 85 kr och samtidigt fick vi klart för oss att vid resa genom Dalslands kanal betalar man dessutom extra till slussvakten; 1.50 för varje sluss eller broöppning. När vi tittade ner i slussen såg vi ett djupt, mörkt hål klätt med fuktiga stenar. Fy så otäckt!

Slussningen var betydligt lättare än vi föreställt oss, men vid sista slussen strejkade givetvis motorn och Arne måste paddla ut i Lelången. Efter mycket arbete och förtret startade motorn igen och vi åkte till Rönningen och stannade för natten.

Skäl för namnet

Lelången gör verkligen sken för namnet! Från Lennartsfors i ena ändan till Bengtsfors i den andra är det ungefär 23 distansminuter. Påföljande dags morgon visade sig vädret vara idealiskt för att tillryggalägga denna sträcka. Solsken och en sydvästlig bris (tvärs sjön) som var tillräckligt stark för att hitta ner mellan granarna och ge god fart. Vid middagstid förtöjde vi vid Bengtsfors välordnade gästhamn. Det hade hunnit bli ordentligt varmt, så den närbelägna glasskiosken besöktes omedelbart. Efter att ha kompletterat proviantförrådet och hos ortens mopedförsäljare införskaffat ett nytt tändstift till motorn fortsatte färden.

Som i en regnskog

Det är två broar och tre slussar som skall passeras i Bengtsfors (6 kr till slussvakten!) och därefter vidtar en

liten, långsmal sjö som heter Bengtsbrohöljen. Efter att ha passerat en järnvägsbro och ytterligare tre slussar var vi nere i Billingsfors.

Hela denna sträcka är mycket naturskön. Genom den goda tillgången på vatten blir grönskan efter stränderna översvallande. Lövträden böjer sina kronor ut över vattnet och vi fick ibland en känsla av att vi befann oss i en tropisk regnskog. Även blomsterprakten är vid denna årstid fantastisk. Detta gäller inte enbart de vilda blommorna som finns överallt utmed stränderna utan i lika hög grad planteringarna vid slussvaktarstugorna. Dessa stugor disponeras av slussvaktarna och är tillsammans med tillhörande trädgård alltid mycket välskötta.

Annorlunda "grundkänning"

Efter några slussningar vid Billingsfors kom vi ut på Laxsjön. Klockan hade blivit så mycket att det var dags att börja leta efter natthamn. Vi fick syn på en fin vik och närmade oss försiktigt land. Sjöarna i Dalsland är inte sjömätta utom vissa leder, så därför kan man inte lita på sjökortet. Botten började synas, men djupet tycktes vara fullt tillräckligt. Det var fortfarande ett par meter kvar till stranden.

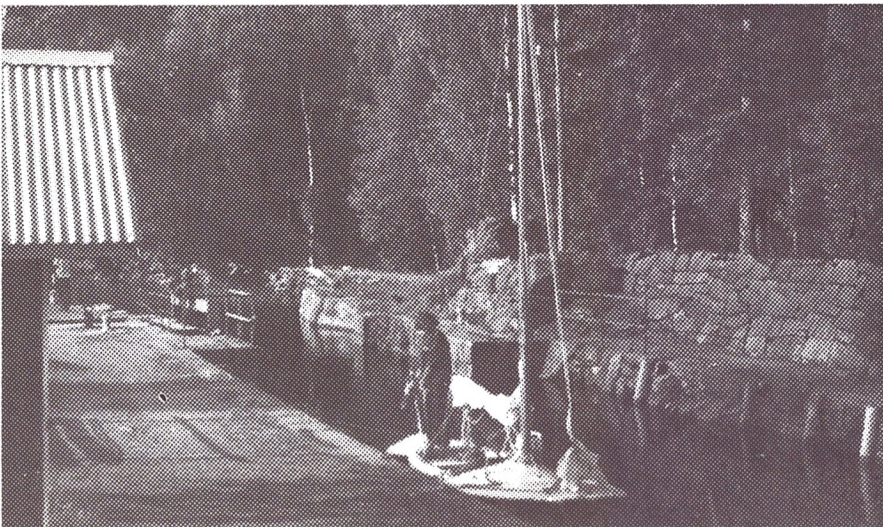
Men plötsligt brakade det till och torra grenar och kottar ramlade ner på däck. Vi hade varit så koncentrerade på att kontrollera djupet att vi inte hade uppmärksammat att träden sträckte sig flera meter ut över vattnet. Detta upprepade sig sedan vid ytterligare ett par tillfällen. Västkustseglare är inte vana vid skogen.

Väntan på broöppning

Första slussningen Långbron. Först måste vi emellertid ha en broöppning. Men ingen aktivitet syntes iland så vi tutade (med ett signalthorn kopplat till luftmadrasspumpen) ett par gånger för att väcka uppmärk-



På vissa partier är grönskan efter stränderna översvallande – som att åka båt i en tropisk regnskog.



Väntan på slussöppning.

samhet. Inte heller detta gav något resultat, så det var bara att lägga till vid närmaste brygga.

Efter att ha knackat på hos slussvakten blev vi upplysta om att bron var trasig och reparatören var på semester. Det lät ju verkligen hoppfullt! Efter några telefonsamtal lyckades man få tag på reparatören och han lovade komma om ett par timmar. Det var bara att ta det lugnt och avvakta. Efter en stund kom reparatören cyklande och vi kunde ganska snart fortsätta färden.

Ingen spinnaker över akvedukten – tyvärr

Dals Långed med fyra slussar kom härnäst. När vi kom dit höll man på att slussa upp några båtar, så vi fick vänta en god stund. Slutligen blev det vår tur. De tre första slussarna passerades snabbt, men vid den fjärde blev vi stoppade och måste invänta en liten ångbåt med ”de gamlas utfärd”. Har man tur kan slussningarna gå mycket fort, men man måste ibland också vara försedd med ett stort tålamod.

Ytterligare en bit ner genom sjösystemet kom vi ut på Åklången. Ungefär mitt på denna sjö viker farleden av på en smal kanal och vi var strax framme vid Håverud. Tyvärr var det vindstilla den dagen så en gammal dröm om att segla spinnaker över akvedukten kunde ej gå i uppfyllelse. Nu återstod bara tre slussar innan vi skulle vara ute på Vänern. Efter ett visst dröjsmål hade vi passerat slussarna vid Upperud och sedan hittade vi ett fint övernattningsställe i Svanskila.

