

*Årsbok*

GÖTA



SEGEL SÄLLSKAP

1965

# Årsbok

Göta Segel Sällskap

1965



## Verksamhetsberättelse för år 1964

Styrelsen för Göta Segel Sällskap får härmed avlämna följande verksamhetsberättelse för år 1964.

I sällskapet har 449 medlemmar varit inskrivna, därav 68 damer. 217 båtar har varit inregistrerade, därav 128 segelbåtar, 28 kanoter, 54 motorbåtar och 7 piggjollar.

Styrelsen har bestått av följande personer:

Ordförande Per Ollén, vice ordförande Lars Hansson, sekreterare Stig Österberg, kassör Torsten Johnsson, intendent för Jungfruholmarna Axel Andersson, hamnchef Roland Appelgren, varvschefer på Långholmen Lennart Almqvist och Nils Kling, varvschef på Gröndal Hans Larsson, klubbmästare Gunnar Pilbring, kanotchef Kjell Emilsson och ledamot utan särskild funktion Nils Hansson.

Övriga funktionärer har varit; Revisorer: Bertil Frisk, Bo Fagerström. Revisorsuppleant: Erland Engdahl. Årsboksredaktör: Ville Sandberg och Gunnar Pilbring. Mättningsman: Åke Thorbjörnsson och Svante Hellhager.

Under året har 3 allmänna möten och 8 styrelsemöten hållits.

Beträffande varven kan nämnas att även i år har truck använts på Långholmsvarvet vid sjösättning och upptagning av de större båtarna. Ävensom att en ordentlig uppsnyggning har verkställts på Långholmen efter båtarnas upptagning.

På Jungfruholmarna har stugorna genomgått en ordentlig renovering, en del återstår dock att göra.

Något Piggjolleläger kunde inte arrangeras, då personal inte stod att få.

Seglingar: Under Mälarregattan, i vilken Göta Segel Sällskap som vanligt var medarrangör, kom Sverker Bergman in på en hedersam andra plats i M-22 klassen, etta blev Lennart Olsson från Ålsten. Längre fram på sommaren tog teamet Sven

Ejdestam — Sverker Bergman hem Aros-skeppet under seglingar på Björkfjärden.

Göta Segel Sällskaps högtidsseglingar hade i år lockat ett rekordstort deltagarantal, 140 båtar var anmälda.

Vid seglingar vid Barösund segrade Bengt Svensson i M-22 klassen. Även i Folkbåtsklassen har Göta varit representerat genom Erik Irenmark och Sture Äqvist som båda deltog i Sandhamnsregattan.

Götas eskader utökas varje år med en eller flera havskryssare. Dessa har också börjat uppträda på prisplats i protokollen från havskappseglingar. Särskilt kan nämnas Nils Klings 1:a placering i »Baltic Race» räknat efter såväl SHR som RORC.

Även kanotsektionen har varit synnerligen livaktig under året. Åke Nyström kom trea i SM och blev uttagen att representera Sverige vid Seglingar i England i Internationell kanot. Lennart Ruhnström deltog med sin Finn-jolle i både SM och NM och placerade sig bland de 60 Finn-jolleseglare som tävlade om en biljett till OS i Tokyo.

Både under Pingsthelgen och senare på hösten, den 9 okt., anordnades eskaderseglingar till Herresta.

Korvköret den 20 september startade i regn och dåligt väder men samlade trots detta 26 deltagare.

Torbjörn Johnsson har som vanligt på våra möten, bidragit till den allmänna trevnaden med sina alltid välgjorda och trevliga filmer.

Styrelsen ber att till alla dem som hjälpt oss i vårt arbete, eller på annat sätt varit sällskapet till nytta, få framföra sitt hjärtliga tack.

Stockholm den 5 februari 1965.

<i>Per Ollén</i>	<i>Lars Hansson</i>	<i>Stig Österberg</i>
<i>Torsten Jonsson</i>	<i>Lennart Almquist</i>	<i>Hans Larsson</i>
<i>Roland Appelgren</i>	<i>Gunnar Pilbring</i>	<i>K. Å. Emilsson</i>
<i>Nils Hansson</i>		

## STYRELSE:

- Ordförande: Per Ollén, Relieftryck AB Årsta Skolgränd 10, Stockholm Sv. Tel. arb. 18 81 20, bost. 55 71 51.
- V. ordförande: Hans Lindqvist, Tussilagostigen 7, Älvsjö. Tel. arb. 19 86 80, bost. 88 36 58.
- Sekreterare: Stig Österberg, Hövdingagatan 25, Hägersten. Tel. arb. 23 59 30, bost. 18 17 92.
- Kassör: Hans Gåling, Vibyholmsvägen 18, Älvsjö. Tel. arb. 45 26 20, bost. 86 98 90.
- Intendent på Jungfruholmarna: Nils Gustafsson, Heleneborgsgatan 8 B, Stockholm Sv. Tel. 69 11 29.
- Varvschef Långholmen: Lennart Almqvist, Vapengatan 15, Hägersten. Tel. 45 78 08.
- Varvschef Gröndal: Hans Larsson, Lövhölmvägen 46, Stockholm Sv. Tel. 45 96 96.
- Hamnchef: Roland Appelgren, Hantverkargatan 35, Stockholm K. Tel. 54 36 96.
- Klubbmästare: Gunnar Pilbring, Torkel Knutssonsgatan 25, Stockholm Sv. Tel. arb. 44 93 15, bost. 43 01 74.
- Kanotchef: K. Å. Emilsson, Surbrunnsgatan 9, 4 tr., Stockholm Ö. Tel. 34 13 75.
- Ledamot: Nils Hansson, Gröndalsvägen 36, Stockholm Sv. Tel. arb. 19 10 00, bost. 45 38 94.

## REVISORER:

- Bo Fagerström, Hornsgatan 188, Stockholm Sv. Tel. 69 36 69.
- Bertil Frisk, Vindragarvägen 4, Stockholm Sv. Tel. 68 39 91, arb. 82 03 00/108.

## REVISORSUPPLEANT:

- Erland Engdahl, Tavastgatan 30, 1 tr., Stockholm Sö. Tel. 41 35 51,

## ÅRSBOKSREDAKTÖRER:

- Ville Sandberg, Bergsundsgatan 11, Stockholm. Tel. 68 45 12.
- Gunnar Pilbring, Torkel Knutssonsgatan 25, Stockholm Sv. Tel. 43 01 74.

## MÄTNINGSMÄN:

- Åke Thorbjörnsson, Pilgrimsvägen 54 B, Hägersten. Tel. 45 98 54.
- Svante Hellhager, Smedbacksgatan 5, Stockholm Ö. Tel. 63 24 40.

## KLUBBKOMMITTÉ

- Gunnar Pilbring, Sverker Bergman, Anders Forsberg, Bengt Svensson, Arne Hallberg, Lars Hagberg.

## GÖTA SEGEL SÄLLSKAP

- Adress: Box 9022, Stockholm Sv. Postgirokonto 28 48 48.
- Varv Långholmen: Tel. 68 40 24 - Varv Gröndal: Tel. 45 20 81.

EKONOMISK ÖVERSIKT ÅR 1964  
INGÅENDE BALANS 1/1 1964

<i>Tillgångar:</i>		<i>Skulder:</i>	
Kassa .....	674: 11	Checkräkn.kredit ....	247: 16
Bank .....	20.090: 30	Andelar .....	17.050: —
Postgiro .....	3.477: 92	Ränta d:o .....	6.820: —
Jungfruholmarna ....	1: —	Andelar utlottade ej	
Långholmsvarvet ....	1: —	inlösta .....	2.100: —
Gröndalsvarvet .....	1: —	Ränta d:o .....	840: —
Inventarier .....	1: —	Lån .....	8.000: —
Kapital .....	14.615: 83	Obetalda räkningar ..	1.378: —
	Kronor 38.862: 16	Ej utnyttjade anslag o.	
		medel till dansbanan	2.427: —
			Kronor 38.862: 16

VINST- OCH FÖRLUSTRÄKNING

<i>Kostnader:</i>	<i>Avg. till fören. ....</i>	692: —
Jungfruholmarnas	Piggjollarna .....	136: 90
omkostnader .....	Övriga kostnader ....	1.533: 25
Hamnomkostnader	Investeringsavsättning	3.500: —
Långholmen .....	Överskott .....	13.841: 93
Gröndal .....		Kronor 34.416: 17
Varvsomk. Långholmen	<i>Intäkter:</i>	
949: 64	Årsavgifter .....	5.650: —
Varvsomk. Gröndal ...	Straffavgifter .....	175: 60
795: —	Jungfruholmarnas	
Kappsegling .....	förvaltning .....	278: 97
824: 37	Båtavgifter .....	242: —
Mälarregattan .....	Hamnavg. Långholmen	595: —
274: 74	Skåpavgifter .....	285: —
GSS-nytt & årsboken	Varvsavg. Långholmen	12.495: —
2.121: 47	Varvsavg. Gröndal ...	10.668: —
Utgiftsräntor .....	Inreg.avgifter .....	635: —
510: 96	Gåvor .....	50: —
Skatter .....	Donerade andelar ....	100: —
17: —	Intäktsräntor, bank ..	1.253: 23
Arvoden .....	Intäktsräntor, andelar	773: 87
2.350: —	Standertar .....	1.210: 50
Sammanträden .....	Nycklar .....	4: —
26: 25		
Porto .....		Kronor 34.416: 17
640: 20		
El. Långholmen .....		
15: 49		
El. Gröndal .....		
729: 61		
Telefon Långholmen ..		
406: 85		
Telefon Gröndal ....		
220: 10		
Försäkringar .....		
871: —		
Uppvaktningar .....		
225: 75		
Klubbmärken .....		
223: 46		

UTGÅENDE BALANS 31/12 1964

<i>Tillgångar:</i>		<i>Skulder:</i>	
Kassa .....	1.680: 99	Checkräkningskredit .	262: 06
Bank, sparkassa .....	525: 72	Andelar .....	11.250: —
Bank, kapitalsamlings- räkning .....	31.062: 46	Ränta d:o .....	4.550: —
Postgiro .....	1.183: 49	Andelar utlottade ej inlösta .....	4.550: —
Jungfruholmarna .....	1: —	Ränta d:o .....	1.820: —
Långholmsvarvet .....	1: —	Lån .....	6.000: —
Gröndalsvarvet .....	1: —	Ej utnyttjade anslag o. medel dansbanan ..	— 3.348: 50
Inventarier .....	1: —	Investeringsfond .....	3.500: —
Kapital .....	773: 90		
	<hr/>		<hr/>
	Kronor 35.230: 56		Kronor 35.230: 56

**OMEGA**

**TISSOT**

*Köp hos Hasse 'Tick-Tack', han vet vilken som är bäst*

**Y. Lindvalls Urhandel**

S:t Eriksplan 17 - Telefon 30 22 75



## AVGIFTSBESTÄMMELSER 1965

Inträdes- och inreg.-avgift för senior 1:a gången . . . .	50:—
Inträdes- och inreg.-avgift för junior 1:a gången . . . .	10:—
Inreg.-avgift 2:a och följande gånger senior . . . . .	5:—
Inreg.-avgift 2:a och följande gånger junior . . . . .	2:—
Årsavgift senior . . . . .	25:—
Årsavgift damer och juniorer . . . . .	10:—
Varvshyra Långholmen + hamnavgift per m <sup>2</sup> * . . . .	10: 50
Varvshyra Gröndal + hamnavgift per m <sup>2</sup> * . . . . .	13: 50
(Hamnavgift obligatorisk)	
Skåp i mån av tillgång . . . . .	5:—
Kappseglingsavgift för båt . . . . .	10:—
Kappseglingsavgift för kanot . . . . .	5:—
Hyra för husen på Jungfrun lördag—söndag . . . . .	5:—
Hyra för husen på Jungfrun per vecka . . . . .	25:—
Sliptagning för kappsegling . . . . .	fri
All övrig sliptagning . . . . .	3:—
Båt som ligger uppe över en vecka betalar halv varvshyra	
Arvoden för mätning per gång . . . . .	5:—

Boj, som ej upptagits före den 10 november upptages av hamnchefen för en kostnad av 50:— kr., varav 35:— kr. tillfaller sällskapet. (Ordningsreglerna § 14.)

För förfallna och enligt stadgarna § 5 mom. 1 tidsbundna avg. betalas 10 % straffavg. enligt mötesbeslut den 11/4 1957.

\* I här debiterad varvsavgift är numera inräknad tidigare varvsavgift, el-avgift, båtavgift, extra båtavgift. Beslut på årsmötet 1963.

## Kanotsektionens verksamhetsberättelse för år 1964

När detta skrives har vi redan börjat 1965 års kämpande på seglarbanorna.

