

Årsbok

GÖTA



SEGEL SÄLLSKAP

1968

Årsbok

Göta Segel Sällskap

1968



Föreningsarbete

Så har ett år gått igen. De tankar vi har på förra årets säsong är enbart angenäma. Det är ju alltid de ljusa minnena som dröjer sig kvar och träder fram. De ger också den här extra gnistan som kommer om våren, gnistan som gör att båten blir rustad i glatt mod.

Förhoppningsfullt, längtande med lite spänning ser vi nu framåt mot sjösättning, kappsegling och semester. Vi skall hinna så mycket, i år skall alla drömmar verkligen bli av.

Men det är en hel del annat arbete, förutom båtutrustning, som sker och måste ske inom sällskapet, nämligen föreningsarbetet. Detta kollektiva arbete, som gör det möjligt för oss och ger oss råd att utöva vår verksamhet. Varv, hamnar och holmar måste skötas om så att de fungerar och inte förfaller. Detta arbete är något som alla måste deltaga i. Det är inte någon helt godtagbar lösning att uttaga »arbetspliktsavgift» av den som inte kan (vill) arbeta. Kollektivt arbete stärker gemenskapen i sällskapet och vi kan inte förlita oss på några få lojala arbetsmyror. Vi kan inte heller för närvarande höja avgifterna så mycket att vi kan leja fackfolk. Dessutom, om alla gör en helhjärtad insats så blir vårt kollektiva arbete inte betungande för någon och håller sedan alla ett vakande öga på detaljer som går sönder samt rättar till dem utan särskild anmaning, då blir det inte så många storjobb.

En annan fråga är sällskapets funktionärer. Det bör stå klart för var och en i en förening som vår, att alla måste någon gång medverka i styrelse- eller kommittéarbete. Såsom föreningslivet i landet utvecklats sig, är det numera knappast något socialt eftersträvansvärt att vara vald till någon befattning inom styrelse eller kommittéer. Alltså, säg inte utan vidare nej, när valberedningskommittén kommer med sin vädjan.

Näväl, tills vidare, en liten tid kan vi ägna båten våra tankar.

GOD VIND 1968
tillönskas av
Sven Ejdestam

Verksamhetsberättelse för år 1967

Styrelsen för Göta Segel Sällskap får härmed lämna följande verksamhetsberättelse för 1967.

Sällskapet hade vid årets slut 456 medlemmar, varav 50 damer.

Antalet båtar var vid årets slut 236 st, varav 147 segelbåtar, 18 kanoter, 17 jollar och 54 motorbåtar.

Styrelsen har bestått av följande personer: Ordförande Sven Ejdestam, vice ordförande Hans Lindqvist, sekreterare Stig Österberg, kassör Hans Gåling, intendent på Jungfruholmarna Anna Gustafsson, hamnchef på Långholmen Ville Sandberg, varvschef på Gröndal Will Bäckström, varvschef på Långholmen Lennart Almqvist, klubbmästare Arne Sandberg, kanotchef Kjell-Åke Emilsson och ledamot utan särskild funktion Lennart Runström.

Under året har 3 allmänna möten hållits och 9 styrelsemöten.

Varv och hamnar har varit fullbelagda. Beträffande uthamn har olika förslag prövats, dock utan större framgång. Ett kvarstående alternativ är Idrottsstyrelsens båthamn på Gålö, där idrottsstyrelsen kommer att medverka till att Sällskapets båtar får plats vid samma ponton och i nummerföljd.

Den 6 december var Hans Lindqvist och Per-Arne Ytterman Ekerö—Lovö elförening behjälpliga med dragnig av elkabeln till Jungfruholmarna. Samtidigt med elkabeln drogs också en telefonkabel. Till bustun på Jungfruholmarna har tillverkats en flytbrygga i stålror.

Piggjollelägret hade i år förlängts till 10 dagar och hade 18 deltagare. Per-Arne Ytterman var lägerledare, assisterad av Kjell Wilhelmsson och Leif Svensson. Uppskattad husmor var Anna Gustafsson.

Sällskapet var som vanligt medarrangör av Mälar-regattan på Björkfjärden.

Högtidsseglingen gick av stapeln den 13 augusti och hade samlat 119 anmälda båtar.

Gunnar Holvander blev vid seglingar i Örebro Svensk Mästare i C-kanot.

Körvköret med åtföljande supé i klubbhuset, lördagen den 30 september hade samlat fullt hus. 34 båtar hade ställt upp på paketseglingen i det disiga vädret. På söndagen startades eskaderseglingen mot hemmahamnen i frisk öppen vind.

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

Stockholm den 3 februari 1968.

<i>Sven Ejdestam</i>	<i>Hans Lindqvist</i>	<i>Stig Österberg</i>
<i>Hans Gäling</i>	<i>Anna Gustafsson</i>	<i>Ville Sandberg</i>
<i>Will Bäckström</i>	<i>Lennart Almqvist</i>	<i>Arne Sandberg</i>
<i>Kjell-Åke Emilsson</i>	<i>Lennart Runström</i>	

OMEGA

TISSOT

Köp hos Hassse "Tiek-Tack", han vet vilken som är bäst

Y. Lindvalls Urhandel

S:t Eriksplan 17 - Telefon 30 22 75

GÖTA SEGEL SÄLLSKAP

Adress: Box 9022, Stockholm 9, Postgirokonto 28 48 44.
Varv Långholmen: Tel. 68 40 24 - Varv Gröndal: Tel. 45 20 81.

STYRELSE:

Ordförande: Sven Ejdestam, Nybohovslacken 89, Stockholm. Tel. 19 70 90.

V. ordförande: Hans Lindqvist, Tassilagostigen 7, Älvsjö. Tel. arb. 19 86 80, bost. 88 36 58.

Sekreterare: Rune Kristoffersson, S:t Mickelsgatan 97, Hägersten. Tel. bost. 97 51 96.

Kassör: Hans Gällag, Viibyholmsvägen 18, Älvsjö. Tel. arb. 45 25 20, bost. 86 98 90.

Chef för Jungfruholmarna: Gunnar Keijser, Danmstrappsvägen 31, Enskede. Tel. 49 38 65.

Varvschef Gröndal: Will Bäckström, Gröndalsvägen 5, Stockholm Sv. Tel. 18 48 67.

Sammankallande

Varvschef Långholmen: Lars Norrlgren, Bredlings Allé 8, Skärholmen. Tel. 88 82 21.

Hammchef: Ville Sandberg, Bergsundsgatan 11, Stockholm. Tel. 68 45 12.

Klubbmästare: Arne Sandberg, Strahlenbergsgatan 22, Johanneshov. Tel. 48 10 23.

Kanotchef: K. Å. Emilsson, Bergsundsstrand 19, Stockholm Sv. Tel. 68 44 22.

Ledamot: Anders Forsberg, Sparbanksvägen 11 n. b., Hägersten. Tel. 19 41 00.

REVISORER:

Bo Fagerström, Hornstulls Strand 1—3, Stockholm Sv. Tel. 69 36 69.

Bertil Frisk, Vindragarvägen 4, Stockholm Sv. Tel. 68 39 91, arb. 82 03 00/108.

REVISORSUPPLEANT:

Bo Svantesson, Dalagatan 76, Stockholm Va.