Ut på Vänern

Nästa dag var midsommarafton. Det var disigt i luften och inte en vindpust kunde upptäckas. Vi passerade den sista slussen vid Köpmannebro och kom via en kraftigt slingrande farled ut på Vänern.

Vattnet var spegelblankt och sikten dålig, så vi måste gå på kom-

pass mot Hjortens Udde. Resten av sträckan ner mot Vänersborg bjuder på mycket få bra hamnar. Vi valde att lägga till i Vaholmsviken. Vädret var grådaskigt och vi riggade upp bomtältet och dukade en midsommarsupé.

Busväder

Midsommardagen bjöd på dåligt väder med hård, sydvästlig vind och åskskurar. Vinden var stick i stäv och sjön krabb och besvärlig. Vi hade ett ganska pressat tidsprogram och var tvugna att med revade segel pressa oss fram genom busvädet. När de mörka molnen passerade blev vinden så kraftig att vi måste ta ner focken helt för att kunna hålla båten upprätt.

Efter 15 distansminuters hård kryss var vi framme i Vänersborg. Vi stannade en stund i gästhamnen och torkade oss själva och båten för att sedan fortsätta mot Trollhättan. Vi hann lösa slussavgift och passera den första slussen innan det var dags att

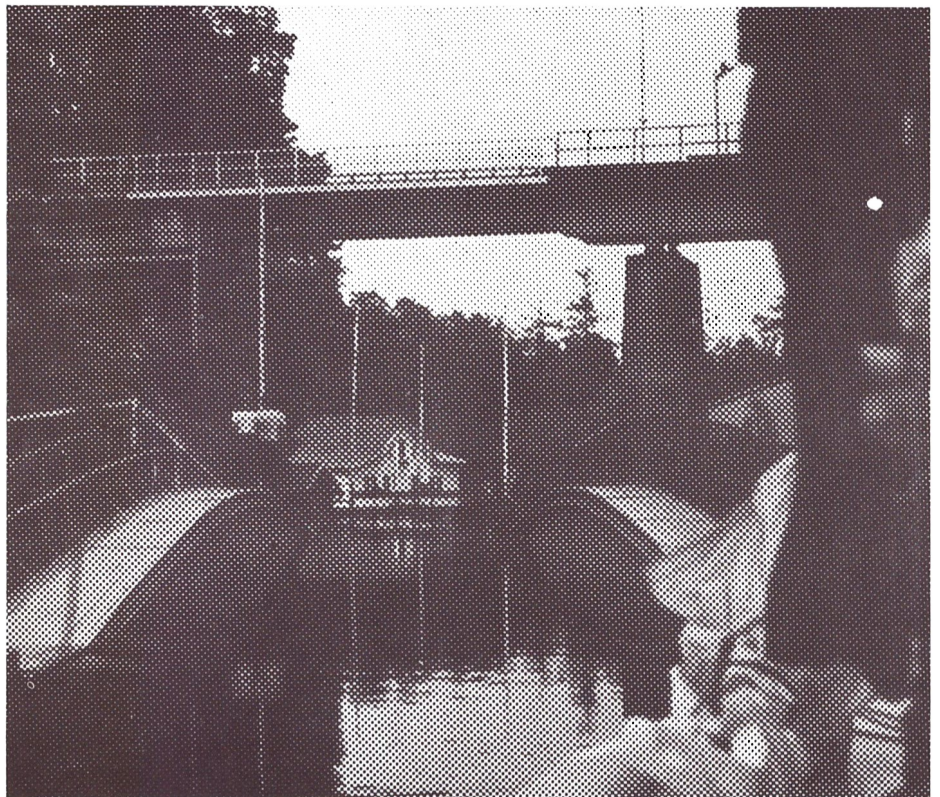
lägga till för kvällen. Det kostade totalt 75 kronor för slussarna i Trollhättan och Lilla Edet.

Hemma igen

Vi hade nu kommit till sista dagen på semestern och hade siktet inställt på Billdal. Det blåste syd-sydväst 15 m/sek och färden ner för älven blev inte den lugna tur som vi hade väntat oss. Den kraftiga vinden rakt mot strömmen rev upp en krabb sjö och hela dagen blev enda stampande och skvättande.

Klockan sju på kvällen var vi i Långedrag, motorn stuvades in och vi seglade sista biten till Billdal dit vi anlände halv elva. Det hade varit en händelserik resa!

Mårten Svensson
Arne Wolgast



Över akvedukten i Håverud. Tyvärr kunde Arnes gamla dröm att segla spinnaker över akvedukten inte gå i uppfyllelse.

Nils-Bertil Faxén

– numera välbeställd rektor i Borås – berättade om gamla tider och om diverse äventyr som han själv och andra råkade ut för. Bland de andunge-seglare som han med stor respekt nämnde var förutom den helt suveräne Pelle Seldén själv *Gunnar (Jimmy) Dahlsten*, nu känd som f. d. mölnlyckechef och f. n. ledande STAB, *Stig Taube* – Everts brorson – och *Carl-Axel "Sasse" Ericson*, välkänd i vida seglarkretsar.

Nybliven ägarinna till Andunge S 8 är charmiga *Kajsa Sandström*, dekoratris vid Stadsteatern, som dagen till ära målat en jättedekoration med andungemotiv. Tavlan utlottades på festen, och vem vann den om inte Per Seldén? Så den fick vackert hänga kvar på fondväggen.

Andungenålar i silver hade tillverkats av hedersmedlemmen och silversmeden *Barbro Edlind-Svensson*, och de pryder nu en mängd kavajslag. Bland andra "Sasse" Ericsons. Han blev nämligen också vald till hedersmedlem i SAK och förärades en nål under stora applåder.

Äldste andungeägare

I alla bemärkelser äldste andungeägare på festen var annars Thor Larsson med sina 83 år på nacken, men som verkar vara minst 20 år yngre. Han ses på somrarna i sin nummerlösa (egentligen nr 12), blykölade Andunge, som han ägt sen

1964. Hans första båt med nr 4 i seglet köpte han dock redan 1955, men den brann upp långfredagen 1964.

Efter våra veteraners tillbakablickande kunde vi beskåda en modell av den nya plast-Andungen som just förbereddes och som förhoppningsvis medför en renässans för vår fina klass. Sålunda kunde vi under jubiléet också få en glimt av den förhoppningsvis ljusnande framtid för Andungen.