Men åter till 1964 års händelser. Vi har som vanligt kört gymnastik- och konditionsträning hårt under dödsäsongen. Många av grabbarna har varit i fjällen för att åka skidor. När det sedan började närma sig sjösättning, var det full rulle nere i lokalen. De som gått och latat sig under vintern fick bråttom med rustningen, medan de som gick väntande på att isen skulle släppa sitt järnhårda grepp om vattnet, gjorde allt för att distrahera dem som ej var klara med vårrustningen. Sjösättningen var avklarad och kappseglingarna kom igång, vilka gick med skiftande framgångar. De som lyckades bäst var Åke Nyström, Lennart Ruhnström, Karl Gunnar Holvander samt Kjell Åke Emilsson.

Svenska Mästerskapet för kanotseglare gick av stapeln i Ängelholm, där Göta var representerad av tre kanoter. Vädret var det bästa tänkbara. Tyvärr blev det ett lättvinds-SM, vilket vi i GSS inte gillade något vidare. Men att segla på Skälderviken med dess jämna vindar var en upplevelse för oss, som är vana vid byiga Mälaren. Den enda nackdelen var att när vi skulle ut till seglingarna blev vi tvungna att segla under en liten träbro. Efter bron låg två långa pirar och mellan dem var det strömt. Tillbuden blev många vid ut- och inseglingarna. Bron som sköttes av en pensionär hissades upp med ett rep. Det gick inte särskilt fort att få upp broklaffen och bara en båt i taget fick plats mellan pålarna under bron. Åke Nyström belade en hedrande tredje plats med sin IC-kanot.

Tki:s årliga poängsegling på Värtan där vi för tredje året i rad fick en inteckning i vandringspriset och hemförde det för gott. När Höstseglingarna sedan var överstökade, och sista seglatsen var gjord den 8 november, började träningen och rustningen av båtarna för 1965 års duster.

*Kjell Åke Emilson*

S. Jacobsson

## Segelmakeri

Specialité: **YACHTSEGEL** av dacron

**LILLA BJÖRKNÄS - KLINTEN**  
**Tel. 715 22 30**

## Baltic Race 1964

»Gotland runt» seglas endast vartannat år. Mellanåret 1964 seglades »Baltic Race» med bansträckning Sandhamn—Almagrundet—Hävringe fyrskepp—Visby—Almagrundet—Sandhamn. Banlängd ca 240 dist.-min.

Undertecknad fick egentligen nog av havskappsegling i min gröna ungdom, då jag som lättmatros i 4-mastbarken »Law hill» av Mariehamn var med om vetekappseglingen Australien—England. Det är inte alltid så kul på havet då vädret hårdnar i, särskilt inte i småbåtar, men äventyret lockar ju, och trots att man väl ute många gånger undrar hur tusan folk kan ge sig ut på något sådant frivilligt, så är man i allmänhet snart där igen. Östersjön är sommartid sällan utsatt för någon riktig storm, båtmaterial och säkerhetsanordningar så bra att något olyckstillbud sällan inträffar, men sjön *kan* vara farlig. I sommarens »Baltic Race» råkade t. ex. en av de nya plywood kryssarna »Susi Lou» bli läck nord om Hävringe i den krabba sjön och sjönk på 30 minuter. Besättningen räddades dock lyckligt av den polska båten »Mars», vars besättning visade prov på mycket gott sjömanskap.

Nåväl, då Per Ollén frågade mig om jag hade lust att gasta på »Britt af Windö» slog jag till. Enligt Pelle skulle det inte bli någon hårdkörning utan mera en lugn övning, »men det är klart att vi kan få en fin placering om vi har tur», sa han.

Övrig besättning bestod av Bo Fagerström och som 4:e man och kock båtens goda genins Britt.

I god tid voro vi samlade vid Trollharan i Sandhamn för att göra de sista förberedelserna, då tiden dessförinnan varit alltför knapp för allt skulle vara »Ship-skape». En missräkning blev det förstås att båtens mätal var bland de högsta i klass IV, vad det nu kan bero på, men det var ju inget att göra åt. I programmet var vi upptagna i klass III, men vattenlinjen var något för kort för den klassen.



*Frisk läsa i Kuling. Foto: Folke Andersson, Södertälje.*

Starten för klasserna IV och V gick kl. 18 den 30 juni. Det var högtrycksväder, ca 4 m/sek. sydlig SV vind, idealväder alltså. Vi kom gott i väg med vår stora lättvindsgenua och rundade Alma vid 20-tiden bland de första av de 45 båtarna. Från Alma till Hävringe var kursen rakt SV och således ren kryss söderöver. Per och Britt gingo till kojs och med långa slag seglade vi utanför kusten. Kl. 24 vaktombyte, vi voro nu något norr om Huvudskär. Vinden hade friskat något, och det första Pelle sa då han stack upp huvudet genom luckan var: »Det kan inte tusan ligga i kojerna, man ramlade ju ur dem så fort ni vänder». De slingerskott som installerats voro alldeles för låga och slodriga. Britt och han hade i stället legat på daken, kanske väl trångt men säkert varmt och stadigt.

Så var det vår frivakt. Bosse lade sig mellan kojerna och jag i läkojen. Hade knappt slumrat till då Per vände, ett väldigt slarvande på däck, och sen var det bara att hoppa över Bosse och byta koj. Samma sak ungefär varje halvtimme så det var nästan skönt att komma upp på däck kl. 4 och sätta sig vid pinn igen med en macka och choklad ur Britts termos.

Vinden möjade nu mer och mer och kl. 8 hade vi inte kommit längre än tvärs Utö. Vi höll ganska långt ut, närmare land sågo vi massor av båtar, men vi verkade ligga före de flesta av dem. Dagen blev solig och varm med svaga SV-vindar, det gällde att skärpa sig så att man inte satt och somnade vid pinn rätt vad det var. Lyckligtvis hade man möjlighet att slumra till ibland, i fortsättningen blev det inte så mycket av den varan.

*Sfön växte sig grövre och grövre. Foto: Folke Andersson.*



Landsort passerades på eftermiddagen i nästan stiltje. Vi lågo synbarligen bra till, vi kunde endast se 4—5 båtar före oss, bl. dem »Fantasia» som senare vann klass IV. Vi höllo därefter närmare land utanför Askö, då vi trodde vinden skulle stå bättre där. Kl. 20 hade Bo och jag frivakt, men nu började vinden öka igen och åter började en frivakt med täta besök i än babords, än i styrbords koj.

Kl. 24 utpurning igen. Kurs rätt på Hävringe lotsplats såg jag då jag kom upp. »En jädrans massa ljus där framme», sa Per. »Ja dom känner jag igen», sa jag, »där har jag legat i lumpen en hel vinter. Det stora ljusskenet om styrbord är från Oxelsösunds järnverk». Navigationen var ännu så länge utan problem, ty nu sågs även fyrskeppet blinka utåt babord. Vi fortsatte på babordsbog ännu en stund, men vågade inte gå för nära Hävringseskären utan slogo och strax efter kl. 1 rundades fyrskeppet, som lyste på oss med strålkastare.

Vinden var nu ca 5 m/sek. och med något lättade skot bar det rakt på Visby. Kl. 4 frivakt igen och en skön sådan, då läkojen var densamma hela vaken. Behövtigt förresten, då det var den sista sömn jag fick på den resan.

Det var en upplevelse att kl. 8 se Gotland stiga upp ur havet i öster. Vinden hade friskat ytterligare och dragit på syd, så det var knappt vi kunde hålla höjden till Visby. Akteröver sågs en lång rad med segel, så vi lågo i alla fall ej sist. Föröver sågo vi 7—8 båtar, men vi erfor senare att det var 14—15 st. Rundningsflaggen utanför Visby var mycket svår att upptäcka, blå till färgen som den var, men vi höll kurs på piren och kl. 13 rundade vi, beskådade av folk på kajen som antagligen tyckte vi var idioter som inte seglade in i hamnen i stället för ut på Östersjön igen. Det var nu nämligen stormvarning för hård sydlig kuling ca 15 m/sek., som tur var från rätt håll den här gången.

Vi förde stor och utspirad lättvindsgenua och hade nästan plattläns på den nordliga kursen mot Almas grund. Vi diskuterade litet om vi skulle sätta spinnaker, men tyckte slutligen att det räckte med det vi hade uppe i betraktande av väderleks-

utsikterna. Akterom oss sattes spinnaker av Norrtäljebåten »*Tricolora*», som även började ta in på oss, men efter en stund togo de ner den igen, vilket styrkte oss i vår uppfattning. Vi sågo dock flera båtar som förde spinnakern, de tjänade kanske något på det, men vinden var snart upp i 15 m/sek. och sjön växte sig grövre och grövre. Sjöarna tornade upp sig akteröver och brotten sågo ut att vilja uppsluka oss, men för varje våg lyfte aktern och brottet rullade under oss. Knappast något vatten kom på däck. Intressant var att titta på loggen, i den långa utförsbacken framför en våg rusade vi fram med 10—11 knop, men sedan vågtoppen passerat under oss och det blev uppför några sekunder gick farten ner till 5 knop. Vi beräknade medelfarten till 7—8 knop, inte dåligt för en båt ca 7 meter i vattenlinjen.

Med påhakade livlinor skiftades lättvindsgenuan till den normala. Då emellertid fler båtar började synas akterom med satta spinnaker flög kappseglingsdjävulen i Per och han ville helst göra likadant. Jag ansåg att det räckte med de segel vi hade, likadant tyckte Bosse och Britt hade ingen talan. På hennes fråga om hur mycket det blåste svarade jag »ca 12 m/sek.» för att inte oroa henne. Vi hade aldrig provat spinnakern förut och dessutom saknades särskilt spinakerfall. Per var kanske litet sur över att inte seglet kom upp, men kanske bäst att det blev som det blev, vid ett senare tillfälle talade han nämligen om att han satt spinnakern i Kalmar Sund i mycket lugnare väder och då snodde sig toppen om förslaget så att den knappast gick att få ner. Britt var litet blek om nosen, åt tabletter och mådde litet tjyvis, men tappade aldrig humöret för det utan försåg oss med jämna mellanrum med mat och dryck. Rätt som det var sprang genuaskotet av med en knall, Per, som var nere i ruffen kom upp så fort som gubben i lådan och undrade vad det var för liv. Så farligt var det nu inte, inom några minuter hade vi bärgat det vilt fladdrande seglet, satt i ett nytt skot och hissat på igen.

Mot kvällningen avtog vinden något, vi satte åter »lätvinds-genuan» utspirad. Problemet var nu att hitta Almagrundet,



som vi beräknade nå någon gång mitt i natten. För att vi inte skulle segla förbi så lätt hade kursen lagts en aning västligare, så att det inte skulle gå som för några år sedan, då ett helt gäng i förlitan på den ledande båten seglade ända upp till Svenska Björn, innan de kommo underfund med att de seglat för långt. Till minne av händelsen bildade dessa sällskapet »Svenska Björnarna». Vår radioutrustning bestod av Bosses Aga transistor. Vi provade den tvärs Landsort och lyckades snart få in signalen LA, som betecknar denna radiofyr, vilken sänder kontinuerligt hela dygnet. Av Alma härdes ingenting, hur mycket vi än skruvade och vred. Efter noggrant studium av fyrlistan kom jag dock underfund med att den sände endast fem minuter före varje hel- och halvtimme. Frammot elva-tiden på kvällen lyckades vi också få in några svaga signaler AL förifrån, så vi var tydligen på rätt väg. Till råga på allt blev det nu regn, och trött och olustig som man var trodde man chansen skulle bli minimal att upptäcka någon fyr. Då dök i mörkret plötsligt upp ett sken med jämna blänk och vi satte omedelbart kurs på det. Plötsligt dök det upp ett par likadana till på andra bogen. Tablå, det var akterlanternor på andra båtar som med jämna mellanrum höjde sig över vågorna. Vid 1/212-tiden sågs dock ett starkare sken babord, som vi först trodde var Alma, men vid kollning på kortet visade det sig vara Huvudskär, varför vi fortsatte vår gamla kurs. Almas signaler hördes nu allt starkare föröver och betydligt lugnad gick skepparn ner och knöt sig hos Britt. I gryningen upptäckte vi flera båtar runt om oss, gråa och till synes oerhört stora, jag trodde först att det var klass I som var i fatt oss, men allteftersom det ljusnade kände vi igen dem som klasskamrater. I kikaren började nu även fyrskeppet framträda. Kl. 4 rundade vi och för hårdskotade segel gick sista biten mot målet vid Skansbukten dit vi anlände vid 6-tiden på morgonen, trötta men nöjda att åter vara i hamn. Efter en skäl för avslutad lycklig resa sovo vi snart sött på vårt öra trots den nu soliga, vackra morgonen.

Till sist ett par råd till ev. efterföljare:

1. Förvissa dig om, att kojerna kunna användas även i hårt väder.
2. Tag ut alla kurser och distanser i förväg i lugn och ro.
3. Anteckna alla fyrkaraktärer å de fyrar, du kan tänkas komma i närheten av.
4. Anteckna att radiofyr signaler du kan ha nytta av samt sändningstider och frekvens.
5. Tag inga onödiga risker, om du kommer 1:a eller 31:a spelar väl egentligen inte så stor roll, minnet av den upplevelse som en havskappsegling kan vara är säkert värd mer.