ÅRSBOKSREDAKTÖR:

Gunnar Pilbring, Bastugatan 57, Stockholm Sv. Tel. 84 86 10.

MÄTNINGSMAN:

Åke Thorbjörnsson, Granslitrageröd 23, Skärholmen. Tel. 88 97 78.

UPPSYNINGSMAN FÖR JUNGFRUHOLMARNAS:

Gösta Axelsson, Spetsvägen 33, Bromma. Tel. 25 70 02.

GSS KOMMITTÉER 1968

Förskottsutitté för Långholmen

Lars Nordgren, sammankallande, Bredlings Allé 8, Skärholmen.
Tel. 88 02 21.

Sverker Bergman, Jan Olofsson, Arne Hallberg.

Jungfruholmskommitté

Gunnar Keijser, sammankallande: Damstrappsvägen 31, Enskede.
Tel. 49 38 65.

Per Pettersson, Kjell Emilsson, Per-Johan Ytterman, Per-Arne Ytterman,
Karl Pettersson, Gösta Berndtson, Gösta Axelsson.

Kappseglingskommitté

Hans Lindqvist, sammankallande: Tussilagostigen 7, Ålvsjö. Tel.
89 36 58.

Per Pettersson, Bo Fagerström, Berndt Granqvist, Erik Jansson.

Klubbkommitté

Arne Sandberg, klubbmästare: Strahlenbergsgatan 22, Johanneshov.
Tel. 48 10 23.

Roland Appelgren, Gösta Andersson, Walter Sjöstedt.

Fälberedningskommitté

Curt Wikström, sammankallande: Coldinuttrappan 5, Stockholm K.
Tel. 50 98 42.

Ove Alderhück, Hans Lindvall, Lars Hagberg, Keijo Aaltonen.

Organisationskommitté (tillfällig)

Rolf Rønnerberg, sammankallande: Postiljonsvägen 14, Enskede.
Tel. 48 96 97.

Sture Söderberg, Torsten Johansson.

S. Jacobsson

Segelmakeri

Specialité: **YACHTSEGEL** av dacron

LILLA BJÖRKNÄS - KLINTEN

Tel. 715 22 30

Ekonomisk översikt 1967

INGÅENDE BALANS 1/1 1967

Tillgångar:

Kassa	23: 01
Bank, sparkassa	8.769: 68
Bank, kapitalsaml. ..	17.376: 23
Postgiro	2.302: 02
Jungfruholmarna ...	1: —
Varv, Långholmen ...	1: —
Varv, Gröndal	1: —
Inventarier	1: —

Kronor 28.474: 94

Skulder:

Checkräkning	0: 45
Andelar	2.350: —
Div. personer	2.565: 58
Ej utnyttj. anslag ..	450: —
Andelsröntor	940: —
Investeringsfond	11.931: 14
Danshønelønd	1.825: —
Banklån	2.000: —
Kapital	6.412: 77

Kronor 28.474: 94

VINST- OCH FÖRLUST KONTO

Utgifter:

Överskjut. andelsr. ..	74: 65
Jungfruholm. omk. ...	5.916: 54
Hamnomkostnader	
Långholmen	2.209: 78
Gröndal	531: 25
Varvsomkostnader	
Långholmen	1.817: 56
Gröndal	4.113: 04
Arkivomkostnader ..	425: —
Kappseglingar	40: 81
Målarregattan	848: 78
GSS-Nytt & årsboken	4.271: 37
Räntor	229: 67
Skatter	2.095: —
Arvodet	1.140: —
Sannanträden	637: 52
Foster	479: 34
Porte	1.443: —
ELavg. Långholmen ..	706: 98
ELavg. Gröndal	1.181: 83
TELavg. Långholmen	445: 55
TELavg. Gröndal	91: 50
Försäkringar	1.044: —
Uppvaktningar	307: 60
Standerter	2.839: 25
Avg. till förbund	945: —
Piggjollarna	172: 45

Jollelägret	81: 65
Övriga kostnader ...	1.405: 68
Obet. elinstallation ..	8.000: —
Investeringsfond	3.500: —
	46.995: 60
Överskott	1.120: 23

Kronor 48.115: 83

Inkomster:

Årsavgifter	7.395: —
Straffavg.	113: 00
Arbetsplikt	750: —
Hyror Jungfruholm...	80: —
Skäpavgifter	805: —
Varvsavgifter	35.690: —
Inregistreringsavg. ..	1.359: —
Gåvor	87: 39
Räntor	1.616: 54
Standerter etc.	219: —

Kronor 48.115: 83

UTGÅENDE BALANS KONTO 31/12 1967

Tillgångar:

Kassa	590: 44
Bank, sparkassa	15.529: 98
Bank, kapitalsaml. ..	18.232 47
Postgiro	83: 59
Fordringar Mälarreg.	1.601: 22
Fast egend.	4: —

Kronor 36.041: 70

Skulder:

Checkräkning	2: 56
Andelar	2.000: —
Ej utnyttj. anslag ...	450: —
Andelsräntor	800: —
Investeringsfond	15.431: 14
Dansbanefond	1.825: —
Obet. elinstallation ..	8.000: —
Kapital	7.533: —

Kronor 36.041: 70

Benn's Industri & Skeppsmaterial

**Brännkyrkagatan 117 - Stockholm Sv
Tel. : 68 68 43 - 68 68 53**

FÖRSÄLJER OCH TILLVERKAR

Mantågsstöttor, profilpressade

Rostfria skotwinschar,

Pulpits m. m.

ANLITA VÅR RIGGARVERKSTAD

Avgiftsbestämmelser 1968

Inträdes- och inreg.-avgift för senior 1:a gången	50:—
Inträdes- och inreg.-avgift för junior 1:a gången	10:—
Årsavgift senior	25:—
Årsavgift damer och junior	15:—
Båtavgift senior (som ej utnyttjar hamn eller varv) . . .	10:—
Båtavgift junior (som ej utnyttjar hamn eller varv) . . .	5:—
Hamnavgift (för båt som ej ligger på sällskapets varv)	75:—
Hamnavgift kanotsektion (för båt som ej ligger på sällskapets varv)	35:—
Varvshyra, grundavgift	25:—
Varvshyra Långholmen per m ² (pensionär betalar halv avgift)	11: 50
Varvshyra Gröndal per m ² (pensionär bet., halv avg.)	14: 50
(I varvshyran ingår obligatorisk hamn- och båtavg.)	
Skåphyra i mån av tillgång	15:—
Arbetsplikt*	50:—
Hyra för husen på Jungfruholmarna lördag—söndag	5:—
Hyra för husen på Jungfruholmarna per vecka	25:—
Sliptagning för kappsegling	fri
Sliptagning övrig	10:—
Båt som ligger uppe sommartid över en vecka betalar halv varvshyra.	
Upptagning av boj enl. ordningsreglerna § 14	50:—

För förfallna och enligt stadgarna § 5 mom. 1 tidsbundna avgifter betalas 10 % straffavgift enl. mötesbeslut 11/4 1957.

* Varje båtägare inom sällskapet har skyldighet att vid kallelse utföra arbete på sällskapets anläggningar eller lokaler.

Kallelse sker med postens inbetalningskort. Påtecknat belopp inbetalas endast vid frånvaro. Arbete med varvsstädning och takskottning inräknas icke i denna arbetskyldighet utan skall i eget intresse utföras av dem, som använda varven.