Så var det botten opp och klackarna i taket, när alla seglade ut på dansgolvet till långt fram på småtimmarna. "Nemo saltat sobrius", sade redan de gamla romarna, och det gällde också vårt lyckade 20-årsjubiléum med inte bara mycket gott att äta utan också så mycket att dricka att det räckte även till lussefesten.

Bosse Wallman

Bosse "bow" Wallman
i S 31 "Rapp"



Andungen – ett kvalitetsbygge – men den kräver underhåll

De stora och släta ytorna i bordläggning och däck och den enkla och ändamålsenliga konstruktionen gör Andungen förhållandevis lätt att underhålla. Så länge båtarna är i mycket gott skick är det årliga arbetet knappast värre än med en motsvarande plastbåt.

I vissa avseenden är Andungen emellertid känslig för bristande underhåll. Här följer några viktiga saker att tänka på och tips om restaureringsjobb. Det går faktiskt att klara ganska avancerade arbeten själv.

Men först litet bakgrund om de svenska träandungarna

Av våra svenska andungar är de äldsta byggda hos Tore Larsson i Kungsviken, Orust, i mitten av 50-talet. De är rejäla byggen och i allmänhet ännu i mycket gott skick trots att flera av dem kappsegats mycket hårt under alla år. 1956 – 57 började andungarna byggas på Skåléns varv i Säffle. Samtliga med segelnummer 14 och däröver är byggda där utom någon enstaka norsk import.

Sista båten från Säffle färdigställdes 1968 och fick numret 82. Skålénbyggena bordlades med afrikansk mahogny och blev både vackra och lätta. Konstruktionen detaljförbättrades successivt, och de senare årens byggen är av ypperlig hög klass.

Konstruktionen

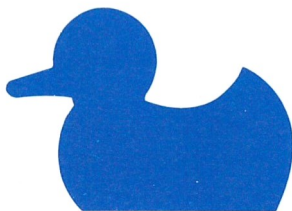
Andungen kan sägas vara konstruerad för att bli billig att bygga och samtidigt enkel att underhålla. Skroven bordfylldes inte som i traditionellt bygge på de egna spanten (resningen) utan på en särskild mall eller ställning, varigenom båtarna blev

mycket lika. Bordläggningen är 15 mm tjock, lagd i kravell och, som nämnts, oftast av afrikansk mahogny.

Stävar, kölplanka och bottenstockar är av ek. Spanten sattes i efter bordfyllnaden. De är skruvade till bordläggningen och mäter endast 20×25 mm i tvärsnitt.

Fenkölen består av gjutjärn och tryckimpregnerat dödträ. Den är fästad till bottenstockar och kölplanka med fyra bultar. Däcket består av 8 mm marinplywood på fribärande balkar av fur. Mast och bom är oftast av gran och limmade i två halvor med massivt tvärsnitt.

Kölbultar, roderhylsa, mastfot, fiolspridare mfl. beslag är på de allra flesta båtar av galvaniserat material. Rostfritt ansågs för tjugo år sedan vara alltför dyrt.



Tidigt i – tidigt upp

Mahognybåtarnas bordläggning är vacker och lätt, men den har nackdelen att suga upp mer vatten än tex. hondurasmahogny eller oregon pine. Det betyder att man måste akta sig noga för frostsador och uttorkning.

En gyllene regel är att Andungen måste i sjön tidigt på våren och tas på land tidigt på hösten. Får hon torka ut för länge en solig vår spricker limfogarna mellan borden upp, och utsätts hon för nattfrost strax efter upptagningen kan hon få allvarliga skador pga frostsprängning.

Linolja duger gott

För att minska träets vattenupptagning bör man hålla bordläggningen väl

inoljad, särskilt under vattenlinjen. Linolja duger gott, gärna med inblandning av cuprinol eller liknande i botten. Kölsvinet bör behandlas varje år med en sådan blandning, vilket åtminstone på äldre båtar är betydligt bättre än att endast måla.

Se upp för uttorkning!

Fribordet kan bara behandlas när man slipar ned båten och det bör inte ske alltför ofta. Endast vissa av de äldre båtarna är så uttorkade att det kan vara motiverat att slipa ner dem av den anledningen. Kom ihåg att träet är dubbelt känsligt för uttorkning när lacken är borta! Stryk på olja och impregneringsmedel upprepade gånger. Tvåkomponentsfernissor som inte fäster på linoljebehandlat trä bör naturligtvis undvikas.

Förstaven känslig

Att fukt letar sig in i träet i spunningen vid förstaven är ett problem på alla träbåtar. Är träet inoljat och impregnerat och fernissan resp. vattenlinjefärgen i gott skick är dock risken liten. Ett sätt att hålla detta känsliga parti väl impregnerat kan vara att borra en fördjupning i stäven inifrån och fylla den varje vår med en blandning av linolja, impregneringsmedel och terpentin.

Däcket tätt med silikon

Ett däck som inte är tätt kan medföra rötskador i plywood, balkar och bordläggning. Särskilt förrådiska är de äldsta båtarnas dukade däck. Man bör naturligtvis se upp med skarvarna mellan plywoodskivorna. Vanligare är dock att man får sprickor mellan däcksplywooden och relingslisten resp. sittbrunnssargen. Det beror på att listen och sargen utsätts för rörelser vid påkänningar. Resultatet kan bli rötskador i översta bordet respektive på sargens insida.

Ett effektivt botemedel är att använda silikonkitt, som fäster bra

och håller sig mjukt år efter år. Detta gäller också röstjärnens genomföringar och alla däckbeslag.

På flera äldre båtar är bordläggningen skadad vid röstjärnets infästning, vilket beror på att genomföringen i däckets blivit otät vid kraftiga påkänningar. Fukten följer då röstjärnet ner och letar sig ut i bordläggningen.