*Några resultat i Baltic Race 1964*

*RORC klass I 16 start.*

1. Refanut, J. Wallenberg, KSSS

*RORC klass II 16 start.*

1. Charlotta III, H. Rasmussen, GKSS

*RORC klass III 34 start.*

1. Za-Za, H6/S 51, Nils Kling, Göta SS
2. Andrina, KR/S 567, J. Gustavsson, Norrt. SS
3. Corona, H8/S 32, O. Rynne, KSSS
11. Larella, H6/S 55, Hans Lindvall, Göta SS

*RORC klass IV 38 start.*

1. Fantasia, KR/S 524, E. Nyström, KSSS
2. Fin Gal II, KR/S 714, S. Hellström, KSSS
3. Figaro, KR/ 615, B. Mattson, Norrt. SS
14. Corina, P 28/183, O. Palmqvist, Göta SS
26. Britt af Windö, H 6/S 100, Per Ollén, Göta SS

*RORC klass V 5 start.*

1. Viggen, O/S 1, P. Brokäll

*SHR klass 7*

4. Corina, P 28/183, O. Palmqvist, Göta SS
12. Britt af Windö, H 6/100, P. Ollén, Göta SS



*Kvalitetsmärke*

EGENTLIG VERKSTAD · HÖGSTA KVALITÉT

**Moderna förlovningsringar**

**Armband - Berlocker**

**Ringar - Halsband - Collier**

**Omarbeten, beställningar  
och reparationer**

**Förstklassiga arbeten i  
guld och silver**

**15 % rabatt  
för GSS:s medlemmar.**

**JUVELERARE J. SMIDT**

**Timmermansgatan 35 · Stockholm · Telefon 40 62 79**



*Vår innehållne varaschej  
Lennors Almquist  
i arbetstagen.*



## Det blå bandet

Årsboksredaktören har bett mig berätta om vår kanalresa i fjol och det vill jag gärna, men det får bli litet ur minnet, för det var dåligt med loggboksskrivandet under resan.

Av semestern återstod bara drygt en vecka, när vi från en bilresa i Norge anlände till Harry Hallbergs varv på Ellös, Orust. Vår nya plast-P28 stod utanför varvsbyggnaden klar för sjösättning följande morgon. Det var väl drygt hundra meter ner till sjön och man undrade hur det nu skulle gå till. Här hade man emellertid vanan inne och det gick både snabbt och bra. Båten stod i en vagga, som av en jeep släpades ned till sjön. Själva sjösättningen gick så till att jeepen med hjälp av en stock sköt vaggan, på såpade plankor, ut i vattnet. Det var sista dagen man jobbade på varvet före semestern och ett förfärligt jäkt för att få allt klart. Det lyckades och på torsdagsmiddagen den 9/7 lämnade vi Ellös.

Besättningen utgjordes av Lars, jungmännen Anders och Mats samt undertecknad. Fruarna Inga och Kajsa lämnade vi kvar att ta hand om bilen. Vi hade kommit överens om att träffas på olika platser längs vår färdväg. Första mötet skulle bli i Vänersborg. Seglingen ner till Göteborg, dit vi anlände på lördagsmorgonen, gick i ganska hårt och byigt väder. Här köpte vi kanalkort och kompletterade provianteringen.

Min omtänksamma förste styrman påpekade vikten av att vi, i likhet med en gång Röde Orm, skaffade oss ett gott »dragöl» för den stundande flodfärden. Jag gjorde en snabbutryckning och lyckades klämma mig in, innanför »bolagets» dörr, innan den slog igen kl. 13.00.

Väl rustade i alla avseenden startade vi en timma senare seglatsen uppför Göta älv. Den friska sydvästen, som vi kämpat mot från Ellös höll i sig, och för bara genuan seglade vi med god fart uppför älven. När man som vi kommer norrifrån, kan man även gå genom Nordre älv (Kungälv) och det är betydligt kortare, men har man otur, kan man få vänta längre på broöppningar och tjänar kanske inte så mycket på det. Vi



### *Sjösättning.*

hade fin slör och gjorde nästan fem knop. Här vågade vi inte sätta mera segel, då farleden är ganska trång på en del ställen och livligt trafikerad. Man får vara beredd på snabba manövrar, men att riva ner genuan och starta motorn går på några sekunder. Klockan 21.00 slussade vi i Lilla Edet. Efter slussningen anvisades vi en fin förtöjningsplats för natten av slussvaktens. På söndagsförmiddagen fortsatte vi till Vänersborg och passerade de stora slussarna vid Trollhättan och Brinkebergskulle, sammanlagt 6 st. Här går det raskt undan med slussningarna. Tio minuter i varje sluss och i varje sluss lyfts man en 10—11 m upp. Det gäller att passa förtöjningarna för det blir en väldig fart på vattnet när pumpningen sätter igång. I slussväggen sitter infällda krokar, där man kan hålla an, men det bekvämaste sättet är att förtöja vid en större båt, om någon sådan slussar samtidigt.



Slussvakten i Lilla Edet hade ett meddelande till oss från våra fruar, som talade om att de campade norr om Vänersborg. Vi promenerade dit på söndagskvällen i strilande regn. Måndagen blev desto finare med sol från en molnfri himmel och lagom västlig vind. Vi kom inte iväg förrän på middagen och hade en fin segling över vår största insjö. De sista dagarnas blåsväder hade avtagit och efterlämnat en måttlig dyning. Distansen Vänersborg—Sjötorp, där Göta kanal börjar, är ungefär lika lång som från Arkösund till Södertälje. Mot kvällen seglade vi in i Ekens vackra skärgård och låg över natten vid en brygga nedanför Läckö slott.

Nu verkade det som om vi skulle bli »förföljda» av vackert väder för tisdagen var ännu varmare än måndagen. Klockan 14.00 angjorde vi Sjötorp och träffade där Wennerström, en uppsalaseglare, som varit nere i Marstrand och köpt en kustkryssare med vilken han nu var på väg hem. Vi hade sedan sällskap ända till Södertälje. Hans besättning utgjordes av hustru och två småflickor och de berättade att de haft det ganska besvärligt i Trollhättekanal. Slussarna i Göta kanal är rena lek-sakerna i jämförelse med Trollhättekanal. Slussningarna sker för hand och allt går i lugn och behaglig takt. Nivåskillnaden mellan slussarna är bara en 3—4 m.

Innan man lämnar Sjötorp får man betala kanalavgift för hela resan Sjötorp—Mem. Det kostar 192: — kronor om båten är mellan 6 och 9 m lång. Sen börjar resan på det s. k. »blå bandet», som är mera brungult än blått. Till Mem i Slätbaken är det 214 M och man passerar 64 slussar. Högsta tillåtna farten i kanalen är 4,8 knop. Man får ett instruktionshäfte, som lämnar besked om ljud och ljussignaler och allt annat som rör kanalresan.

Misluren måste man alltid ha till hands. Wennerström hade den största lur jag någonsin sett, förmodligen ett arv från någon skutskeppare. Ett väldigt utdraget ljud, som förtonade i en fin dallring, levererade den, varvid Wennerström stolt och förtjust hojtade över till oss: »Hörde ni, hörde ni den fina skutdarren?» Ibland blev slussvakterna smått »förbenade» för



de missuppfattade Wennerström och trodde att han med sitt flitiga lurande ville jaga på dem, vilket inte alls var fallet.

Som jag nämnde går slussningen utan större besvär. Är man fyra man ombord så hoppar två man iland. En passar förtöjningarna och en hjälper slussvakten att öppna slussportarna. Man är skyldig att ha en man i land. Men man slussar lika bra på tre man, varvid den fjärde under tiden går och köper mera öl. Är det sommar så är det varmt i inlandet. Vid Hajstorp, några distansminuter från Sjötorp befinner man sig på kanalens högsta ställe och är då 94 meter över havsytan. Sedan är det nedförbacke ända till Mem. För sträckan Sjötorp—Mem behöver man bara ett enda sjökort.

Kanalfärden är en upplevelse. Jag ska inte här försöka ge mej in på några »lyriska utsvävningar» om kanalens och landskapets skönhet, men jag tror inte någon ångrar att den resan gjorts. Samtidigt får jag ju säga att det räcker att göra den en gång (64 slussar).

Under resan mötte vi ett 30-tal havskryssare och större motoryachter, de flesta tyska, danska eller norska. De seglar syd- och ostkusten upp och går kanalen på hemvägen. Men för en ostkustseglare är det nog bättre att gå runt kusten först och kanalen från Göteborg. Med fyra veckors semester hinner man med den resan utan att jäkta, om vädret är något så när hyggligt. Det vore väl något att tänka på om GSS någon gång ska ordna en semestereskadersegling.

Men vi fortsätter vår kanalsegling och vid Tåtorp slussar vi ut i sjön Viken. Om man nu inte helt och hållet blivit »grytgubbe», så har man möjlighet att segla en tio distansminuter, sedan övergår sjön i en smal led fram till Karlsborg vid Vättern. Vid Rödesunds bad- och campingplats norr om staden hade de trogna hustrurna redan parkerat, och middagen var färdig klockan 18.00 när vi anlände.

Nästa dag seglar vi 16 M tvärs över Vättern till Motala. Här, och på många andra platser vi passerar, finns en hel del intressanta saker att se, men vi har tyvärr inte tid till några utflykter för senast på söndag ska vi vara hemma i Stockholm.



Vi slussar vidare och passerar sjöarna Boren och Roxen och tar natthamn i Norsholm.

Nästa dag, fredagen den 17:e juli blir vår sista kanaldag. Vi har en härlig dag, äter lunch i Söderköping och fortsätter sedan till de två sista slussarna vid Mem och är sedan ute i Slätbaken. En fin sydvästbris tar oss upp mot Arkösund, och Lundarna blir vår natthamn.

På lördagen går vi den vanliga leden mot Stockholm och på kvällen tränger vi in oss bland ett femtiotal andra båtar i Skansundet 10 M nedanför Södertälje.

Vi startade lördagen d 11/7 kl. 14.00 från Göteborg och har alltså haft 7 dagar och några timmar till Södertälje. För att hinna med detta får man inte sova allt för länge om morgnarna. Nej, upp och hoppa! Morgonstund har sluss i mund!

Till sist, lycka till alla Ni som tänker göra kanalen!

*Valter*

## **Anlita vår riggarverkstad**

Vi utföra handsplits även å 19-tr. wire, fastpressning av rostfria ändstycken s.k. »Safe Lock» samt taluritpressning.

## **Benn's Ind. & Skeppsmaterial,**

Brännkyrkagatan 117 — Sthlm.  
Tel. 68 68 43, 68 68 53

## Nya båtar

Under denna rubrik redovisade vi i förra årsboken de nybyggen, som tillförts sällskapet eskader. Göta är ett livaktigt sällskap och det har hänt en hel del på nybyggnadsfronten sedan dess. Vi kan inregistrera 8 nya båtar. Störst av dem är Ove Alderbäck's 4,6 tons laurinkoster i plast, som levereras från Malmö Flygindustri. Alderbäck har köpt båten skrovfärdig och ska själv inreda dem. Båten har följande mått: lö 9,81 m, lvl 8,6 m, bredd 2,88 m, segel 47,8 m<sup>2</sup>. De flesta av oss minns väl båten från »Allt för sjön», där den varit utställd. Den har vunnit många fina segrar bl. a. på tyska och danska vatten.

Just nu har Torsten Jonssons östtyska »laurinare» kommit hit. Den är exakt likadan, som de två vi fick i fjol och som beskrivits i sista årsboken. I slutet av maj räknar man med att Bosse Fagerströms, Karl Perssons, Thore Lundwalls och Robert Levins »Viggar» ska bli färdiga. Bosse, Kalle P. och Thore köper sina båtar fullt färdiga och ska själva segla upp dem från Karlskrona, medan Robert Levin köper ett färdigt skrov som han ska inreda. »Viggen», som är ritad av Per Brohäll, byggdes ursprungligen i trä. Med ledning av sommarens provseglingar har sedan konstruktionen »finputsats» för att den ska bli en så bra seriebåt som möjligt. Den byggs nu i glasfiberplast. Deltagarna i sommarens Baltic Race minns säkert Viggen, som då gjorde en mycket fin insats. Data: lö 7,08 m, lvl 6,10 m, bredd 2,26 m, djupgående 1,06 m, järnköl 500 kg, segel 20 m<sup>2</sup>, (spinnaker ca 38 m<sup>2</sup>) och displacement 1,4 m<sup>3</sup>.

Någon gång före midsommar kommer *Pelle Aaltonen* att sjösätta sin Fingal på Gröndalsvarvet. I likhet med Alderbäck och Levin inreder han själv båten.

Till sist kan nämnas att den första P-28-an med skrov och däck i plast, men i övrigt i mahogny, har inregistrerats i sällskapet.

Av dessa 8 nybyggen är 7 i plast och detta kanske förvånar något med tanke på den misstänksamhet, som ibland riktats mot plasten, men tydligt är att den nu är på frammarsch.