Märken etc.:

Standert, kanot	5: —
Standert, segelbåt	5: 50
Standert, segelbåt större	6: —
Standert, motorbåt	7: —
Standert, bords-, siden	9: —
Stävmärke	5: —
Jackmärke, tyg	3: 50
Kavajmärke, metall	6: —
Nycklar	6: —

Ovanstående försäljes av kassören.

Firma

Fager & Nordqvist

modellsnickeriverkstad

Renstjärnasgatan 12

Telefoner

43 24 83 — 44 45 60

Tre män i en folkbåt

Södertäljeslussen passeras kl. 10. Vi sträcker på sydlig kurs genom kända leder, en fin skärgårdssegling med lagad mat och blögdä förhoppningar om havssegling.

Mot eftermiddagen ligger Fifong, den sista större ön akterut. Skärgården glesnar, sjön får en längre rytm.

Kl. 18.30 passerar vi Landsort, kurs 180, sydostlig vind åtta meter. Den gamla folkbåten seglar fint i havssjö, farten uppskattar vi till 5—6 knop.

Jag har alltid drömt om havssegling. Nu skall drömmen förverkligas när besättningsfrågan är löst. Staffan är femton år och egen OK-skeppare, Sture, gammal skärgårdssegelarräv har villigt ställt upp och bidragit till utrustningen med en flaska whisky och radiopejl. Vi skulle pröva oss själva och båten i en riktig havssegling, vi siktade på Bornholm.

Jag skulle ta hundvakt och klädde mig i ylletrojor och regnställ. Staffan hade frivakt, Sture låg fullt påklädd på sin koj för att ge ett handtag om vinden skulle öka. Under de mörkaste timmarna belyste jag regelbundet seglet med ficklampan, då fotogenlantärnorna troligen syntes ganska dåligt. Sture stack då och då huvudet ur ruffluckan och undrade om jag sov där jag satt framåtlutad över kompassen.

Stänkvattnet av de största sjöarna kommer över rufftaket och ger mig en dusch, alltid överraskande, då jag inte kan se dem i mörkret. Staffan använder sin frivakt väl och sover djupt.

Fram på morgonen gick vinden över på ost och mojnade. Vi beräknade vår position någonstans i Östersjön väster om Visby.

Söndagen blev lugn, det var som att segla på Björkfjärden utan landkänning. Vi slöseglade, frossade i god och vällagad mat, övade radiopejling och mätte bra. Mot kvällen friskade vinden. Kl. 1.00 siktade vi Ölands norra uddes fyrlys. Jag avlöste Staffan vid rodret. Sture sov gott.

Det blev en härlig nattsegling, lagom bris, soluppgång ur havet, ett eldrött klot i en mörk molnbank akterut. Kl. tre ändrade jag kurs 20° väst då mötande fartyg gick långt väster om mig. Jag räknade med att de följde Ölands ostkust.

När solen började värma kom Sture gäspande ut i brunn och föreslog en whisky, det bästa medlet mot åderförkalkning påstod han.

Whisky, kaffe och smörgås en solig morgon till havs i en segelbåt med fin bris och goda kompisar; då anar man livets mening. Sture tog pinn, jag kojade.

När jag vaknade hade vi landkänning. Vinden var svag och växlande. Vi följde Ölands ostkust hela dagen. Luften fylldes av doften av rutten tång, som Staffan påstod sig känna igen från en bygdesemester på Öland när han var liten. Vi fick också ombord massor av flugor.

Mot kvällen närmade vi oss Ölands södra udde. Vinden stadgade sig på väst och ökade.

Flugor och tångstank hade lämnat oss. Radion bara sprakade så vi kunde inte uppfatta väderleksrapporten. Sture sa att det var åska i luften.

Mot besättningens protester revade jag storseglet.

I skymningen passerade vi Ölands södra udde. Högt drivande långsträckta skyar mot den mörknande kvällshimlen varslade om mer vind. Det var oro i luften, stämningen var på något underligt sätt hotfull.

På horisonten i sydost blinkar Södra grundets fyrlyjus. Vind och sjö ökar ytterligare. Vi seglar in i vår tredje natt till havs som blev mörk, våt och lång.

Trots revad stor blev det efter några timmars stampande väl mycket, både för rorsman och Snusse. Jag slog in mot Blekingekusten där sjön var lugnare. Sture kom ut, vi talade om att vända men kom överens om att stå på. Jag sov när vi passerade Utklippan kl. sju. Under förmiddagen vred vinden mot syd så vi kunde inte hålla höjden mot Bornholm. Jag gjorde i ordning en laddning mackor som jag fick mycket beröm



Sture pefflar.

för. Att det var sista tuggat innan vi nådde harna ett dygn senare visste vi inte då.

Nu fick vi verkligen pröva vad en folkhåt tål. Hon vakade fint. Man hade en känsla av att hela skrovet svävade fritt i luften när hon passerat ett brott och daskade i på andra sidan. Att vistas i ruffen var som att rida på en ruffad kamel som fallit i sken.

Staffan låg slak på Snusses enda slingerkoj. Efter några timmar ansåg Sture att vi borde vända. Som obotlig optimist föreslog jag att vi skulle stå på till kl. tolv, det kanske mojnär. Sture upplyste mig om att klockan var tre minuter i tolv.

Vi rev storseglet och lade oss på kontrakurs för bara foc-ken. Vinden började vrida mot väst varför vi lade kursen något nordväst för att motverka avdriften, som vi räknade med skulle bli betydande när vi gick för bara försegel i den grova sjön med vinden nästan tvärs.

Nu blev det lugnare gång. De största brotten gick visserligen in i brunn men vi hade aldrig någon svårighet att hinna pumpa ur dem innan nästa kom.

När vi ansåg att vi borde sikta Utklippan dök till vår förväning en kust upp där fyren borde stå. Förväningen blev inte mindre av att vi pejlade Utklippan i nordväst. Staffan klarade hyskan; vi hade felbedömt avdriften och kommit för långt västerut. Det var Blekinge skärgård vi hade förövert. Pejlingslinjen var riktig men vi låg på fel sida om fyren. Det hade mojt något, vi hissade storseglet och lade oss på sydostlig kurs. Mot kvällen siktade vi Utklippan.

På horisonten seglade Gladan och Falken,

Vinden var åter västlig — — — vi hade kunnat sträcka mot Bornholm — — —



När vi passerat Utklippan uppstod en liten diskussion om navigeringens ädla konst. Sture ansåg att när man hade fyrar att gå på skulle man inte bry sig om kompassen som kan missvisa, att polstjärnans läge stämde med kompassen fick honom inte att ändra uppfattning, men vi var två mot en så han resignerade och kojade. Vi lovade honom att han skulle vakna i Kalmar.

Ännu en nattsegling låg framför oss. Vinden var fortfarande frisk. Revad stor och kryssfock var fullt tillräckligt för god gång. Staffan satt till rors hela natten. Jag låg påklädd på min koj och försökte hålla mig vakna vilket jag kanske inte helt lyckades med. Jag blev bara utkallad i brunn när vi passerade fyrarna.

På morgonen när vi siktade Kalmars fabrikskorstenar var Staffan bekymrad över hur vi skulle klara inseglingen till Kalmar med vårt överseglingskort utan prickning i hamnområdet. Jag tröstade honom med att dom fanns i verkligheten.