Viktig ventilation

Fukt kan också orsaka bekymmer när den kommer inifrån. Det är naturligtvis bra att ha kapell på båten när den inte seglas, men det bör ha ordentliga ventilationsöppningar och absolut inte vara av fukttätt plastmaterial. Fukt som är instängd i båten kondenserar på däckets undersida och bordläggningens insida när det blir kallt på natten. Oftast sker det inne vid för- och akterstaven där avkylningen går fortast.

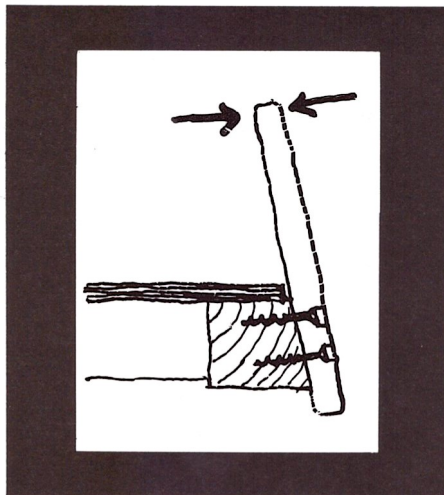
Om bordläggningens insida är dåligt ytbehandlad går fukten in i träet men hindras från att torka ut av utsidans lackskikt. Detta kan leda till skador utefter hela spunningen, alltså inte endast nere vid vattenlinjen. Man bör därför tänka på att hålla insidan väl ytbehandlad i för- och akterpiken. Naturligtvis hjälper det också om träet är väl inoljat och impregnerat. Man bör också se till att luft kan cirkulera ordentligt ända in till för- och akterstävarna.

Kölen

Kölen kräver också en del underhåll. Många oroar sig för att dödträet skall ruttna, men det är tryckimpregnerat och prov har visat att ev. missfärgningar och rötangrepp varit mycket ytliga.

Järnkölen däremot orsakar mer bekymmer, åtminstone om man är angelägen att undvika rostutfällningar. Den enda något så när varaktiga metoden är förmodligen att sandblästra hela kölen och sedan omedelbart (innan en ny oxidhinna bildas) ytbehandla den med t. ex. epoxitjära.

Men man kommer inte åt järnets översida, där det fuktiga dödträet ligger an. I skarven järn-dödträ får man alltid räkna med en del rost. Den enklaste metoden är utan tvivel att gå på med stålborste, göra rent så gott man kan, måla med rostskyddsfärg och kallt räkna med att få upprepa proceduren till nästa år.



På en del båtar kan det uppstå sprickor mellan däcksplywooden och sittbrunnssargen. Det beror på att sargen utsätts för rörelser och påkänningar.

Bottenstockar kan man byta själv . . .

Slutligen ska vi beskriva några större arbeten som kan bli aktuella på äldre båtar.

På de andungar som varit utsatta för frostsprängning har skador visat sig vid bottenstockarnas ändrar, dvs. på insidan ungefär i höjd med vattenlinjen. När bordläggningen frostsprängs vill den utvidgas. Följden blir antingen en "utbuktning" ovanför bottenstockarna (ofta med sprickor mellan borden och ett eller annat knäckt spant som resultat) eller att bordläggningen lämnar bottenstockarna, så att man får ett mellanrum på någon centimeter vid deras ändrar. Bådadera är allvarligt eftersom båten försvagas och kan skadas ytterligare vid segling i hårt väder. Men vad kan man göra åt det?

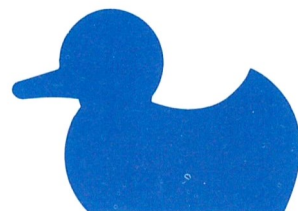
Skall man få båten i skick som ny igen måste flera spant och bord bytas, men det behöver inte vara nödvändigt. Har skadorna visat sig

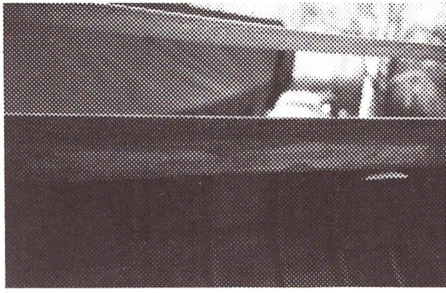
ovanför bottenstockarna kan man limma om eller sprunsa nåten. Sprunsning innebär att man sågar upp den spruckna fogen mellan borden och limmar i en tunn list av mahogny. Spruckna spant bör dubbleras kring det skadade stället. Har bordläggningen lämnat bottenstockarna kan man passa till bitar av ek för att fylla ut mellanrummet. Nya skruvar sätts i utifrån där bordläggningen är frisk. Ett annat alternativ är att byta hela bottenstockarna vilket kräver att man får loss dem från kölbultarna. Kanske är det dags att också byta bultarna?

. . . liksom kölbultar

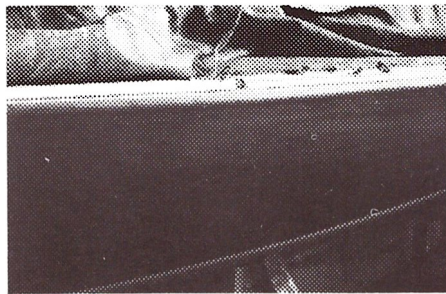
Om man vet att båten varit med om en kraftig grundstötning och om rost har fällts ut i dödträet och vid bottenstockarna under många år är det förmodligen lämpligt att byta kölbultar. Det är naturligtvis ett komplicerat arbete, men med lite hjälp kan man klara det själv. Så här gjorde vi på S15:

Muttrarna i bottenstockarna gick att lossa sedan vi huggit ur en bit av omgivande trä (bottenstockarna skulle ändå bytas). Bottenstockarna skruvades loss från bordläggningen och tvingades sedan med kilar och handslägga (försiktigt!) upp över bultarna. Kölen (järnköl plus dödträ) pallades upp och därefter vidtog det mest spännande momentet: Att lyfta av skrovet från kölen. Med kilar mellan dödträ och kölplanka lossades skrovet successivt och kunde lyftas av (ca 350 kg). Kölplankan hade vid en av bultarna en lask, som orsakade en del problem eftersom den öppnade sig. Dödträets lameller avlägsnades en efter en, varefter vi kunde konstatera att bultarna verkligen var så angräpnade att det var idé att byta dem. Rosten hade hunnit längst ungefär vid kölplankan.