*För Er med pretentioner  
och som söker något extra  
när det gäller herrmode*



KUNGSGATAN 2  
STORA NYGATAN 35  
VASAGATAN 15-17

## Jungfrutur Östtyskland - Långholmen

Tåg söderut. Staffan och jag gör oss hemmastadda i sov-  
vagnskupén. Det finns många finesser för en tolvårs grabb att  
undersöka.

Vi har fått den stora äran att gasta på Stikkan Österbergs  
nybyggda laurinare, som skall seglas hem från Östtyskland.  
Besättningen på systerbåten, pappa Svante, mamma Doris  
och barnet Carina 14 år, var också med på tåget. Resan med  
tågfärjan från Trelleborg till Sassnitz var mer en festmåltid  
vid ett överflödets bord än en sjöresa.

Efter en del trassel med vårt bagage och några mils skakig  
färd med en lastbil utan fjädrar, anlände vi till varvet där  
båtarna låg på land klara att sjösättas.

*Svante och Stikkan på östtysk mark.*



Att det skulle dröja två veckor innan vi kunde segla hade vi förstås inte räknat med. Men det var inga tråkiga veckor. Gavatin bjöd på krogen och varvet ordnade båttur runt Rügen. En kväll bjöd skepparna varvsgubbarna på sjösättningskiva med varm korv och vodka m. m., m. m. — fylleskiva enligt Carina— som slutade med dragspel och ringdans på kajen.

Ibland var jag med Staffan och Carina på stan och shoppade. Vi klarade oss bra med Carinas skoltyska. Folk var alltid vänliga och hjälpsamma.

Gavatin fick äntligen telefonkontakt med Rulle i Sandhamn. Rulle skulle gasta på Dorina och han anlände lagom till riggingen. Med hjälp av skepparnas kunskaper i tyska, som åtminstone imponerade på gästarna, och Rulles instruktiva gester och glada uppsyn blev båtarna så småningom segelklara. Efter provsegling med några av varvsgubbarna ombord var vi äntligen klara för avsegling.

Tullen hade varit ombord, troligen för att kontrollera att vi inte hade några fripassagerare. Rulle hade skakat hand med Wieks befolkning som samlats på kajen för att se på vår avfärd.

Motorerna startades. Seglatsen hade börjat.

Vi hade omkring 10 distansminuter i en med bojar markerad ränna till öppet vatten. Halvvägs kom en kraftig regnby. Svante fick motorstopp och Dorina drev ur rännan och fastnade på en sandbank. Stickan gjorde flera försök att dra av men risken var för stor att han också skulle fastna. Just när vi bestämt oss för att gå tillbaka efter hjälp kom en turistbåt, Alte Fähre av en mindre vaxholmsbåts storlek och drog Dorina flott. Flera försök misslyckades men skepparen på Alte Fähre kunde sin sak och snart hade Dorina vatten under kölen, Svante fick igång motorn och vi kunde fortsätta.

Vi nådde öppet vatten kl. 19.00 utan flera missöden, satte segel och lade oss på kurs mot Bornholm. Vi hade slör och gammal dyning. Staffan och jag tog rortörn kl. 23.00, han skulle försöka hålla sig vaken tills det ljusnade, men han slocknade i sin koj vid midnatt. Båtarna låg inom synhåll för varandra hela natten.

När det var som mörkast drog Dorina ifrån. Det var svårt att se kompassen i mörkret men Dorinas akterlanterna visade kursen. I gryningen växte ett svart moln upp på horisonten i n. v. Det såg ut som en väldig klippö. Rulle och Carina hade vakten på Dorina. Rulle undrade om vi skulle gå i land ett tag.

Plötsligt började det att hända något. Vanity tar in på Dorina, det blev en lekfull kappsegling några timmar, kl. 4.00 hade jag Dorina tvärs och gick förbi. Rulle gav upp. Jag väckte Stickan och kojade. När jag vaknade hade vi Bornholm föröver, kl. 8.00 lade vi till i Rönnes inre hamn.

Vi tittade på stan och gjorde en rundtur med bil. Hela ön såg ut som en finstädad idyll. Husen var målade i granna färger och hamnarna var små labyrinter av stenmursbassänger. Kl. 16.30 nästa dag avseglade vi mot Christiansö. Det blev spinnakergång men efter någon timme bytte vi till genua.

Vi kom fram i skymningen. På grund av glömska, lite felnavigering och den s. k. mänskliga faktorn, blev angöringen en aning dramatisk. Senare på kvällen hörde jag Rulle säga strängt till Carina — »kom ihåg Carina, det här får du inte tala om för mamma». Vi fick förtöja vid den blivande världsomseglares, skonaren Walborg av Karlshamn, sida.

Christiansö, som är två öar förenade med en gammal klaffbro, var en blandning av fiskehamn, badklippor, semestermänniskor, souvenirbutiker, meterhöga stenmurar, gamla kanoner, lummiga idyller och gammal bebyggelse, som verkade vara årsbarn med Långa raden på Skeppsholmen i Stockholm. I hamnen låg en fullriggare, ett danskt skolskepp.

Söndagen 17/7 kl. 17.30 lossade vi förtöjningarna från Walborg av Karlshamn, önskade besättningen lycka på deras världsomsegling och satte kurs mot Kalmarsund. Utklippans fyr siktades kl. 22.00. Staffan skulle försöka vara med på en hundvakt men somnade som vanligt. Han sov i sin gungande koj lika lugnt som hemma i sin säng.

Svea visade tecken på sjösjuka men hon klagade inte. Istället drog hon upp kläderna under armarna och lät den kalla nattbrisen svepa runt sin nakna midja. Det bästa mot sjösjuka





är att kyla ner sig påstod hon. När hon ansåg sig tillräckligt nedkyld kröp hon ned i sin sovsäck på durken i ruffen där hon låg som ett orörligt bylte resten av den slingriga natten.

Det är ett sådant liv »Götakäringarna» drömer om enligt Rulle, men Rulles visdom är inte alltid att lita på. Men ett är säkert. Det är sådana »käringar» som götagrabbarna drömmer om.

Stickan kobjar sedan jag förklarat att jag tänker sitta uppe hela natten. — Inte oftare än en annan får havssegla.

Det är mörkt och svårt att se kompassen, som är utan belysning. Det är en underlig korsjö efter de sista dagarnas hårda vind med en annan riktning än nu, båtens rörelser blir slingriga och oberäkneliga.

Farten uppskattas till 5 knop. Kl. 24.45 har vi Utklippans fyr tvärs babord. Dorinas akterlanterna drar ifrån föröver. Det ger mig en stark trygghetskänsla att segla ensam i natten.

På babords låring ser jag ett fartygs lanterner närma sig. Efter en stund konstaterar jag att vi håller ombordläggningskurs. Det är ganska gropigt så dom kanske inte ser Vanitys lågt sittande lanterner. Jag faller tills jag bara ser fartygets styrbordslanterna. Efter en kort stund skär hon min kurs otäckt nära stäven. Det svarta skrovet glider förbi jag hör maskindunket som ett jättehjärta, det gröna ögat glör på mig, jag ser inga andra ljus ombord. Har dom sett mig? Jag återfinner polstjärnan bland de drivande skyarna och fortsätter på min kurs. Lugnet och tryggheten kommer tillbaka. Dorinas akterlanterna försvagas plötsligt och försvinner. Hon måste ha gått in i en dimmbank. Vinden avtar stjärnorna skymms alltmer av moln. Det är besvärligt att hålla kursen enbart efter kompassen, som knappt syns i mörkret.

Äntligen kommer gryningen, nästan omärkligt. När det blivit ljust befinner jag mig på ett hav av mjuka dyningar, som, obekymrade av perspektivlära, är lika stora vid horisonten, som de närmare båten. En synvilla som dimman skapat genom att omöjliggöra all avståndsbedömning. Vinden är nu så svag att bommen slår i rullningarna och väcker Stickan. Kl. 6.30

kommer han yrvaken ut i brunn och får positionen som stämmer ganska bra. Genom att lyssna på ljud som når oss genom dimman konstaterar han att vi har Ölands södra udde någonstans tvärs styrbord. Vi kokar kaffe och har det mysigt. Så småningom börjar det röra sig i byttet på darken. Svea kommer fram utsövd och nyter och ser ut som om hon aldrig hört talas om sjösjuka. Snart har hon trollat fram varm korv, potatis och smörgås.

*Spinnakergång genom Kalmarsund.*



Kl. 9.30 har vi Utgrundets fyr tvärs styrbord. Dorinas segel siktas föröver i diset. Svante har seglat utan försegel några timmar för att vänta på oss. Dimman börjar lätta, brisen kommer och solen värmer. Båtarna ligger snart inom snackhåll för varandra. Det blir spinnaker-gång genom Kalmarsund.

Staffan vaknar och Svea stoppar i honom smörgås och varm korv.

Timmarna går som vanligt alltför fort under fin segling. Vi bestämmer oss för att gå direkt till Västervik. Det skulle alltså bli sista nattseglingen. Staffans sista chans att visa Rulle att han kunde ta en hundvakt.

På eftermiddagen friskade vinden, det kanske var för hårt för spinnaker-segling. Stickan såg bekymrad ut. Ny båt ovanå spinnakergastar och ökande vind. Äntligen gick Dorinas spinnaker i däck och Stickan kunde riva sin med bibehållen skepparära.

I skymningen närmade vi oss Blå Jungfrun, Stickan kojade för att ta vakten när vi skulle ta oss in vid Kråkelund. Vinden var nästan omärklig, men båtarna gled ändå genom det mörka blanka vattnet med några knop som drivna av en okänd kraft. Glada skämt och chokladbitar flög mellan oss i sommarnatten.

Kl. 24.00 kom Stickan ut i brunn. Han ville veta när vi haft Blå Jungfrun tvärs, vilket jag inte noterat. Min förklaring att jag trodde att vi var inomskärs nu tog han med en djup suck och satte sig vid pinn. Staffan skulle göra ett sista försök att vara med på hundvakten.

Jag kröp ner i min sovsäck och kände mig behagligt trött. Jag slöt ögonen men öppnade dem igen för att se på klockan — nära fyra timmar hade gått, klockan var 3.45. Jag skall ta vakten kl. 4.00. Staffans koj var tom! Han hade lyckats. Jag klär mig. Staffan kommer in hackar tändar och talar om att han aldrig har sett så mycket dimma. Jag stoppar ner honom i min uppvärmda sovsäck, där han somnar innan huvudet nått kudden och vaknade inte ens av diselns kanonsalut genom Spårösund.

När jag kommer ut i brunn förstår jag att han aldrig sett



*Carina och Staffan  
Jaffar-navigerar.*

så mycket dimma. Dorina ligger inom synhåll men för övrigt bara dimma. Båtarna har styrfart men inte mer. Vi stävar oss försiktigt fram. Så småningom dyker det upp svarta kobbar här och där ur vattnet. Efter en stunds irrande fram och tillbaka höjtar Rulle att han vet var vi är. Vi ligger i leden något norr om Kräkelund. Glädjen blir stor, dimman lättar, solen börjar bryta igenom, vi tar ett lyckat färgfoto av Dorina som ligger och speglar riggen i blankvattnet.

Morgonbrisen för oss genom en solig skärgård mot Väster-  
vik dit vi anländer kl. 13.30.

Vi lever restaurangliv på Domus. Skepparna blir intervjuade av stadens tidning och Rulle träffar naturligtvis seglarkompisar på kajen där Staffan är med i båtsnacket med dom stora grabbarna, sedan Rulle godtagit honom som befaren matros efter sista nattseglingen.

Seglingen från Väster-  
vik gick i fint väder och förliga vin-  
dar. Svante lät spinnakern stå genom V Stendörren. Vi mötte många götabåtar på semestersegling.

Sista gemensamma natthamnen blev Långön vid Sävsundet. Stickan och Svea skulle runda Landsort. Staffan och jag mönstrade av från Vanity och gick ombord på Dorina för att följa med till Södertälje som passagerare.

Sista dagen ombord blev en värdig avslutning på en lyckad seglats. Bokö, Svarta Hällen, Stenskar, Regarn. Spinnakern står som en kupol mot sommarhimlen. Jungmännen, Staffan och Carina, spelar luffarschack på fördäck. Doris bjuder på kaffe och bullar. Svante sitter till rors och Rulle talar om för oss att det här är toppen, som om vi inte visste det.

Det kommer en Laurinare och kryssar emot oss. Det är årets segrare i Baltic Race den salte götagossen Nisse Kling som är ute och familjeseglar. Jag hinner få fram kameran och tar en bild då vi passerar varandra. Vi seglar i hemmavatten.

*Klasse*

*Foto: förjattare.*

# Firma Båttillbehör

Flemminggatan 10 - Stockholm K.