Jag stod i ruffluckan och njöt av morgonen, staden, vårt mål, blev allt tydligare. Vinden var frisk, solen sken, vi hade haft idealgång hela natten. Plötsligt girar vi styrbord hän. Jag vänder mig om och ser på rorsman; han hade somnat. Till och med en götajunior kan tydligen bli knäckt av en tio timmars rorstörn. Han får koja.

Sture och jag navigerar in Snusse i Kalmars hamn mellan massor av prickar och förtöjer i inre hamnen för lustbåtar.

Vi var nöjda med vår seglast fast vi inte nått vårt mål Bornholm. Vi hade seglat drygt tre hundra n. m. till havs på tre och ett halvt dygn. Vi hade fått pröva båten och oss själva i både hårt och lätt väder. Grejorna hade fungerat och ingen hade spytt.

(Hasse Tick Tack ska få våra plustpåsar.)

Staffan tog tåget till Stockholm för att skärgårdssegla med sina OK-kompisar. Wera kom till Kalmar för att vara med på hemseglingen som blev ett drömkör med sol och förliga vindar.

Klas Isacson



Längd ö. a. 6,25 m
Längd v. l. 7,00 m
Bredd 2,46 m
Segelyta 27,37 m²

Hon heter Vega . . .

Hon är en modern havskryssare. Av glasfiberarmerad polyesterplast. Med vacker inredning av trä. Mast och bom av guldloxerad aluminium. Förstklassiga dacroneegel. Hon kommer från Per Brohälls ritbord. Har två års garanti. Vega är 6 meter lång. Mycket segelbåt. Rymlig. Fyra kojor. Och stora stuvningsutrymmen. Ömbordad. Bekväm. Med toalett. Tvättställ. Och genomtänkt pentry. Och så ALBIN. Hjälpmotorn. En pålitlig inombordare. Vega kostar 37.500:-. Segelklar.

Larsson Trade AB
- ett ALBIN-företag

Hantverkarg., Kristinehamn, tel. 0550/103 02, 104 94



Med PHU till England

Detta är tillägnat alla mina seglarvänner, samtidigt som jag vill önska er en verkligt trevlig sommar 1968 med mycket skön segling.

Robert

Jag vill börja med en liten presentation av oss tre, som tillsammans under 4 soliga juliveckor begav oss över Nord-sjön. Först och främst 1:e skeppare under tiden 8 juni till den 22 augusti undertecknad, för det andra Jan Olofsson M 22 Nr 24 2:e skeppare under tiden 1—27 juli och till sist men inte minst viktig PHU-båten. Det är en plastbåt ritad av P. Brohäll, Karlskrona — Viggen nr 12 med lite förändringar (läses förbättringar) från originalet. Den blir bara trivsammare ju längre man har den. Har bl. a. till i år skaffat mig ett »barnvänligt» staket runt sittbrunnen, som även Janne och jag har haft mycket glädje av, både ute på sjön och i hamn.

Jag hade haft planer på att segla söderut runt kusten upp till Norge, ner genom Danmark och hem igen. Det blev nu inte så, för sent omsider bestämdes det att Janne skulle vara med i fyra veckor, och då kunde vi lägga seglingen på sådana vatten där det kan vara svårt att segla ensam, när man som jag saknar speciell utrustning. En del seglare sitter hela vintern och planerar sommarens långsegling. Sådan är nu inte jag, och det var ju tur eftersom seglarrutten ändrades. Som tur var så kom Olle P. från ÅSS ner till Långholmskanalen två kvällar innan jag skulle lämna densamma. Kvällen efter satt jag hemma i Olles kök med sjökort, kartor och tidvatten över öronen. Jag fick låna mycket matnyttigt av honom och fick ännu mera tips. Ja, det var planeringen, av vad som följer. Janne skulle möta upp i Kiel den 2 juli.

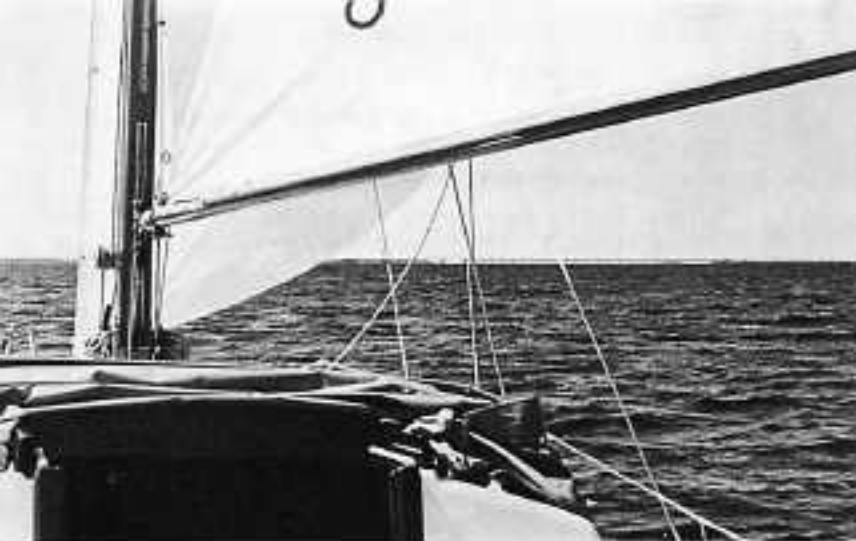
Det är tusen saker (tycker man) som skall ordnas, innan man ger sig av och skall vara borta drygt två månader från vår vackra stad. Stressad men mätt av en god måltid jag avnjutit, lämnade jag kanalen kl. 16.00 den 8 juni. Jag tyckte,

det var ganska rörigt i båten, dessutom ganska svag motvind, så jag fuskade med motor och kom till Södertälje på kvällen.

Det blev mycket segling en vecka framöver. Fredag S:t Anna, lördag Viggskär strax norr om Västervik, söndag Borgholm, måndag Bergkvara, tisdag Negersund vid Hanö, onsdag Ystad och torsdag en kort bit på 26 dis. in till Trelleborg. Jag hade formligen blåst ner. Det var bitvis stormvarning från nord och det var bäst att passa på. Det blev aldrig mer än ca 15 m/sek. När man var iland, så såg det mycket ut, men var man väl ute på sjön så kändes det bra. I Borgholm gick jag på piren och vankade fram och tillbaks med blicken spänd över sundets vita hölja ända tills klockan 3 på eftermiddagen, då jag tog mod till mig och hissade på. Det blev bara störreseglet, men det räckte bra. Till Negersund kom jag in klockan 10 på kvällen efter att ha seglat 14 timmar och då blev det ingen middag. En kort promenad och sömn var vad jag då behövde. Bästa dagsetappen var till Borgholm, 63 dis, på drygt 10 timmar.

Jag stannade i Trelleborg en dag för varmbad och div. inköp, dessutom var det varmt och skönt i solen. Det är det sällan på sjön och veckan som gått hade varit väldigt kall med sina norrliga vindar. Stundom hade jag ungefär dubbelt så mycket kläder på mig som på vintern, t. ex. två par byxor (förutom två par långa kalsonger), massvis av tröjor samt två par jackor. Man var ganska osmidig, men inget ont som inte har något gott med sig. Det gick ganska fort.