Resultatet av läckage mellan däck och sittbrunnssarg kan bli det här: Lacken släpper på sargens insida och det uppstår risk för rötskador. Silikonkitt är ett effektivt botemedel.



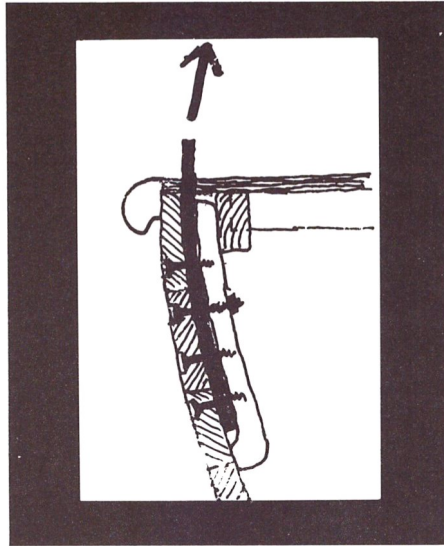
Vissa äldre båtar har fått bordläggningen skadad vid röstjärnens infästning.

Nya hål

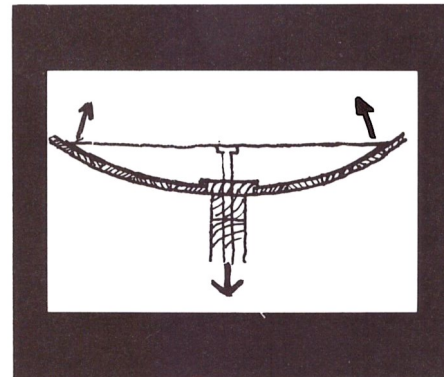
Det gick faktiskt att gänga ur någon av bultarna ur järnkölen. De andra kapades med bågfil. Nya, syrafasta bultar i något grövre dimension hade gängats i båda ändar. Med hjälp av en av våra duktiga maskiningenjörer i klubben (utan sådana vore naturligtvis varje tanke på kölbultsbyte dödfödd) och en bormaskin med elektromagnet och specialtillverkad gigg borrades och gängades nya hål i järnkölen.

Noggrannhet

Det är viktigt att vara noggrann, så att de nya bultarna pekar rakt upp när man gängar i dem. Hålen i dödräbitarna och kölplankan borrades upp till den nya dimensionen. Allt trävirke impregnerades noga och sedan monterades båten ihop igen. Kom ihåg att fylla med kitt (t.ex. Farm el. Tät) kring bultarna, mellan

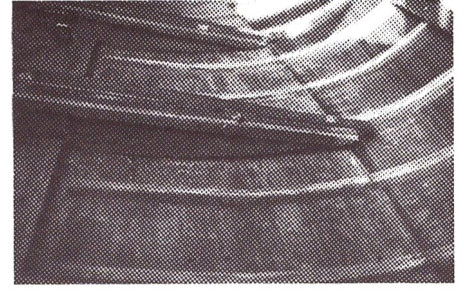


Orsaken till skadorna vid röstjärnen är att genomföringen i däck blivit otät vid kraftiga påkänningar. Fukt följer röstjärnen ner och letar sig ut i bordläggningen.

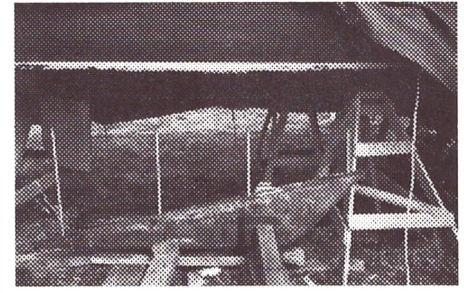


På de andungar som varit utsatta för frostsprängning har skador visat sig vid bottenstockarnas ändar.

dödrä och kölplanka och mellan bottenstockarna och bordläggning resp. kölplanka. Bottenstockar hade jag tillverkat nya av lamellimrad ek och passat dem noga till skrovet. Tyvärr valde jag ett lim som visat tecken på att släppa. (Man bör välja fenolhartslim). När allt var hopmonterat gänga-



Följden av frostsprängning är ofta att bordläggningen lämnar bottenstockarna. Allvarligt nog, men det går att åtgärda själv.



Även kölbultsbyte är ett "storjobb" man kan klara utan att behöva anlita varv.

de vi i muttrarna ovanifrån och drog dem ganska hårt. Vi upptäckte att man bör vara försiktig med de akte eftersom dödräet är så smalt där att kölplankan välvde sig uppåt när vi drog för hårt.

Summan av kardemumman: Håll ögonen på de känsliga punkterna och åtgärda brister så snart som möjligt, så slipper du de stora, tidskrävande jobben. Men även dessa går i stor utsträckning att klara själv med tålmod, noggrannhet och riktiga hjälpmedel.

Leif Sjögren



Nu kommer hel-svenska plastandungen

I ett skjul vid Sannegårdshamnen på Hisingen har flitens lampa lyst till långt fram på kvällarna sedan början av -78. Där har ett gäng entusiaster investerat det mesta av sin fritid i "grovjobbet" för att vidareutveckla den svenska Andunge-klassen. Och sommaren -79 kommer resultatet av mödan – de första svenskbyggda plastandungarna – att kryssa fram i sitt rätta element.

Plastandungar är ju egentligen ingen rykande nyhet inom Svensk Andungeklubb. Sedan några år tillbaka finns ett antal plastbåtar registrerade i klubben, de flesta med Billdal som hemmahamn. Samtliga härstammar från det norska andunge-seglandets centrum Asker i Oslofjorden. De är byggda av Mattis, både norska och svenska andungeseglars storpappa, vid hans båtvarv på Børsholmen.

Varför svenskt?

Varför då en helsvensk plastandunge när det redan finns en norsk?

Bakgrunden kanske bäst kan beskrivas genom att citera en bit ur ett brev i samband med byggstarten från de svenska plastbyggarna till konstruktören Torvald Gjerdrum: ". . . Göteborgsregionen är ju ett centrum för Andungar i Sverige. Vi önskar ge en möjlighet för klassens fortbestånd här i landet då det ju inte längre byggs träbåtar, men efterfrågan föreligger. Men varför Sverige? Vi tror att vi kan hålla kostnaderna för färdig båt på en mer attraktiv nivå och samtidigt kunna utöva kontroll på tillverkningen för att skapa entypsbåten Andunge."