Telefon 53 53 45

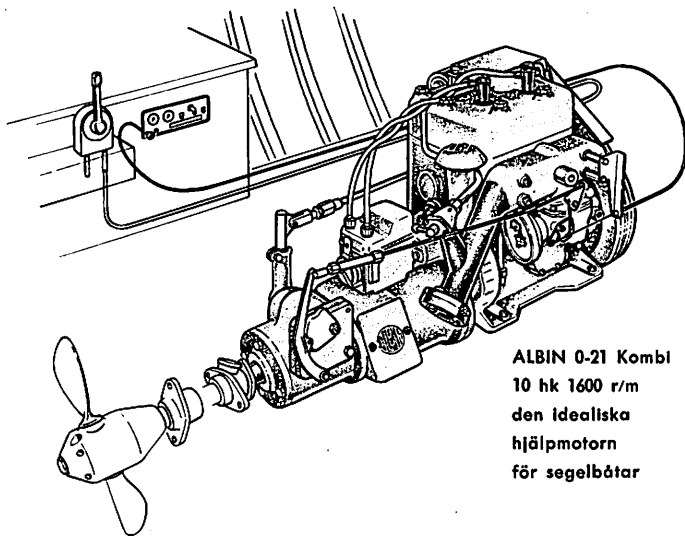


Vi erbjuder *ALLT* för båten från kölen till masttoppen



*MED KVALITET - PRISBILLIGHET - SERVICE*

# ALBIN 0-21 Kombi tar mindre plats i båten



ALBIN 0-21 Kombi  
10 hk 1600 r/m  
den idealiska  
hjälpmotorn  
för segelbåtar

- Enklare att manövrera tack vare ställbar propeller och fjärreglage.
- Lätt att sköta: 0-21 Kombi har i stället för backslag en manövermekanism som synkroniserar omställningen av propellerbladen med gasreglaget. Med ett reglage sköter Ni all manövrering! Samtidigt som Ni ökar gasen ökar stigningen på propellerbladen – motorn får alltid den för varvtalet lämpligaste belastningen. Förutom fram-, back- och neutralläge kan propellern ställas i flöjlat läge för segling.
- ALBIN-motorerna är välkända för kvalitet och tillförlitlighet.

**ALBIN MOTOR AB Kristinehamn tel. 0550/15000**

PREL. FÖRTECKNING ÖVER RORC-SEGLINGAR I ÖSTERSJÖN,  
1965

B = bankappsegling med priser  
H = havskappsegling med priser  
HX = dito, som föreslås ingå i »klass IV-V-klubbens» poängseglingar  
Ö = övningssegling utan startavgifter

Datum	Arrangör och bana	ca M	Anm.
16 maj	Lidingö SS		
	Lidingö Runt	14	B
29—30 »	Ulf Järnefors, 08-642633		
	Dalarö—Kopparstenarna	105	Ö
29—30 »	Norrälje SS		
	Gräddö—Kobba K.—Understen	100	HX
2, 9, 16 juni	Erik Nyström KSSS, 08-663800		
	Käppala, Lidingö	5	Ö
6 »	Nynäshamns SS. Sörmlandsregattan		
	V. Stendörren—Hävringe	25	B
12—13 »	Erik Nyström KSSS		
	Saltsjöbaden	4×15	Ö
19—20 »	SSS, Havsörnarna		
	Saltsjöbaden—Sandhamn	65—100	HX
28—29 »	NJK, Hangö SS		
	Hangö—Sandhamn	135	HX
2—6 juli	KSSS, Airisto SS		
	Gotland Runt		
	ÄNNU EJ FASTSTÄLLT		
	I start 3.7 em.		
	Sandh.—Alma—Öland N—Hoburgen		
	—Utö	380	H
	II—III » 3.7 fm.		
	Sand.—Alma—Öland N—Hoburgen		
	—Utö	380	H
	IV » 2.7 em.		
	Sandh.—Alma—Karlsö—Hoburgen		
	—Utö	360	HX
	V » 2.7 em.		
	Sandh.—Alma—Hävringe—G. Sand- ön—Utö	230	HX
7—8 »	Ulf Järnefors m. fl.		
	Utö—Alma—Sandhamn	100	HX
10 »	Airisto SS		
	Viitakari (Åbo)...	100	HX



13—17	»	NJK. Sinebrychoffpokalen Hangö	2×30, 200	H
15	»	SS Kaparen, Kalmar Öland Runt	220	HX
23	»	Simrishamns SS Bornholm Runt	100	HX
23	»	Västerviks SS Västervik—Öland N—Visby	100	HX
29 juli—1 aug.		KSSS Sandhamsregattan	4×15	B
1 aug.		Norrköpings SS Sandhamn—Arkösund	91	HX
3	»	Norrköpings SS Arkösund—Öland N—Salvoref	225	HX
14, 15	»	Stockholms YC Saltsjöbaden, Sandhamn	25, 15	B
5 sept.		Norrköpings SS Arkösund	30	B
25, 26	»	Vikingarnas SS Hundudden, L. Värtan	3×5	B

## **A. B. GUNNAR GORDON HASSES SKEPPSFÖRNERINGS A. B.**

Tel. 21 4300

Tel. 105417

### **Segelmakeri Flagg- & Presenning-Fabrik Tågvirkeshandel**

Lager av skeppsartiklar för  
**ÅNGBÅTAR, SEGELFARTYG  
KUTTRAR o. MOTORBÅTAR**

**ÖSTERLÅNGGATAN 19 - STOCKHOLM**  
(hörnet av Brunnsgöränd)

# Högtidsseglingarna vid Jungfruholmarna

Söndagen den 16/8 gick Göta Segel Sällskaps Högtidssegling med start från Jungfruholmarna. De först startande klasserna hade en hygglig 4—5 meters vind, men tyvärr förde vinden därefter en alltmer tynande tillvaro. Anslutningen var god med 140 båtar anmälda, bl. a. 23 M-22-or, 28 Finnjollar, 28 C-kanoter för att nu bara nämna de största klasserna.

I Finnjolleklassen seglade en prominent gäst, nämligen VM-tvåan H. Kellner från Gävle Segel Sällskap, som för dagen placerade sig på andra plats efter Arved v. Gruenevaldt.

Några av de bästa placeringarna blev i M-30-klassen: 1) 30 O. Clason, SSV; 2) 53 L. Grusell, ÅBS; 3) 2 Å. Lindström, SSV; 4) 27 S. Ejdestam, GSS.

M-22-klassen: 1) 53 B. Svensson, GSS; 2) 50 A. Jonsson, NSS; 3) 86 K. Frimodig, SSV, 4) 14 S. Bergman, GSS; 5) 93 R. Sandgren, KSSS; 6) 72 B. Aronsson, ÄBK; 7) 88 L. Olsson, ÅBS; 9) 41 A. Andersson, SSA.

Folkbåtar: 1) 468 L. Pettersson, SSK; 2) 297 W. Forsell, GSS.

Starbåtar: 1) 4483 A. Anders, SSK; 2) 3508 T. Poijer, GSS.

Finnjollar: 1) 366 A. v. Grünewald, SSS, 2) 396 H. Kellner, Gävle SS; 3) 363 B. Segerbrink, SSS; 4) 392 B. Säll, SSS; 5) 361 R. Eriksson, MKS; 6) 237 B. Ribbhagen, SSS; 7) 323 K. Ribbhagen, SSS; 8) 276 L. Vallin, SSS; 9) 379 L. Runström, GSS; 10) 353 L. Minnegård, KSSS.

C-kanoter: 1) 328 L. Johansson, ÄBK; 2) 238 J. Larsson, HKK; 3) 211 R. Sjöqvist, ÄBK; 4) 291 H. Vilhelmsson, SBK; 5) 322 J. Clark, LSS; 6) 399 K. Holvander, GSS; 7) 392 S. Andersson, SBK; 8) 388 T. Folke, HKK; 9) 226 K. Aneros, HKK; 10) 287 K. Å. Emilsson, GSSS.

OK-jollar: 1) 1111 T. Hultman, SKK; 2) 434 P. Lindberg, SSK; 3) 1212 K. Boije af Gennäs, Str BK.

fråga

'*bizesack*'

han vet vad  
som behövs  
på sjön.

PROVIANTERA  
HOS

***Bizesack***  
*Livsmedel*

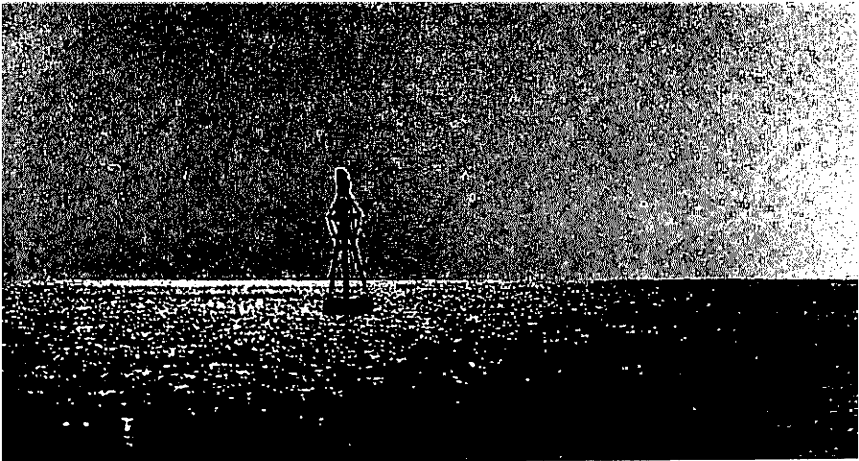
*Långholmsgatan 9A Tel. 68 79 10*

## Kopparstensköret 12/6 - 14/6 1964

Försommarkväll i Pålundet. Folkbåten ligger segelklar för ett trimningskör till Kopparstenarna. Kvällsbrisen känns skön i ansiktet efter en varm arbetsdag i stan. Det ligger något av frihet och ledighet i vinden. Besättningen, Mona 17 år, Staffan 12 år och jag, skeppare och fader, är ombord. Vi går för motor till Hammarbyslussen, där navigatören Stickan Österberg går ombord. Det råder fredagskväll trängsel i slussen. De stora handelsfartygen har inte råd att ligga i hamn över helgen. När vi genom Skurusundet och Stäket hunnit ut på Baggensfjärden, tystar vi motorn. Sommarnatten tar oss i sin famn. Vi kan prata utan att skrika. Vi hör porlet från stäven, ordnar för skaffning och seglar genom skymningen. Det blir tid för kojning. Mona och Staffan sover snart hem-  
vakt i sina kojor. Efter en stund gör Stickan dem sällskap.

Den svaga nattbrisen för oss genom innerskärgräddan i sommarnattens genomskinliga mörker. Stjärnan som jag valt att styra efter ger sig ibland babord eller styrbord hän. Jag är sömnig. Vid Dalarö måste jag göra några slag. När jag kommer ut på Jungfrufjärden går solen upp. Lagunen vid Ornöhuvud ligger båt- och blank. Sundet mellan Ornö och Kymmendö är spegelblankt, men båten håller ändå styrfart. Luften är full av fågelljud. Gastarna sover. Jag har aldrig seglat här förr, så jag måste då och då rådfråga kortet. När sundet vidgar sig kommer brisen. Det blir kryss mot Sadelöga. Efter några slag kommer Stickan ut i brunn och tar pinn. Jag ordnar med morgonkaffe, vi har det mysigt. Mona, ett barn av sin tid, har yrvaket ögontusch på kinderna. Jag kryper ner i min sovsäck och somnar.

När jag vaknar hör jag Stickan och Staffan diskutera avdrift. Då jag kommer ut i brunn är horisonten obruten, endast Huvudskärs fyr skyntas i norr genom soldiset. Med hjälp av spottlogg och stoppur beräknar Stickan farten till fyra knop. Besättningen övas i att hålla kurs efter kompassen, en förövning till det stora äventyret då vi skall segla hem Stickans



### *Kopparstenarna.*

laurinare från Östtyskland. Det är kallt trots långkalsonger, ylletröjor, solsken och lovikavantar, men tiden blir aldrig lång till sjöss. Solen börjar ovevkligt sänka sig mot horisonten. Efter skeppsråd bestämmer vi oss för att stå på en timme till. Sedan måste vi vända, även om vi inte har nått vårt mål. Staffan finkammar i förtvivlan horisonten med kikaren. Plötsligt upptäcker han något som snart visar sig vara Kopparstenarnas boj. Vår kurs ligger något norr om bojen, så Staffans och Stickans diskussion om avdriftens betydelse kommer åter i gång. Mona, som alltid velat uppleva allting handgripligt, på riktigt, vill peta och känna på bojen, men Stickan upplyser henne torrt om att sjömärken är fridlysta. Kl. 16.00 rundar i bojen, och sätter kurs mot Landsorts södra angöring. Vi småpratar och pysslar med skaffning, seglar, fryser och trivs Staffan och Mona försvinner i sina sovsäckar. Timmarna går. Solen går ner. Jag dåsar på min koj. Stickan seglar. Det mörknar.

Så småningom ser vi fyrljus föröver. Det måste vara Landsort, men vi är inte säkra. Vi borde också kunna se Skrapan, tycker vi, men det är kanske disigt norrut. När Stickan mumlar någonting om Hävringe, drar jag mig diskret tillbaka till min koj.