Ja, nu hade värmen kommit, och vinden vänt. Det blev alltså kryss över till Danmark, och jag kom till en liten hamn som heter Nyord på Møns västsida. Det blev i alla fall en 45 dis, samt en lång dag ute på sjön och så bråttom hade jag ju inte längre. Stannade i den gamla trevliga lotsbyn Nyord nästa dag och började äntligen känna, att det var semester. Nästa dag semesterbris och varmt. Hade inte tänkt att gå så långt men det blev några dis. i alla fall. Gick förbi Kallehave, Vordingborg och under Storströmsbron samt kom så småningom till ön FÆmö. Låg även där en dag och hade enbart skönt.



På väg mot Storströmsbron.

Tog mig en cykeltur på ön, då jag har en hopfällbar liten cykel ombord. Den är kul att ha med sig, man får ju på så sätt se något från landsidan samtidigt som man får lite motion för benen.

Dagen därpå blåste det ganska bra. Det var en liten stormvarning, men avtagande vind och kryss förstås. Jag var sugen på segling så jag gick ut med fyra bommar på storen och stormfock. Det blev för lite segel så jag bytte till fock, något som jag inte skulle ha gjort, för en stund senare kom det ny frisk vind. Då var det för hårt och för stora vågor för att byta tillbaka till stormfock. Sjön växte så jag hade fullt jobb med att hålla häten och mig själv kvar i den. Efter ca sju timmar hade jag kommit över Stora Bält till ett färjeläge på Langeland som heter Spodsbjerg. Då var det skönt att komma iland. När jag kom ner i häten märkte jag, att det var vätt i förpiken. Det hade kommit in vatten genom luftventilen. Något sådant hade aldrig hänt tidigare, men så hade också stäven dykt ganska

tappert ute på Bälten och jag hade nog haft mina misstankar att detta skulle inträffa. Näja, det var inte värre än att dynorna torkade i solen på någon timme.

Det är kanske någon (gäst) som undrar, när och hur man äter när man är ute på detta sätt. Jag äter ordentligt på morgonen, innan jag hissar på och sticker ut. Väl ute på sjön brukar jag ha någon frukt till hands, skorpor och kanske lite godis, men någon mat blir det inte, förrän jag kommit i hamn. Oftast är det då konserver. Ibland kan man komma åt att köpa färsk mat, och ibland finner man något ställe att äta på. Det sista alternativet är bra utom att man ofta inte får så mycket mat som man behöver efter en dag ute på sjön. Färsk mat köper man lätt, bra och ofta billigt utomlands, men konserver har man en viss respekt för. Hade alltså med mig från gamla »Svedala» mellan 40—50 middagskonserver samt en del andra burkar, så ni kan förstå att häten gick djupt. Nog om mat. Man blir ju hungrig, men ta gärna en »macka» innan du läser vidare.

Då kanske vi kan återgå till seglingen, som inte blev av på flera dagar. Det blåste nämligen ganska bra, solen sken och det var varmt. Jag hade tio dagar på mig till Janne skulle komma och det var bara 50 dis. till Kiel samt PHU låg så skönt där hon låg. Självt gjorde jag några cykelturer på ön bl. a. till öns »huvudstad» Rudkjöbing där det fanns många och fina småbåtar, för det tittar man naturligtvis efter.

Man träffar väldigt mycket nya människor när man är ensamseglare som jag. Bl. a. mötte jag en svensk familj i motorbåt (mod. större) som hade varit i Kiel och nu på midsommarafton, ville se mig på en smörgås. Det blev både det ena och det andra men det originellaste var nog jordgubbarna som de serverade i en bunke med champagne. Det var gott. Det blev en lugn midsommarafton och vacker också ty efter mörkrets inbrott tändes eldar längs med stränderna. Danskarna firar midsommarafton på så sätt, och vi kunde räkna in eu 50-talet eldar, där vi satt i båten.

Morgonen därpå när jag vaknade hade motorbåtsfamiljen gett sig av. De skulle till Hälsingborg om vädret var bra. Själv hissade jag på så småningom och tog mig slörande i svag vind söder ut efter Langeland, rundade södra udden och gick upp mot Ærø där Marstal, en liten stad låg. Det var en svår insegling märkte jag, när stan hastigt närmade sig. Jag hade fått falla av och vinden hade friskat i som den nästan alltid gör när man skall uppsöka hamn, och naturligtvis hade jag ingen special över den svåra infarten. Det var en slingrande ränna som verkade vara provisorisk utprickad. I all hast fick jag ner storseglet och klarade mig utan grundkänning in i hamn. Att kryssa ut ur hamnen visade sig dagen efter vara värre, då gick jag upp i dyn 2 gånger. Det hade blivit regn och kallt så det var skönt att komma iland och få laga lite varm mat. Tyvärr kom tullaren mitt under måltiden, men han gick snabbt när han hörde att jag var på väg mot Kiel, och jag kunde fortsätta att inmundiga mina köttbullar och bruna bönor.

Dagen därpå seglade jag sträck och senare slör, eftersom vinden vred sig mot ost, över till Tyskland. Det började med svag vind men ökade och blev ca 7 sek/m. Det var verkligen en härlig gång på PHU med stor och genua. Gick till Labö, ca 7 dis. från Kiel, en badort där jag tänkte ha det skönt några dagar. Tyvärr uteblev badvädret. En dag regnade det hela dagen, så jag fick ligga på rygg och läsa, ganska skönt det också förresten!

På onsdagen gick jag in till Kiel. Där hade jag tre dagar på mig att förbereda Jannes, min gast, ankomst. Det var en del jobb med båten, bl. a. trimning av masten så att den lätt gick att fälla samt storstädning inne i båten. På kvällarna tog jag cykelturer.

Den 2 juli skulle Janne komma, men han kunde inte vänta så länge, utan kom en dag för tidigt och överraskade mig mitt i storstädningen. Det blev ett glatt återseende. Vi hade mycket att prata om, seglingen ner till Kiel, hur det var hemma i Stockholm och mycket annat. På kvällen gick vi ut och åt en god middag och tittade på kvällslivet.

Nästa dags morgon började det stora äventyret för oss med kanalfärder och då närmast Kielkanalen. Ca 60 dis, var det till Brunsbüttelkoog, andra ändan på Kielkanalen, och dit kom vi vid 10-tiden på kvällen.

Avrustning dagen därpå, vi surrade masten på däck och gick sen upp till slussgubbarna och fick en lektion om tidvattnet. De rekommenderade oss att avgå vid fyra-tiden. Vi blev dock försenade ca en timme i slussarna och det höll på att bli vårt öde. B dis, ut på Elbe var det till Ottendorf och vi hann inte ut innan vattnet vände. Dessutom hade det börjat blåsa motvind och sjön blev ganska grov. Näja, efter att ha gjort sista distansen på en timme, kämpat med masten som lossnade i den grova sjön samt suttit längst bak för att inte motorn skulle lyfta, svängde vi in mot Ottendorf, hamnade på fel sida om utprickningen, som är enkel och gick på grund, mjukt. Som tur var tog tidvattnet oss ner i rännan igen, och vi kunde fortsätta in mot en god hamn. Där blev det mat, en liten promenad samt kojning.

Slussning in i Kielkanalen.