Slagi saken

Tankarna på en svenskbyggd plastandunge är knappast färska. Möjlig-

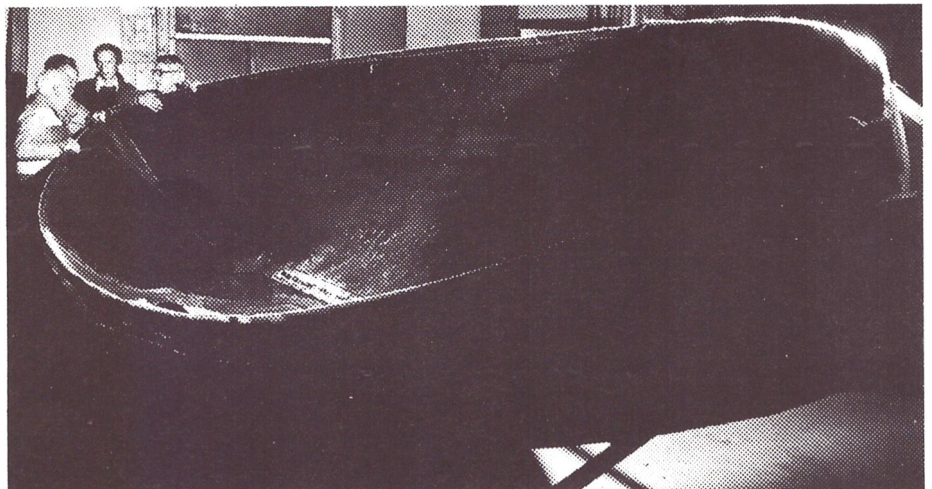
heten framfördes redan i klubbens barndom för två decennier sedan och har från och till diskuterats sedan dess.

På senare år har planerna tagit allt fastare form och i början av 1978 gjordes alltså slag i saken.

Det började med ett "försnack" hos Arne Wolgast i januari -78. Snackdeltare förutom Arne var Göran Bergendahl, Tore Hallin och Erik Svedlund. Det är också de fyra som varit de främsta eldsjälarna bakom plastbygget, entusiastiskt stöttade av klubbmedlemmar som mer eller mindre regelbundet besökt byggskjulet för att ge handgripligt bistånd (eller åtminstone moraliskt stöd).



Erik Svedlunds S 63 som har utgjort pluggen till de svenskbyggda plastandungarna.



Formen till skrovet inspekteras. Den stod klar i juni -78.

63:an blev plugg

Det här med att bygga plastbåt är inte bara att lägga plast på glasfiber-väv. Åtminstone inte om man startar från "scratch". Skall det vara svenskt så skall det.

Alltså fick det också bli en svensk plugg. Efter att ha mätt ett antal lämpliga träbåtar föll valet slutligen på Erik Svedlunds S 63, som nu förhoppningsvis kommer att mångfaldigas i plastversion.

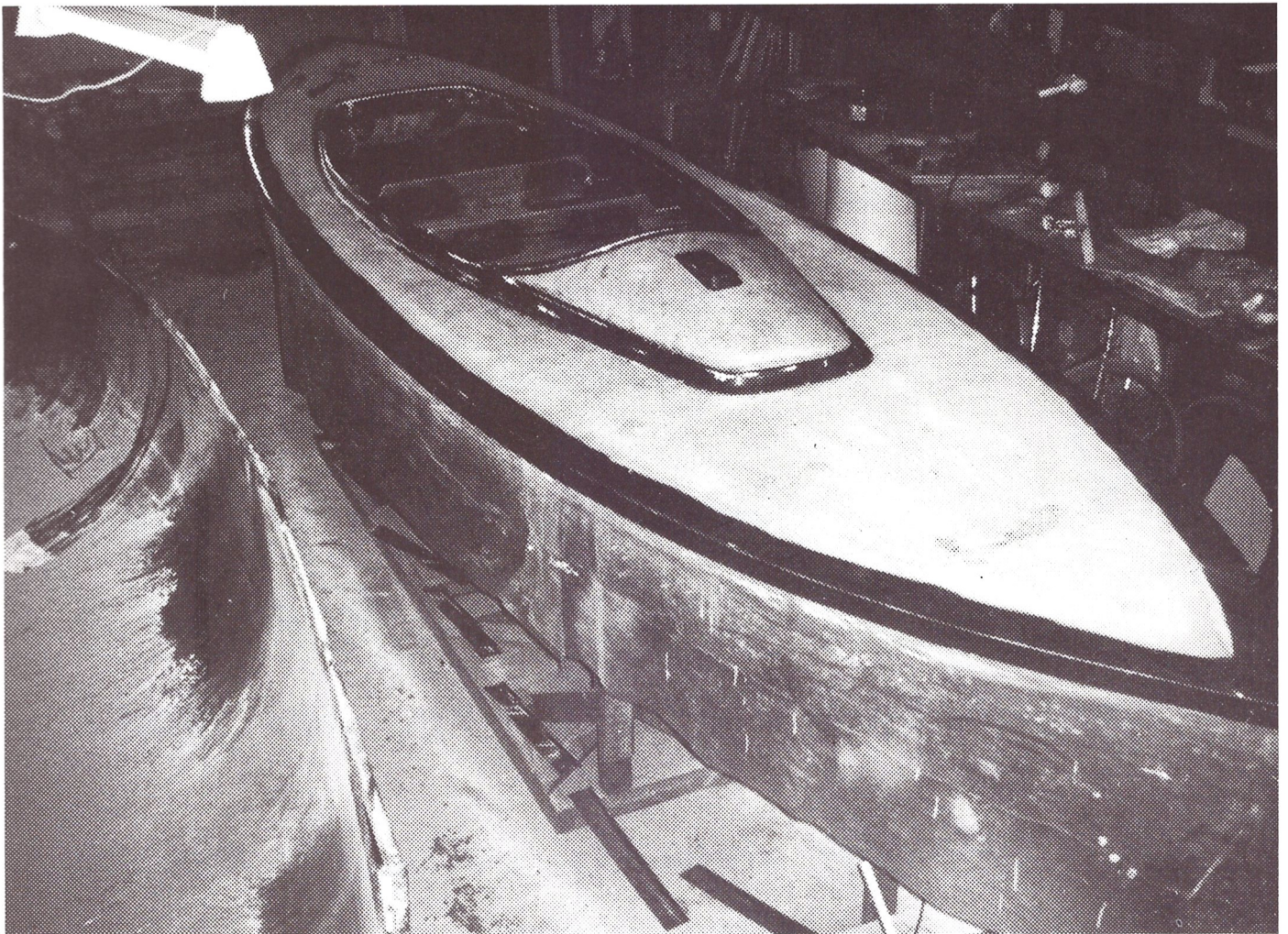
63:an hämtades från uppläggningsplatsen i Marieholm och baxades in i skjulet där kölen monterades av. Båten vändes upp och ner, slipades trären och lackades. Smärre ojämnheter i skrovet spacklades upp utanpå lacken. Allt för att pluggens form och yta skulle bli så bra som någonsin möjligt. Efter vaxning för att få pluggen att lätt släppa plastades skrovformen upp och stod klar i juni -78.