Efter några timmars stärkande sömn kommer jag åter ut i sittbrunn. Föröver står Landsorts vita torn belyst av morgonsolen. Jag tar pinn och Stickan kojtar. Brisen är lagom och solen värtmer. En drömsegling genom välkända vatten, men

*Stickan styr, Staffan mår.*



plötsligt står Vattklubbs fyr på fel plats. En hastig blick i kortet, några korta slag och jag är tillbaka i leden. Stickan rör sig oroligt i sin koj. Jag måste skärpa mej. — När vi passerar Fifång vaknar gastarna. Vi seglar genom vår sommarskärgård med sol, värme och förlig vind. Mona ligger på rufftaket och solar sig. Stickan ger Staffan en lektion i finsegling. Jag är bara med som kock och sommargäst.

Södertäljeslussen passeras och Mälaren bjuder på en lagom frisk kryss till Jungfruholmarna. När vi lägger till vid stora holmen möts vi av den lekfulla uppbrottstämning som man bara kan uppleva på våra holmar på sommarsöndagskvällarna. Mastskogen mot sommarhimlen, löst beslagna segel, nyss hisgade segel, motorer som startar, glada skämt och skratt. Vi känner oss nöjd med vår seglats. Staffan är först i land för att slå sig ner på ljugarbänken . . .

*K. Isacson*

*Foto: författaren.*

## **GSS:are!**

Hos oss kan Ni köpa Gasolköket som frugan har talat så mycket om.

Båtsmide finns även till hyggliga priser.

Titta in till oss och vi ordnar det Ni saknar för sommarens sjöturer

# **Arvid Andersson**

## **Järnaffär AB**

Hornsgatan 154 - Stockholm

Tel. växel 68 04 25

# Att segla ut

av Red Top

Jag har köpt ett sjökort och sitter och försöker färska upp mina kunskaper i navigation.

Jag kommer inte riktigt ihåg allt det där om missvisning och deviation, men det ger sig väl så småningom.

Jag har ett statligt förarbevis, prytt av ett vikingaskepp, som bevis på min kompetens.

Och om staten litar på mig, varför skulle jag då misströsta?

Vi skall segla i sommar.

Vå blonda kusin Maud motser detta med behärskad dysterhet.

Hon litar också på mig, men hon litar inte på klimatet.

Jag svarar att om det blir kallt på natten under däck i en segelbåt, så är hela knepet att inte spänna sig, utan låta »muskelnerna slappna av».

Och om frosten skulle ligga vit på däck, finns det ingenting som värmer så som »ett raskt morgondopp utombords», skriver en erfaren seglare som Gustaf Plym i en bok.

På detta sätt försöker jag muntra upp kusin Maud.

Hon undrar vad hon skall med att göra, eftersom hon inte kan segla, men det finns tusen ting att uträtta ombord för en rask flicka.

Och de moderna diskmedlen fungerar även i kallt vatten.

Kusin Maud har i en förtrolig stund erkänt att hon är en smula rädd för segling.

Det är uppriktigt sagt jag också.

Så det passar bra: Jag kan köra mycket på motor och säga att det är för hennes skull jag gör det.

Vi kommer att hålla till mycket i innerskärgården. Den är vacker och lummig, och så är det intressant att titta på bebyggelsen.

Ingenstans i vårt land ser man prov på en så omväxlande och intressant arkitektur som i Stockholms inre skärgård. Där finns allt från barockslott och lövsågade villor till de modernaste designstugor med koppartak och utespis.

Ibland när det bara blåser litet ute på fjärdarna skall vi sätta upp seglen.



I likhet med damen i anekdoten seglar jag helst när det är lugnt.

Ungefär så mycket vind att man får porlande styrfart, det är mitt ideal.

Konsten att finna bra natthamnar i skärgården är svår. Förra året använde jag den i och för sig förtäffliga boken »Seglarhamnar på Ostkusten» som vägvisare, men felet var att den gått ut i alldeles för stora upplagor.

Dessa seglarhamnar var alltid fullbelagda.

Därför fick jag nöja mig med mindre goda ankarplatser och vågade sedan inte sova på natten av fruktan för att det skulle blåsa upp och båten driva på land.

Men i år kan kusin Maud ha vakten medan jag törnar in.

Jag har lovat henne en seglarmössa samt en dragspelskurs för tretti-fem kronor om hon är en smula medgörlig.

Det ser så käckt ut när en blond flicka sitter på rufftaket och spelar handklaver.

Dessutom tror jag att det håller myggen borta.

Om man inte hade mast på båten, skulle man kunna gå obehindrat under alla små landsvägsbroar längst innerst i skärgården, där det är lugnt och varmt, och i så fall kunde man ju lika gärna ta bort kölen också.

Förr i världen föredrog jag det öppna blåsiga havet, men sedan jag började studera det här med navigation och missvisning och deviation har jag fått sådan respekt för sjön att jag helst skulle vilja åka bil till Italien i sommar.

Precis som kusin Maud.

Men man har ju sin och statens prestige att tänka på.

## Nu skall hela rasket rivas

*I många herrans år har stockholmarna gått och väntat på att bli av med Långholmsfängelset. Det är gammalt, anskrämligt och otidsenligt och det ligger på en av Stockholms gran-naste platser. Vid en presskonferens i Stadshuset redan i juni 1955 lade ett arkitektteam fram ett förslag om Långholmens disposition. Man tänkte sig här ett blivande nöjes- och rekrea-tionscentrum och stockholmarna började väl litet till mans vänta på att något skulle hända. Man har väntat förgäves — tills nu!*

*Nu har tidtabellen klarnat. 1970 beräknar man kunna sätta igång och riva hela rasket! Då är man klar med de anstalter, som ska överta Centralfängelsets funktioner.*

Föregångare till Långholmsfängelset var ett år 1724 in-rättat »rasp- och spinnhus» avsett för »lättingar och lösaktiga personer» av båda könen. 1886 blev namnet Centralfängelset och sedan har byggnaderna tillbyggt och ombyggt vartefter; senast gällde det som bekant fasta paviljongen.

Varför har det dröjt så länge? Varför har inte fängelset flyttats tidigare?

Generaldirektör *Torsten Eriksson*, kriminalvårdsstyrelsen:

— 1945 fanns ett betänkande om verkställighet av frihetsstraff. Det fanns en anstaltsplan för fångvården, som bl. a. utgick ifrån att Långholmen skulle läggas ned och ersättas med en annan anstalt med plats för 200. Hela behovet av platser för fångar bedömdes då till 2 000 i hela landet. Siffrorna var tilltagna i överkant och det visade sig också att efterkrigs-tiden betydde en minskning i antalet fångar. Därefter kom en helt oväntad stegring.

Men innan dess var man så säker på att fångantalet skulle vara så lågt, att då Stockholms stad skulle ordna hotellplatser för ungarlar, bad man att få använda rannsakningsfängelset — som nu heter hotell Kronoberg. Där fanns över 300 celler och staten åtog sig att ta hand om alla häktade på Långholmen.



— Detta är ett tecken på hur förhoppningsfull man var, säger generaldirektör Eriksson.

Men brottsligheten steg och behovet av anstaltsplatser av olika slag därmed.

### *Nytt avtal med staden sprack*

Längre fram gjordes ännu ett avtal mellan staden och staten: i mitten av 1950-talet skulle Långholmsfängelset vara utrymt. Men då man kom fram till den tiden fanns ingen möjlighet att lägga ned anläggningen. Tvärtom, det var fullt sjå att hinna med byggtakten för nya fängelser. Det var långa diskussioner både i stadshuset och i riksdagen; regeringen angreps av oppositionen för att den inte löst problemen med att bygga nya fängelser i rask takt. Speciellt kritisk var man givetvis i stadshuset, där alla partier var ense . . .

Generaldirektör Eriksson:

— För egen del tycker jag detta är litet överdrivet. Staten har gjort väldiga ansträngningar för att öka antalet platser och rusta upp de anstalter som finns.

Hur situationen har utvecklats framgår av att kriminalvårdsstyrelsen anser att antalet intagna kommer att öka från nuvarande ca 6 000 till över 10 000 år 1980.

Långholmen, som på sin tid ansågs kunna ersättas med en anstalt med 200 platser, måste nu spridas ut på fyra enheter:

De första fångarna kom till den nya Kumla-anstalten söndagen den 15 januari. I utbyggt skick blir det plats för 435 interner. 35 milj. kr är den totala byggnadskostnaden, då allt är klart 1966.

Österåker är den andra anläggningen, som får ta hand om Långholms-internerna. Byggnadshandlingarna är klara i juli, i mars nästa år tas första spadtaget och byggnaderna blir klara i november 1968. Inflyttning några månader senare. Totalkostnad 45 miljoner. Båda anstalterna får plats för 435 intagna.

Sedan blir det ett nytt rannsakningsfängelse i anslutning till polishuset. 200 platser. Byggnaden uppförs intill Kronobergs-parken.

Långholmens rättspsykiatriska klinik flyttas till en ny byggnad på nedre delen av den tomt, som nu tillhör Kronprinsessan Lovisas barnsjukhus. (För att klara Långholmens kapacitet måste dock tillkomma ett par hundra platser på andra anstalter.)

### *Fångvårdens fabriker omsätter 50 milj.*

I praktiken bör Långholmen ha ca 550 platser (det är alltid en del celler som måste byggas om o. s. v.) men 1 januari hade man enligt uppgift 648 intagna. Överbeläggningen är alltså betydande.

Ställer man sig undrande inför de stora belopp, som de nya aktuella fängelseprojekten innebär, bör man tänka på att en hel del av byggnaderna är fabriker. I det sammanhanget kan nämnas att fångvården omsätter 50 milj. kr i produkter varje år.

Som det nu är får fångarna mat, logi, fickpengar och skattefrihet, men i viss utsträckning strävar man efter avtalsmässiga löner och skatteplikt.

*Henric Thörnblad*

### *Borgarrådet Hjalmar Mehr:*

LÅNGHOLMEN blir »nationalpark»

»Ännu har vi inte fått något klart besked vilket år Långholmen är evakuerad. Men det skall i alla fall bli ett fritidsområde så fort som någonsin möjligt.

Huvudprinciperna är ett nytt Djurgården, en 'nationalpark', mitt i staden. Det har ju varit tal om tingeltangel på 'Holmen', men dessa planer är som bekant avskrivna för länge sedan. Nu vill vi ha en fritidsöas med lämpliga anordningar. Hur allt skall utformas är svårt att säga nu — det gäller ju dock ett stort område i innerstaden, som de flesta inte sett så mycket av.»



Våren  
har  
kommit  
till  
Jungfru-  
holmarna



Specialite:



SEGEL  
av dacron

**ÖRTENGRENS**  
SEGELMAKERI

Skeppsbron 44,4b - Tel. 113521

## Saxat ur 1935 års årsbok

GÖTA SEGELSÄLLSKAP 40 ÅR.

Historisk upptecknat av *Frithiof Andersson*.

Det var naturligt nog ingen tillfällighet när GSS bildades för nu 40 år sedan, tiden var helt enkelt mogen att få fram någon organisation, för segelidrotten, där segelvännerna i trakten av Liljeholmen, Bergsund, Reymersholm, Långholmen och Essingarna kunde trivas.

Dock, för att få ett rätt grepp på förhållandena, och den miljö varur Sällskapet blev till, kanske man bör något tillbaka i tiden.

Intresset för segling och rodd var mycket starkt där i trakten vid denna tid. Kanske dock framför allt rodd, ty Mälarenoddklubben hade ju vid denna tid sitt klubbhus med sina kapproddbåtar just på den plats där GSS nu har sin låthamn på Långholmstranden d. v. s. där varvsplateen är belägen. Dessa kapproddare satte liv och färg över vattnen, där de om kvällar och söndagar tilldrogs sig allmänt intresse.

Även Reymersholmshornna anordnade gärna och ofta kapprodder, de förlade dock helst sina kapprodder uppe vid Krankholmarna, den inom GSS nu så populära Aug. Alexander Rydholm kan nog vittna därom, ty han var en mycket eftersökt styrman till båterna. Alexander hade då som nu inga överflödiga kilo att dra på.

I övrigt var det nog så att mycket av sinst friskt och levnadslustigt folk drog sig upp till holmarna på lördagskvällen eller söndagsmorgonen där levde man sitt liv, sommaren lång, i de flesta fall var det väl Fogelön som öppnade sin stora färd, och där dväljdes väl tusentals människor under sludagsdygnet.

Några motorbåtar fannos icke, men åror och regel, och så var det en och annan liten ångbåt vi kallade dem för kolitribåtar.

Men segelidrotten d. v. s. kappeglingarna lancerades nog mera från Bergsundshåll.

Bolaget där hade en bogserbåt, och arbetarna hade en musikförening, och så anordnades sommarfester som många gånger förlades till Jungfruholmarna. Bogserbåten drog upp såväl regel som roddbåtar och tävlingar anordnades i såväl rodd som segling.