Armastningen i Bremerhåttelkuog klar.

Nästa morgon tog vi oss in genom en tunnel till en smal kanal som tog oss till Bremerhaven. Där i hamnen låg en svensk skuta från Göteborg med åtta grabbar som var ute på semester. Vi fick ligga utanför dem, och det var ganska skönt för nivåskillnaden på tidvattnet var ca fem meter. Även senare fick vi glädje av den här bekantskapen, något som jag får återkomma till.

Så fortsatte vi vår färd genom Tyskland och kom så småningom till staden Emden, som ligger vid mynningen av floden Ems. Dessförinnan hade vi passerat Oldenburg, en ganska stor stad. Vi hade nu varit motorbåt i över 200 dis, därutav 150 med masten på däck. Inte särskilt roligt. Lite spänning bjöd dock sista delen till Emden på. Då kom vi underfund med att hensinen inte skulle räcka ända fram. Vi sökte upp en plats som i vårt tycke såg ut som en bra hama. Men det visade sig ganska snart, att vattnet var på väg ut, det skulle bli ebb och därmed omöjligt att komma iland. På ett ställe låg en seglare,

större än vår båt. Vi beslöt att lägga oss utanför den, men det gick inte alls. Den stod troligen redan på botten. Vi tog oss i all hast ut ur hamnen och bestämde oss för att efter sista bron, som låg framför oss, resa masten och segla. Än så hade vi ju vattnet med oss någon timme, det visste vi. Det tog ca 20 minuter, och vi var under segel. Vilken känsla! Nästan som ett vinteruppehåll. Janne seglade och jag satte en del stag som vi inte hunnit. (Lästag.) Vi hann nästan fram till Emden innan vattnet vände, så sista biten fick vi »stöta» med motorn för att över huvud taget ta oss fram. När vi hade rundat piren tog bensinen slut. Vi hade tur flera gånger senare också. Och varför skall man inte ha tur?

I Emden fick vi inte tag på något sjökort över till Delfzijl i Holland. Däremot träffade vi en holländare vars sjökort vi kunde rita av. Dessa vikingar tänkte säkert han. Vi kom rätt och vi fortsatte seglandet på kanaler in i Holland och hamnade på kvällen i staden Groningen. En trevlig stad som vi gjorde försiktigt på kvällen. Båten låg säkert den natten, vi hade lagt oss utanför en polishåt.

Nästa dag kom vi inte långt. Först en massa bronar genom Groningen som tog lång tid, senare kom det regn och då lade vi oss utanför en präst. Passade då på att äta en god lunch. På kvällen blev vi stoppade vid en bro. Det var lördag och brovakterna hade ledigt till måndag morgon klockan 05.00. Vi hade alltså en lugn söndag mitt ute på landsbygden i Holland ca 800 dis. hemifrån.

Som sagt klockan 05.00 öppnades bron för »PHU» och hon seglade stolt iväg (med motor, för det blåser inte mycket så

Et seglarcentrum i Holland.





Kanalsegling.

dags på dygnet) med 2:e skepparen skönt slumrande av den ljuva musik som uppstod. Det kom vind och vi kunde segla på dessa trevliga kanaler genom detta underbara land. Efter två dagar kom vi till Amsterdam. Då hade vi gått förbi orter som Sneek och Lemmer samt passerat sjöarna Sneekermeer och Ijsselmeer. Den senare är det stora insjöhavet där holländarna har bytt ut saltvattnet till sötvatten. Vi gjorde Amsterdam på en dag (och två nätter). Kvällslivet som kanske inte riktigt hör till seglingshistorien får vi väl ta och återge vid ett annat sammanhang. I alla fall så låg vi i en smal kanal väl trafikerad av båtar och med bilar, bussar och spårvagnar alldeles ovanför våra huvuden. Det blev lite dammigt, men det var centralt. Vi gjorde en del inköp t. ex. ny vimpelstång till PHU och några sjökort till oss så att vi skulle hitta rätt.

Torsdagen den 13 juli gick vi från Amsterdam, fortfarande genom kanaler, med sikte på Hook van Holland som ligger vid kusten väster om Rotterdam. Det blev även här en tjugig seg-



ling. Vi gick igenom en del seglar- och badcentra som låg vid småsjöar och passerade Rotterdam, som vi gick igenom med dess kolossala hamn. Det var massvis med båtar på gång. Jag räknade vid ett tillfälle och fick då ihop ca femtio stycken som var ute och gjorde vågor samtidigt. Där var nog den besvärligaste sjön på hela resan. Vi trodde nog inte att vi skulle få en lugn stund förrän PHU skulle komma tillbaks till Sverige igen. Men vi hittade en härligt lugn småbåtshamn där det fanns flytbryggor som låg vid stolpar. Skillnaden på hög- och lågvatten var ca 4 meter, men det hade man ingen känning av. Då var det värre ute vid Hock van Holland dit vi kom dagen därpå. Våra Göteborgsvänner låg där och skulle just avgå, men vi hann bli bjudna på kaffe och få oss en pratstund. Det var verkligen en orolig hamn. Mitt i natten gick en landtamp av. Det var bara att konstatera och vara glad att inte knapen lossnat och slutligen vända sig om och försöka sova vidare. Nu var vi nämligen tvungna att försöka lagra lite sömn. Men det gick inte så bra.

Den 16 juli var en söndag och klockan 10 lämnade vi Holland med kryss mot strömmen. Det gick inte fort men så småningom kom vi ut på Nordsjön och lämnade land och båtar bakom oss. Vinden som var mycket behaglig, vred sig fram på dagen och vi kunde sträcka. Vi var inte så noga med navigeringen utan seglade västerut i stort sett efter att ha räknat lite med tidvatten och kurser. Ombord fanns en radiopejl som vi litade på. Det skulle vi inte ha gjort. Efter en del äventyr med radiopejlen (vi kastade den inte i sjön) stötte vi på en engelsk trälare som visade oss medelst armvinkning exakt kurs i dimman till vårt mål. Med 4 knops medström och skaplig hård slör gick vi ganska snart de 20 dis, som vi hade kommit fel. Klockan 13.30 den 17 juli gick vi iland på England i staden Lowestoft. PHU var nu ca 1.050 dis. från hemmahamn.

Vi blev anvisade av hamnchefen i seglarklubben en plats längst ut i hamnbassängen. Alla båtarna, även vi, låg antingen mellan en stolpe eller en vajer som var dragen mellan stolpar och en liten boj. Det betydde att vi fick pumpa upp vår lilla

gummibåt. Klubbhuset ett gammalt stort fint hus inrymde bl. a. restaurang med bar och vad vi kunde förstå en del gästrum, läsrum och naturligtvis alla bekvämligheter som kunde tänkas. Så småningom tog vi oss upp på stan, hade tänkt oss lite mat vid ett dukat bord med varsin stadig stol till omväxling mot att sitta i båten med papperstallriken i handen. Vi hittade en kinesrestaurang där vi åt oss mätta. Hemma i Sverige har vi en massa restriktioner, men kan man tänka, här serverades inte öl mellan två klockslag mitt på dagen. (Vi fick dricka vatten.)