Däcket största jobbet

Men jobbet var långtifrån klart för det. Återstod dubbelbotten, köl, roder och däck.

– Det verkligt stora jobbet var egentligen däckbygget, berättar Erik Svedlund.

– I samband med landskampen mot norrmännen -78 fick vi låna en form till sittbrunnssarg från Mattis på



Däcket var egentligen det största jobbet. Här är däckspluggen just klar.

Børsholmen. Den har också utgjort form tillsargen för den svenska versionen, med den lilla modifieringen att sittbrunnsargen förlängts en liten bit ner i båten.

– Hela sittbrunnen, inklusive mastfot, har också flyttats en aning bakåt jämfört med den norska plastandungen. Skotbänken sitter på samma plats, vilket innebär att "svärmorsbrunnen" är något större på de svenska båtarna.

Fler kommer

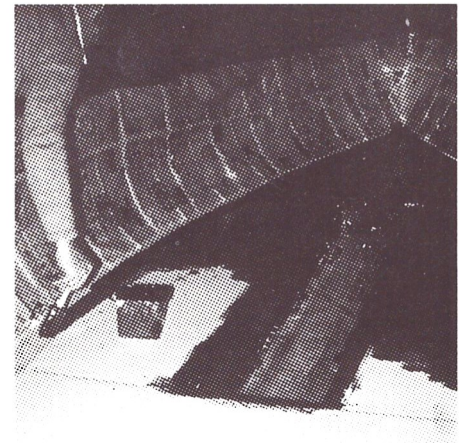
Två tusen mantimmar har det här pionjärjobbet tagit från det att 63:an baxades in i skjulet till att samtliga formar var klara i början av april -79.

I juni -79 står två båtar helt klara och flera är på gång. Den kommande vintern kommer det förhoppningsvis att vara full rulle vid formarna. Att så blir fallet är också mycket troligt, då en rad andungevänner anmält sitt intresse för att bygga sin egen plastbåt till självkostnadspris.

Mycket tyder alltså på att vi åren framöver kommer att få uppleva en allt större skara av den fantastiska Andungen på kappsegling och långsegling i svenska vatten.

Stig-Arne Fredlund

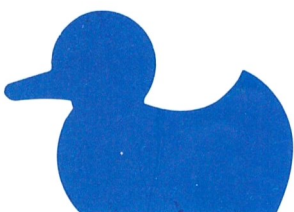
Stig-Arne Fredlund



Göran Bergendahl förbereder dubbelbottenformen inför plastningen.

P.S.

Vill du veta mer om plastbåten? Kontakta Tore Hallin, Krokslättss Storgata 35, 431 38 Mölndal, telefon 031/20 77 38.



Amigo de navigare Andunge

El 30 marzo hora 1930 es una Fiesta Grande
i la casa klubbo LSS



Programa: Mato Grosso y Vino Vito
Emision de prisos

Vamos a bailar unos Tangos, por favor!

Spirituosos alkoholikos medtages if necesario
Costos de entrada: 10 coronas / persona
Klädos: if posible un sombrero

Por favor, telefonar a Stig (el Trubaduro) Taube
ante 25 marzo tel 292030



Amigos!

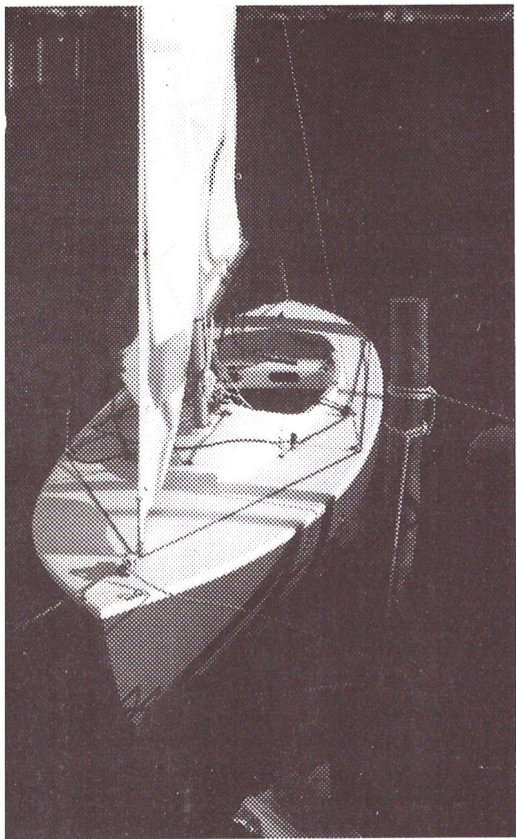
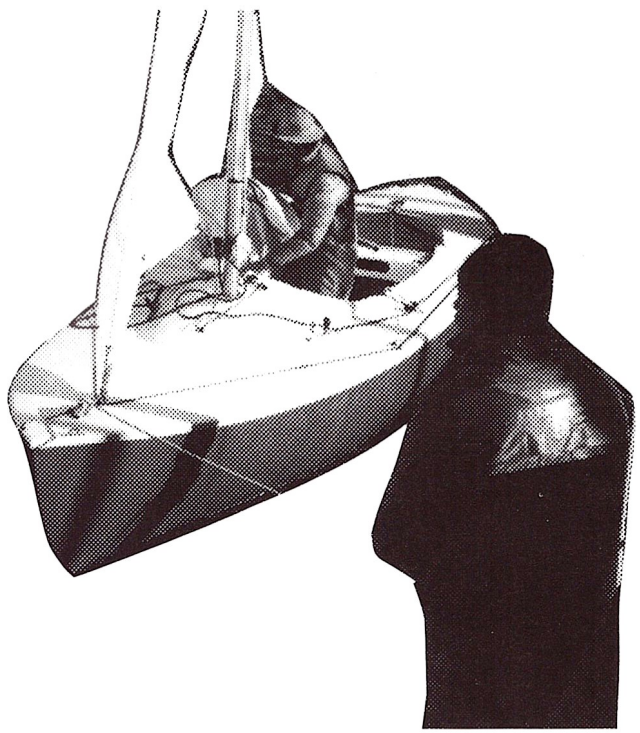
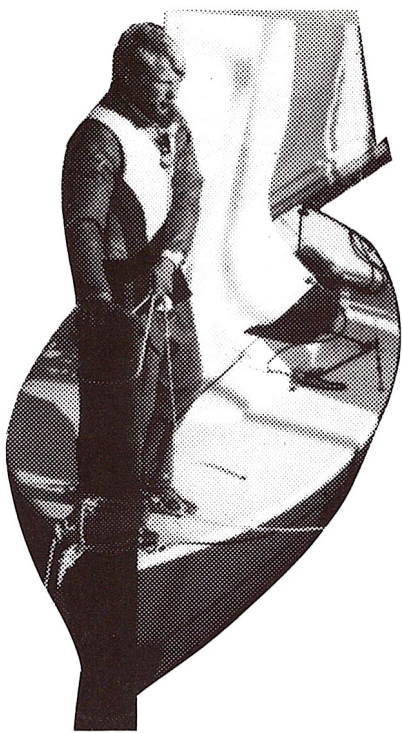