Det var en plåtslagaremästare Jonsson (»Stora Jons») vid Bergsund



som vanligen var ledare, chef och prisdömare, han skötte sitt värv på ett faderligt och fullständigt patriarkaliskt vis, han duade alla, och alla sade »Mäster Jonsson», han hade en röst som dånade långt ut över tävlingsbanan. När han delade ut pris, kunde han ibland, om det var någon yngling han tyckte om, jämte några väl valda ord, även tillägga ett, »Gud välsigne dig».

Vi fingo oss ett gott skratt en gång, någon hade anmält protest mot »Thea» (ägare en förman Andersson »Frikarn» kallad vid Bergsund) därför att han ej rundat pricken vid Slagsta. Mäster Jon spände ögonen i honom och fordrade förklaring. »Va faen säger Mäster Jon för någe», svarade Frikarn, »jag hade 25 flaskor pilsner och en liter konjak ombord så det var inget som brådska särskilt att komma i land.»

Emellertid, då en yngling vid en tävling i mycket hårt väder, gick över bord och drucknade så ville bolaget ej längre släppa till båten, och så var det ju helt naturligt att dessa seglarvänner ville tävla oftare än en gång om året.

Vid nu nämnda tid fanns i Mälaren (i närheten av Stockholm) »Kungshatts segelsällskap» samt »Segelsällskapet Svearna» dessa anordnade nog tävlingar, men de fingo säkerligen ej någon större tillslutning, ty det uppstod ett nytt sällskap som hette »Mälarens segelsällskap», men jag tror att detta levde helt kort tid, alltnog, vid en tävling år 1895 beslöto några av medlemmarna att bryta sig ur och bilda ett nytt segelsällskap.

Initiativet till detta togs av G. F. Pettersson »Pråmpelle» kallad, förutvarande ägare av Lövholmsvarvet, samt Conrad Lundin anställd vid sedeltryckeriet i Stockholm.

G. F. Pettersson utfärdade kallelsekort till dem som man trodde var intresserade och man ombad C. A. Söderberg vid Bergsund att intressera segelfolket därstädes.

Pettersson utfärdade följande, nedan anförda:

### INBJUDAN.

*Som många herrar båtägare boende i trakten av Liljeholms-Bergsunds och Essingevikarna uttalat som sin önskan att få ett nytt segelsällskap bildat, och på grund av att Kungshatts och Mälaresegelsällskapet äro vad man kallar slofade tager undertecknad sig härmed friheten in-*

*bjuda alla hederliga och ordentliga herrar båtägare och segelsportsmän, att med mig göra gemensam sak och bilda ett nytt segelsällskap. För detta ändamål fordras först och främst god enighet och organisering. Även anser jag att vi för att få så många tecknande som möjligt, låta en teckningslista cirkulera, och sedan ett par sammanträden hållits tror jag förvisso, att vi skola kunna stipulera stadgar så att vi få ett segelsällskap bildat. Därför torde var och en av herrar segelsportsmän infinna sig å Lindströms Café (klubbrummet) Nya hornsgatan 188 lördagen den 10 aug. kl. 8 em. för vidare rådplägning.*

*Lövholmsvarvet den 8 aug. 1895.*

*Med största högaktning  
G. F. Pettersson.*

Ja så såg själva urkunden till GSS ut.

Vid det möte som då ägde rum blev C. A. Söderberg utsedd att leda mötets förhandlingar, och som sekreterare tjänstgjorde Conrad Lundin.

Man var genast enig om att bilda ett segelsällskap, men om namnet var det många förslag sista voteringen stod mellan »Segelsällskapet Stjärnan» och »Göta Segelsällskap», detta sista förslag av Conrad Lundin blev antaget med stor majoritet. Göta var ju en förträfflig pendang till »Svearna», dessutom var nog Svea och Göta populära namn på grund av de pansarbåtsbyggen Svea och Göta som då hade fullbordats vid Bergsund.

En interimstyrelse av 3 personer tillsattes, dessa åtog sig att utarbeta förslag till stadgar samt att sköta Sällskapets angelägenheter tillsviðare.

De 3 i styrelsen blevo C. A. Söderberg ordf., G. F. Pettersson kassör samt Conrad Lundin sekreterare.

Det var 26 personer med 11 båtar som anmälde sig till inträde.

Båtägarna blevo aktiva, de övriga passiva medlemmar.

Redan söndagen den 18 aug. var det gemensam segling till »Fläsket», samling kl. 8 vid Lövholmsvarvet för att, som det hette vid ett gemensamt glas punsch bättre lära känna varandra, samt tömma en bägare för sällskapets lycka och framgång.

Men redan den 1:sta sept. var man färdig med en ordentlig kappsegling, det blev ju också den sista för det året.

Båtarna voro indelade i tre avdelningar.

Pristagare i denna den första kappseglingen blevo: *1:sta Avd.* »Linnéa», J. Alinder, I pris; »Apollo», G. F. Pettersson, II pris. *2:dra Avd.* »Freja», O. Stark, I pris; Pare», H. Alinder, II pris. *3:dje Avd.* »Wivan», K. Skeppström, I pris; »Lotte», C. Wretholm, II pris.

Mättningsreglerna voro dock mycket enkla man mätte båtarna helt enkelt över stäv och så sorterade man in dem i avdelningar som lågo närmast varandra, men redan i juni 1896 motionerade herr Gunnar Appelkvist om ändring, och föreslog, längden gånger bredd och djup av båtskrovet, den så kallade summetern, som ju också sedermera blev antagen.

1896 den 5 juli firades sommarhögtidsdagen och seglingen hölls på Ekeröfjärden.

Distanskappseglingen: Liljeholmsbron—Estbröte runt—Liljeholmsbron hölls den 16 augusti och avslutningssegling den 6 sept. Då blev infärden till Liljeholmsbron lysande med fyrverkeri och kulörta lyktor, och därmed grundlades Götarnas popularitet i dessa trakter.

Vid alla dessa de första årens seglingar betalade båtägaren stipulerad startavgift, men dessutom betalade varje man i båtarna 25 à 50 öre, för detta köptes vanligen punsch den var billig då 90 öre litern, man var också mycket pigg på att brygga punschbål. Det var vill jag minnas C. A. Söderberg som var bas för detta, det hade han säkert lärt i Bergsunds Musikförening jag frågade honom en gång hur han gjorde. »Ach det är punsch och vin och brännvin och socker å citron och kryddor och så är det pepparkaksbitar.»

I en årsberättelse för året 1896 var Söderberg vemodig och klagar över dem som försvunnit från Sällskapet, bland andra nämndes G. F. Pettersson, »som» sade han, »gjort sig omöjlig på grund av sitt mindre honetta uppförande». Vari detta »mindre honetta» bestod vet jag icke, men av ekonomisk art tycks det ej ha varit. Han var nog dock en mycket unik kassör ty några anteckningar gjorde han icke och förde ej heller någon kassabok. Men» sade Söderberg, på tal om dem som försvunnit, »så får det icke vara, det kommer säkert att bildas segelsällskap både till höger och vänster, men Göta måste stå kvar, om än antalet båtar blir mindre så bliva dess ägare så mycket säkrare medlemmar.»

Det var nog ett mycket levnadsfriskt och glatt sällskap, alla dessa

seglarvänner och Sällskapetets popularitet grundlades som ovan är sagt genom de alltid lysande hemfärder som gjordes efter högtidsseglingarna. Då var Liljeholmsbron och omnejd svart av folk som tåligt inväntade Götarnas hemkomst, ja man var så intresserad att man ej märkte att den gamla bron, flottbron, sänkte sig och där stod man med fötterna i vattnet.

För seglarna själva, var väl glädjen störst därute på holmarna, och visst var det väl roligast att komma först, men även om man kom sist så kunde det sjungas.

För riggeriragg för riggeriragg  
för leve den som kommer sist.

Vid ett tillfälle seglades det »Fläsket»—»Dukaten» runt—»Fläsket», och priset till sista båt var ett vackert paket, prytt med blommor och blader och innehållanden en stekt strömming.

Dukaten är, som väl alla veta, den lilla holmen som ligger nedanför Kungshattsberget.

Kanske var det icke så mycket segel prestationerna, som var huvudsaken, utan friluftslivet, och samvaron vänner emellan, som var det roligaste. Andan inom Sällskapet var mycket gemytlig och humoristisk.

En gång det var 1901 i sept. seglade man gemensamt från Liljeholmsbron, där man hade fastgjort, och till »Fläsket». Ett pris var inköpt till den båt som kom först och hämtade det, där det var uppställt på den stora stenen på holmen, här kunde det alltså ytterst även bero på en snabb löpning när man kom i land. Priset var en stor skyltbutelj från Wahlströms vinhandel vid Hornsgatan, den var fylld med cognac, den erövrades av John Karlsson med »Svalan», och innehållet, ja, vinnaren fick naturligtvis endast tomma buteljen med sig hem.

Den nästan klassiskt vordna Distanskappseglingen Liljeholmsbron—Estbröte runt—Liljeholmsbron = 12 distansminuter, var en rätt så krävande segling antingen det nu var hårt väder eller bleke förlagd, som den var, delvis genom trånga sund och passager.

År 1903 hade Bertil Karlsson byggt sig en ny båt »Bärnhild» en riktig »bleksken» den seglade på 3.43,51 men 1905 då var det full storm så att av 19 båtar endast 3 stycken kunde fullfölja banan. Då segrade Oskar Siltberg med »Siri» på 3.9,44 den kortaste tid som är

antecknad på den banan, andra båt var »Argo» C. A. Nilsson 3.14,17 och tredje båt »Sally» gubben Dahlberg 3.29,43.

1906 hade vi en segling vars mål var Wiktoriaholmen, den lilla holmen vid inloppet till Drottningholm. Sedan vi snyggat upp oss litet foro vi över till Drottningholms världshus där middag var beställd, vi-voro 41 personer, endast manliga, middagen blev en stilig fest med blommor, flaggor, tal och hurrarop.

Jag har en revisionsberättelse för år 1898 den ser ut så här.

#### *Inkomster.*

Saldo från år 1897 .....	7: 13
Lustresor: sålda biljetter 126 .....	126: —
Års- och inträdesavgifter .....	52: —
Insamlingslistor .....	42: 24
Inkomster för målbåten .....	10: —
Behållning av Vinterhögtidsfesten 1897 .....	39: —
Av hr Vestrell skänkt medel .....	15: —
Sålda stadgar 3 st. ....	0: 75
Av medlemmarna insamlat .....	16: —
Av hr Lindström bekommit .....	40: —

---

Kronor 348: 12

#### *Utgifter.*

Annonskostnader .....	11: 12
Hyra för ångf. Arboga III .....	100: —
Musk .....	35: —
Prispokaler, 3 st. ....	26: —
Pris till sommarhögtidsdagen .....	38: —
Bogsering .....	10: —
Biljettryck .....	3: 50
10 st. lotter på en miniatyrkagge .....	5: —
Matroserna på Arboga II .....	3: —
Punsch och Cognac .....	14: 80
Brännvin, Punsch och Cognac .....	3: 50
20 öl på Flaggen .....	2: —
15 öl på Flaggen .....	1: 20
1 liter Cognac, 1 liter punsch .....	2: 80

Stenkol .....	5:—
Skrivm., telef., båt och spårvagn .....	3: 50
Div. utgifter .....	2: 50
Förlorad arbetstid .....	4: 10
Rest å gåva .....	3:—
Betald skuld .....	40:—
Saldo .....	34: 10

Kronor 348: 12

*C. Bengtsson.*

*K. Stark.*

*Revisorer.*

Ja, man måste ju dra lite på mun åt utgifterna till vinhandeln. Sådana utgiftsposter förekommo dock i samtliga räkenskaper från den tiden och man liksom känner på sig att det även var väl laddat i båtarna då man gjorde sina sjömanövrar.

Att samla något i ladorna var nog det sista man tänkte på, det framgår av följande inventarieförteckning för år 1902, den första upprättade.

1 Kuling Wandringspris.

1 Större Standert.

2st. Wimplar.

3 Dussin glas med korg.

80 st. Stadgar.

3 st. Fotografier.

2 st. Mössmärken.

Det äldsta certifikat jag sett är utfärdat i juni 1906 och gäller »Segelbåten Jo-Jo av Benbåtstyp, mätande 6,99 summeter tillhörande klass I, ägare Bröderna Larsson» och undertecknat C. A. Nilsson.

Man voro naturligtvis mycket stolta över att vara medlemmar av ett segelsällskap, och det yttre synliga tecknet var ju mössmärket.

Det är det 4:de märket som numera pryder Götarnas mössor.

Det första mössmärket var av ljusblått kläde eller boj, med guldkordong och guldbokstäver sirligt tecknade. Men då många klandrade märket sägande, att det påminde om något renhållningsmärke från den tiden, så bytte man om, det var 1901.

Så ändrades det och blev väldigt pampigt, svart kläde med guldkordong och ankare och stjärnor och överst GSS format så, att det på-

minde om en krona, men nu hade man slagit på för mycket, för nu gjordes det honnör för Götarna av annat uniformsklätt folk.