Dagen därpå tog vi tåget in till Liverpool Street Station i London. Där i närheten låg The London Yacht Centre Ltd, och båtgrejor kan man aldrig få se för mycket av. Där fanns massvis av fina dyrgripar. Annars var vår första uppgift i London att skaffa hotellrum och efter att ha frugat en polis till råds hittade vi Midland Hotel strax intill Kings Cross Railway Station, där vi bodde en natt. Vi stannade alltså i London till

Gipsy Moth IV.



nästa dags eftermiddag, och på den korta tiden hinner man inte se mycket av denna enormt stora stad. Vi åkte tunnelbana, buss och promenerade mellan slott, kyrkor, affärer och andra sevärdheter. Men det intressantaste för oss var nog att få se Chichesters båt Gipsy Moth IV som låg i S:t Katharine Docks Pool, där det var ordnat en liten utställning om jordenruntseglaren. Ja, så var det nattlivet, men det skulle vi ju ta någon annan gång.

Det blev dags att lämna London, men innan tåget gick skulle vi proviantera för överseglingen. Affärerna var troligen stängda, när vi kom tillbaks till Lowestoft och nästa morgon hade vi tänkt att avsegla om vädret var gynnsamt. Vi fick en del påsar och kassar med oss på tåget och bland annat en kasse med choklad och annat gott som vi handlade för överblivna småpengar. Ganska snart kom vi underfund med att gummijollen inte kunde ta allt på en gång. Vi singlarde slant (svensk krona) och det blev Janne som skulle ro ut en gång först och komma och hämta mig efteråt. Tyvärr kom en ordentlig regnskur när han hade kommit halvvägs.

Nästa morgon sken solen och vinden var sydlig, precis som väderleksgubbarna hade lovat. Vi packade in jollen och gjorde PHU segelklar. Alldeles innan vi skulle hissa på kom hamnchefen utroende och frågade om vi hade träffat tullaren. Det hade vi inte gjort. Vi hade givetvis sökt dem vid ett par tillfällen, men inte fått fatt på dem. Senare fick vi veta, att vi troligen inte hade kommit iland för vi saknade en del papper. Nåja, nu skulle vi segla därifrån.

Klockan 09.30 avseglade PHU från Lowerstoft i jättefint väder, som varade hela överfarten, med kurs mot fyrskippet Corton som låg 5 dis. ut. Det var inga navigationsproblem, för dit såg man. Vi drev iväg med tidvattnet och det betydde att vi fick slå för att komma upp till Corton. 11.15 var vi där och nu började navigeringen. Till nästa fyrskipp Smiths Knoll var det 21 dis. Vi hade bestämt oss för att lägga ner all möda och kunskap för att hitta våra fyrskipp. Kursen från Corton till Smiths Knoll var 59°. Tidvattnet gick åt syd och varierade



Vi lämnar England.

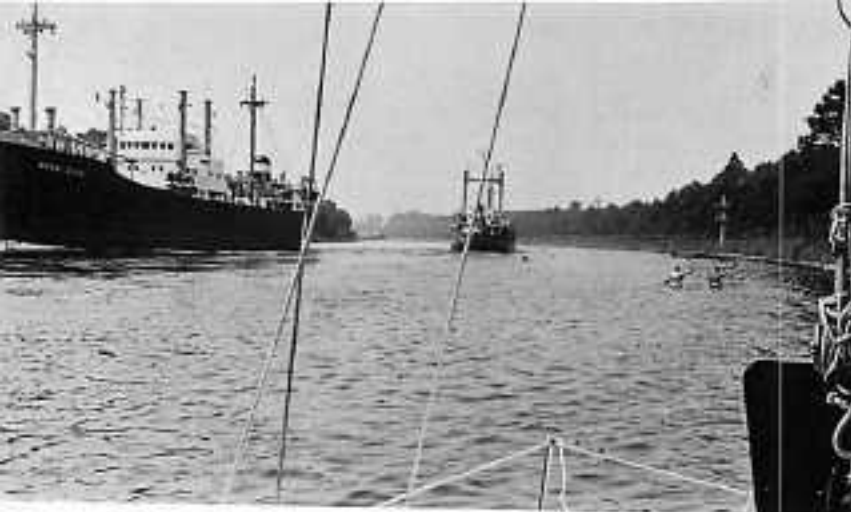
något på sträckan. Varje timme lade vi ut ny kurs. Det blev 77° första timmen, 82° andra, 78° tredje samt 72° och vi kom spik på Smiths Knoll klockan 15.00. God fart, nästan 6 knop i genomsnitt samt mitt i prick och glada blev två svenska seglare. Men ännu gladare blev vi klockan 08.00 nästa morgon när fryskeppet Texel låg vid sidan om oss. PHU hade tillryggalagt 77 dis. till och haft kurser mellan 68° och 92° . Verkligen kursen var 82° . För att få sova något så tog vi ut kurser varannan timme. På nätterna hade vi 2 timmars pass och på dagarna 3 timmars. Dagtid seglades det gärna, men på nattetid ville man komma in och sova.

Efter Texel hade vi en del sjökort kvar upp till Kielkanalen. Drygt två hundra dis. närmare bestämt. Det var ganska lätt att navigera för det fanns ljusbojar var 5—8 dis. hela vägen. Dessutom så var det som ett pärlband av båtar. På nätterna fick vi vara uppmärksamma, så att vi inte blev påseglade. Ute på Nordsjön hände ett litet äventyr. Det var sista dagen. Vi låg någonstans mellan Borkum Riff och Weser då vår svenska skuta från Göteborg som vi hade träffat i Bremerhaven och

Hock van Holland tidigare, kom upp oss. När de fick se att det var vi saktade de farten och kom närmare. Eftersom vinden var väldigt sparsam så frågade Janne om vi kunde få hänga efter ett tag och det tyckte de lät kul. Vi blev uppbyggda på kaffe, så PHU hängde efter ensam med seglen på däck. Efter någon timme, när vi alla utom en rorsman satt nere i kajutan och berättade skepparhistorier kom rorsmannen nerrusande och ropade att vår båt hade slitit sig. När vi kom upp på däck så låg PHU några hundra meter bakom oss vind för våg och guppade, som en vit svan. Det blev att vända och den här gången var det min tur att bli våt. Jag dök i och snart hängde båten efter igen och jag var uppe på skutan. Tre holländskor som var med som gäster tog väl hand om mig. Jag fick varma kläder och varm soppa samt efter det blev Janne och jag även bjudna på middag. Vi släppte skutan omkring nio på kvällen vid Wesers fyr. De skulle in till Bremerhaven och vi fortsatte mot Kielkanalen. Vi hade god gång med stor och genua, men tyvärr väldigt kraftig motström. Båten gjorde säkert 4—5 knop genom vattnet men dess verkliga fart var nog bara 1 knop. Fram på morgonkvisten tog vinden i och eftersom den var nordlig så hade vi »kort och lång». Vinden ökade och vi fick byta ut genuan mot focken samt sätta på motorn för även strömmen hade ökat. Vi räknade med att köra så några timmar och sedan vände vattnet och med det skulle vi ta oss in till Brunsbüttelkoog. Det gick bra, det var festligt att kryssa i medström, och klockan 13.00 var vi inne i slussen till Kielkanalen, två timmar innan vattnet vände och gick ut igen.