Por favor, armada de señoritas

Orquesta: Los Ankos Españoles

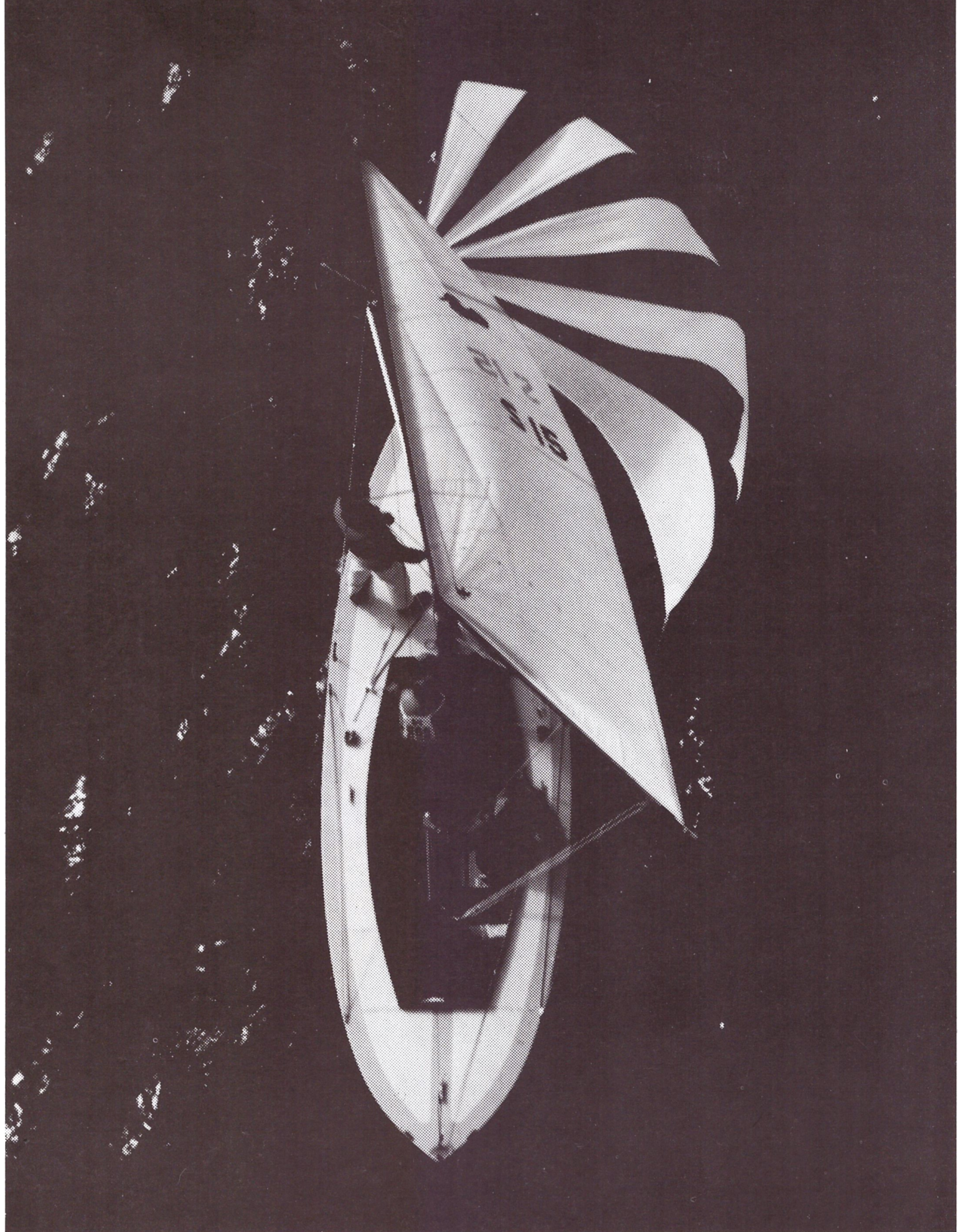


SAK









*Lay-out och original:
Pär Fredriksson, Berit Furängen.
Sättning och teknisk produktion:
Leif Furängen.
Redigering:
Stig-Arne Fredlund.
Koordination:
Thore Hallin.*

*Styrelsen tackar dessutom alla de manusförfattare
i Sverige och Norge, som bidragit med det omfattande
textmaterialet.*