Och så bytte man om igen, nu blev det svart kläde med guldkordong och guldbokstäver. Men icke heller detta fann nåd i lägnnden, detta kallade de, som ej tyckte om det för galoschmärket. Och så 1907 blev det nuvarande allmänt omtyckta märket. Det framfördes av herr C. Bodén, som den tiden seglade hos Qvarnström i »Kulan» och någon tid tillhörde styrelsen.

Sällskapet flagga eller standert var från början i spetsig vinkel, men ändrades efter ritning av Söderberg till den nuvarande.

Sällskapet utveckling har kanske ej gått så fort vad numerären beträffar, ty det är ju många om att fånga de olika särintressena inom segelindrotten, men det har dock alltid gått framåt, och det är alltjämt en säregen och kordial stämning över Götarnes möten och fester såväl sommar som vinter. Sällskapet har alltid haft utmärkt folk i sin ledning. Det är ju helt naturligt de äldsta jag bäst känner till.

Om man skulle gå i kronologisk ordning så skulle ordförandeposten se ut så här:

C. A. Söderberg 1895—1899, O. Stark 1900—1901, E. Westrell 1902—1903, Söderberg igen 1904—1906, G. Flodin 1907—1918 under Flodins tid var något avbrott för F. Rundqvist dock mindre än ett år, och sedan 1918 är E. Sjölander ordförande dock med ett avbrott för A. Blomkvist 1921—1922. assörsposten ser ut så här: G. F. Pettersson 1895, A. J. Lindberg 1896—1899, C. A. Söderberg 1900—1903, C. A. Nilsson 1904—1905, nut Abrahamson 1906—1907, R. Flodin 1908—1918 och därefter är Hjalmar Sunesson kassör.

Som synes vilar ledningen sedan 1918 i händerna på Sjölander och Sunesson och sällskapet kan känna sig tryggt ty det är i mycket goda händer.

För övrigt är hela styrelsen sammansatt av mycket duktiga och kunniga män.

Conrad Lundin var sekreterare från början och en 5 à 6 år framåt, sedan möter namnen Talis Eklund, Frits Lindkvist, Oskar Runn, Aug. Hansson som tidvis även var Eskaderchef och prisdomare, Frithiof Andersson, C. A. Söderberg, G. Larsson, G. Norberg, Dahl, E. Jansson, K. Sandberg, Karl Larsson var mångårig medlem av styrelsen, full av

uppslag och idéer, och initiativkraftig som han var motionerade han under många år om utgivande av en Sällskapets årsbok, frågan föll, men alltid framåt och efter några trevande försök är ju sedan 1918 Årsboken en verklighet.

Under den tid som sammanföll med bröderna Flodins ledning inom Sällskapet stabiliserades detta mycket såväl inåt som utåt, inåt kanske främst genom förhyrande och iordningsställande av vinterupplagsplatsen å Reymersholm 1913, detta var av stor betydelse ty nu kunde man ju få upp sina båtar på ett ställe. Här nedlades mycken omtanke och mycket arbet och allt gjordes frivilligt.

Detta arbete gjordes dock ej på en gång, utan räckte till både 1914 å 1915. Under detta senare år tillkom ju också arrenderandet av Jungfruholmarne om detta dock närmare nedan.

Sedan Sällskapet numera frånträtt tomten å Reimersholme och fått varvsfrågan ordnad, dels å Gröndalsvarvet, dels å Lånholmsstranden är det kapabelt att mottaga alla sina båtar till vinterförvaring. Och i Långholmskanalen har det ju en idealisk hamnplats.

Men naturligtvis är det många fler än styrelsemedlemmar som gjort insatser för Sällskapet.

Farbror Lindström på Kafé Flaggen, Gubben Dahlberg med »Sally» och »Signhild», Farbror Grip med »Aura» och »All Right» (en av våra lottbåtar) voro gråhåriggubbar med gosselynnen något senare A. Nilsson »Sigganisse» vilken gjorde en hel del inredningsarbete i klubbhuset då detta var nytt i Sällskapets ägo.

Dessa nu nämnda ha ju seglat in i den slutliga hamnen, så har också Sällskapets fleråriga sekreterare allas vår Julle Dahl en sympatisk, intelligent och fin människa.

Ja det är en hel lång rad av seglare man skulle vilja nämna från år som svunnit, men det går ju icke.

Dock några: Erik Larsson på »Jo Jo», Gunnar Eriksson, jag minns honom bäst som seglare på »Hej» och »Ellevi». Anton Ekman, mättningsman, eskaderchef, mycket verksam i Sällskapets början, Sam. Wahlberg på »Trubb» även mångårig mättningsman, Gustaf Pettersson med »Ester» och »Kulan II», Erik Pettersson med »Svanhild», Karl Kilström med »Nina», Gust. Wilhelmsson på »Gerty» och »Asta». Erik Andersson »Kryssarjerker» med »Göta», en av våra lottbåtar, Oskar



Siltberg med sina av honom själv byggda Siribåtar, Frithiof Rundkvist och Aug. Hansson på »Aida», John Westerberg med »Gulli», J. Hagberg med »Greta», Nisse Friman med »Bölja». John Qvarnström med »Kulan», även materialförvaltare, mättningsman och eskaderchef, Albin Lund mångårig materialförvaltare, Karl Hovgren, revisor, prisdömare, sångarbroder, Rockström och Rudbäck, mättningsmän, icke att förglömma, Aug. Alex Rydholm med »Present» också en av våra lottbåtar, och senare ägare av motorbåten »Fylgia» med vilken han var mycket hjälpsam vid seglingar och regattor, och vid tillfällen då det behöfts för Sällskapets ekonomi räckt detsamma en hjälpsam hadn.

Men på tal om mecenater skall icke förglömmas Mek. Verkst. Ideal, ägare Karl Larsson, Erik Larsson och Martin Nilsson.

Ja detta är några av de gamla, dem känner jag ju som sagt bäst. De unga som nu göra sin insats, få vi spara till Sällskapets 50-årsjubileum.

Men bilden skulle vara mycket ofullständig om ej några av Sällskapets damer nämndes.

Vi har först fruarna Anna och Maja Larsson, de voro med i »Jo Jo» som mycket unga. Anna Larsson satte in mycken energi och sparade sig aldrig när det gällde att uträtta något för GSS framgång, alltid gladlynt och optimistisk, var hon särskilt skickad som medlem i festkommittéer och dylikt. Alltid med tanken riktad på Sällskapets ekonomi. Hennes insats med sparbössan vid klubbhusets tillkomst komma vi gamla särskilt ihåg.

En duktigare seglartös än Elsa Grip, numera fru Israelsson, fanns väl icke i Mälaren på den tiden, hon deltog i många kappseglingar med god framgång.

Ja det är många när man tänker efter. Sam. Wahlbergs Therese en gladlynt flicka som trädde dansen med liv och lust. Gunnar Erikssons Karin. Karin Ekman, numera fru Westerberg. Icke att förglömma fru Stina Söderberg-Hovgren alltid med och alltid intresserad. Fru Kajsa Sunesson har i senare tider mycket glatt Sällskapets medlemmar med sina sånger.

Förutom sina sommarhögtidsdagar med regattor hade man sina mycket gemytliga fester även på vintern. Bergsundspaviljongen var Sällskapets mest anlitade samlingsplats för både sammanträden och fester, även söndagsmatinéer med syfte att stärka Sällskapets ekonomi avhöllos.

Den första vinterhögtidsdagen firades med bal och supé i Bergsunds-Paviljongen 1897. Även 1898 var där en lika glad fest, samt många gånger även i fortsättningen. Festkommitterade voro duktiga och kunde alltid redovisa vinst. Men även Nyårsvakor introducerades, den första avhölls 1903—1904 i en föreningslokal Grevturegatan 11.

Sedan hölls fester och vakor på många olika ställen; såsom källarna Linnéa, Pelikan, Reisen, Mosebacke m. fl., m. fl.

På senare tider sedan klubbhuset tillkommit har det varit ett årligen återkommande evenemang att i november fara ut till klubbhuset och sätta för luckorna, en tradition som alltid är förenad med fest och glam. Och på allra sista tiden har den s. k. lutfiskhippan i klubbhuset söndagen före jul blivit mycket gouterad. Vid avhållandet av denna fest-lunch torde förutom Sjölander och Sunesson, vännen Calle Tärnholm utvecklat stor energi och mycken omtanke.

1907 hade Sällskapet sitt första tillstånd för utlottande av en mönsterbåt, den vanns på n:r 312 av hr Georg Johansson som också seglade den. Den fick namnet »Vinst» och inregistrerades i Sällskapet. Det var en 30 kvm fenbåt, och priset var 800 kronor.

Sedan tillkom ju en sådan mönsterbåt varje år, undantag för 1909, den andra i ordningen var »Tur» den vanns av Gustav Roos, men äges numera av verkmästare G. F. Lindkvist, den har hela tiden tillhört vårt Sällskap. Välskött och underhållen är den en prydnad för Sällskapet trots sina snart 30 år.

Från 1915 är att anteckna arrenderandet av Jungfruholmarna, »för att», som det hette i styrelsens motivering där åt sig bygga såväl en fri-luftsstuga som och dansbana och idrottsplats.

Röjningsarbetet vidtog omedelbart och sedan Sällskapet inköpt Stockholms skridskopaviljong till klubbhus var detta iordningsställt 1918. Den lilla stugan skänktes av Rydholm.

År 1919 blev det en triumf för GSS i det att den nybyggda 30 kvm skärgårdskryssaren »Lill Jo Jo» (ägare bröderna Larsson) i Göteborg slog sina medtävlare och hemförde den åtrådda skärgårdskryssare-pokalen.

Då GSS 1920 kunde fira sitt 25-årsjubileum fick det även i uppdrag att anordna Svenska Seglarförbundets tävlan om 30 kvm skärgårdskryssarpokalen. Pokalen gick då tillbaka till Göteborg genom »Nidin-

gens SS Aelous, »Nidingens» tog den då för 3:dje och sista gången. Men vid tävlingarna i Göteborg 1923 om en ny pokal var det John Westerbergs tur att föra Sällskapets standert till seger med sällskapets münsterbåt, han hemförde då åter från metropolen vid Göta Elv den så ätrådta pokalen.

Men även på utländska banor har GSS varit representerat. Sålunda deltog sällskapets münsterbåt år 1925 i Kielregattan. Rorsman var hr Karl Larsson, övrig besättning hr Tore Stark och Josef Persson, och här i hård konkurrens med världens bästa båtarkämpade den till sig 4 st. 4:de placeringar, ett gott och ärofullt resultat.

Då Sällskapet år 1925 fyllde 30 år instiftades det storartade vandringspriset »Göta flojens» för 22 kvm skärgårdsbåtar, och öppet för alla sådana båtar inom landet, att tävlas om lagvis 3 båtar från varje sällskap. Den har ju som alla veta form av en livhoj och är av silver. Sällskapets styrelse uttalade sitt varma tack till alla som bidragit till prisets åstadkommande och främst gällde detta tack herrar Axel Andersson och Manne Hellberg.



## "SNABB AFFÄR OCH FÖRMANLIGT PRIS"

Du som köper båt eller motor måste Rörvissa Dig om att det inte är tjuvgods som salubjuds, kräv att säljaren bevisar sin äganderätt och att han legitimerar sig. Kontrollera motorns fabriknationsnummer hos polisen. Vår lojal som båtägare och frestas inte av en "lur" affär. Nästa gång är det kanske Din båt som utbjuds.

**BÅTFÖRSÄKRINGSBOLAGEN**

# GROLLS

har allt Ni söker för att hela familjen skall vara  
välekiperad när Ni går till sjöss

*Även för båten har vi utrustning såsom:*

**Sovsäckar - Båtdynor - Kapellduk  
Däcksduk - Flaggor mm. mm.**

Välkommen till

**AB L. GROLL**

Järntorget, Stockholm tel. 23 31 45

Firma

**Fager & Nordqvist**

**modellsnickeriverkstad**

**Renstjärnasgatan 12**

**Telefoner**

**43 24 83 — 44 45 60**





Följande medlemmar ha sedan förra årsboken utgavs för alltid lämnat sällskapet och begivit sig ut på den sista färden.

Hillevi Berggren  
A. T. Eriksson  
Elsa Israelsson  
Sven Jarl

---

## Seglats

AV ARVELL ARDAU

*Säg, är det vår sista seglats?  
Hur vackert lyste inte brudslöjorna  
kring samma förlovade kontinent —  
och delfinens lek, minns du  
orkan och vattenkaskader  
ur samma ocean,  
samma dubbelbottnade hemlighet  
— en droppe av en droppe av universum?  
O, låt oss behålla  
denna vår droppe i världsalltet  
så schön trots allt att vara på  
och så lagom stor  
för oss!*

# Medarbeter i årsboken 1966

*med fotografier från lyckade och intressanta båtutfärder*

*med artiklar om någon trevlig upplevelse under sommaren*

*med färdbeskrivningar på något favoritstråk i Mälaren eller skärgården.*

*Bidrag sändes till*

Ville Sandberg, Bergsundsgatan 11, Stockholm

SALLERPET



FRÅTTIDEN

BATEN