Efter drygt tre dygns segling var det skönt att komma iland. Det var också skönt att slippa tidvattnet, men roligt att ha fått pröva på det. När vi hade seglat 300 dis. på Nordsjön var det härligt att sätta sig på en restaurang och bli serverad god mat. Klockan 5 på eftermiddagen hade vi törnat in, skönt vaggade utav små, små vågor väl förtöjd i seglarhamnen 14 timmar sov vi så ni kan förstå att vi låg efter med sömnen.

Klockan sju nästa morgon brummade motorn igång. Sol och medvind. Vi hade stören hissad emellanåt, samt något lite



Båtar i Kielkanalen.

medström som gjorde att vi var framme i Kiel efter 12 timmar. Där stannade vi exakt ett dygn. Vi hade lätt smak på nattsegling så därför lämnade vi Olympiahavnen klockan 19.00 och ämnade gå direkt till någon hamn i Blekinge. Innan avfärden hann vi med att proviantera (ordentligt) samt äta middag på samma ställe som förra gången vi lämnade Kiel. Där hade de jättegod mat.

Vinden var god och vi plockade den ena pricken efter den andra. Det var något lättare att navigera här än på Nordsjön. Bara att lägga en kurs, ställa in kompassen samt segla ett tag och vi hade pricken framför oss. Tidigt på morgonen kom en tysk patrullbåt rakt emot oss i sakta fart. Det enda de ville var att önska oss lyckad segling genom högtalarna. Flott gest. Annars var det inte mycket som hände. Jo visst ja, storskotsblocket gick sönder, men det var ganska snabbt reparerat. Vinden var akter ifrån, men det hade vi räknat med. Det var något oroligt när vi närmade oss Sandhammaren, Skånes sydosthorn.

Där brukar det ofta blåsa hårt och dessutom var stormvarning utfärdad. Men högtrycket som vi hade med oss från Tyskland pressade tydligen undan stormen, för vi hade svag vind.

Janne mönstrade av i Kivik. Han skulle passa på, att besöka sina skånska släktingar innan hans semester var slut. Han hade varit med i 26 dagar och under den tiden hade vi seglat ca 1.050 dis.

PHU och jag fortsatte direkt till Karlshamn, dit vi anlände klockan 19.00. Det hade tagit två dygn från Kiel. Eftersom det är ca 220 dis. så hade vi hållit en genomsnittsfart på 4,6 knop och då hade vi varit i Kivik också.

280 dis. var det hem till Stockholm och ca fyra veckor hade jag på mig. Det betydde att jag kunde ta det ganska lugnt. Hälsade på släkt och vänner som semestrade på olika ställen utmed min väg upp genom skärgården.

Tisdagen den 22 augusti gick jag genom Hammarbyslussen och var tillbaka i Långholmskanalen vid 16-tiden. Jag skulle ju börja jobba halv nio på onsdagen.

Då hade jag varit borta i 76 dagar. Avverkat ca 2.100 dis. Det blir 28 dis. om dagen och ca 1,2 knop i genomsnittshastighet.

Sommaren 1967 var solig, varm och härlig. Det ger dubbelt utbyte, speciellt när man är ute på sjön och seglar. Hoppas att jag har kunnat återge mina upplevelser på så sätt att ni åtminstone har orkat läsa er fram hit. Själv tycker jag det är härligt att uppleva sommaren än en gång genom att skriva om den. Till sist måste jag nämna att det finns ingen härligare segling än den genom vår underbara skärgård och måste nog erkänna att jag längtade hem ibland.

Robert

Ingenting hände

— Julafton sa Stikkan, det är sista dagen för manus till årsboken. Julafton är en bra dag det. Alla vet när julafton är.

Jaha, det var bara att sätta igång och rannsaka minnet och loggboken. Vad hände segelsommaren 1967?

Sakta, men med osviklig precision går den hemska sanningen upp för mej. Ingenting hände. Allt klaffade. Allt var perfekt. Inga äventyr. Ingen dimma. Ingen grundstötning. Ingenting av vikt tappat överbord. Inte den minsta malör, om man inte möjligen undantar historien om våra dyrbara kaffekoppar:

Sex kaffekoppar kommo från vårt hem

Jag stugar dom, så var det bara fem

Fem kaffekoppar, dom var ganska dyra

Ylva diskade, så var det bara fyra

Fyra kaffekoppar — båten låg på sné

åkte då i durken, så var det bara tre

Tre kaffekoppar vi hade kvar då

En gick över bord, så var det bara två

Två små kaffekoppar återstod se'n

En plockade vi mask i, så var det bara en

En kaffekopp har vi kvar nu på tampen

Den saknar öra och är spräckt i kanten.

Och när vi nu i alla fall är inne på tragik erinrar jag mig också de två skyltarna vi träffade på under semestern.

Den första saft på en ö som vi kallar Huggormsön, men som heter något helt annat. Där finns en god hamn, märkt med ankare och allt i sjösportkortet. Vi brukar ta natthamn där varje år. I år hade dock något hänt. Inte mindre än tre vita bojar var utlagda. En hungalow skymtade mellan tallarna och jättestora gula skyltar skrek

PRIVAT

med svarta bokstäver. Vi ankrade tyst i viken, skulle endast

ha natthamn. Från land kom då en man roende ut till oss, tala-
lade och sade:

— Jag är nog av den åsikten att Ni ligger litet för nära här.

— Jasså.

— Ja, jag förstår att Ni inte känner till lagen men jag är
jurist och bla, bla, bla.

— Jasså.

— Vi vill bada här i morgon bitti och då vill vi inte ha folk
här.

— Jag skall gärna lämna namn och adress så får väl juris-
ten åtala oss då.

— Nä, det lönar sig inte.

Nu skulle jag givetvis stigit upp på akterdäck, ryckt loss
Den Svenska Flaggan, som sitter där, höjt den mot den allt mer
skymmande himlen samt hållit ett flammande tal om vatten-
vägarnas frihet och Svenskarnas rätt till Sverige o. s. v. men
som den enkla medelmätta, jag i lyckliga stunder anser mig
vara, teg jag snällt och tänkte tyst att den juristen blir nog
varken fet på sitt yrke eller att ro ut och in hela sommaren och
tala med båtfolk, ty hamnen är bra.

Jag kände också en viss sympati med den gossen som i bo-
ken, *Tre Män i En Båt*, är så känslig att han endast med stor
svårighet förmår dräpa en mygga. När han träffar på privat-
skyltar vill han dock gå i land, slita ner skyltarna, slå dem i
huvudet på ägaren tills denne dör, slå ihjäl alla hans släktingar
och vänner, tända eld på deras hus samt kliva upp på ruinerna
och sjunga glada visor.

Där ansåg de andra två männen i båten att han gick för
långt. De hade nämligen hört honom sjunga glada visor och
det . . . Motvilligt gick vår vän med på att slopa de glada vi-
sorna.

Tyst och stilla, för att inte väcka juristen, tog vi upp ankaret
i gryningen och föll in på vår kurs mot norr.

Den andra skylten såg jag aldrig men om man får tro så
sanningskära vittnen som min hustru och dotter lär den ha
funnits där.

Det hände i aftonstunden efter en mycket varm dag i mel-lanskärgården. Jag rodde i land med jollen och träffade ganska snart på en hjord vilda hästar. Ledarhästen, en svart hingst, var synnerligen vacker.

Alla som sett vildavästernfilmer vet hur besvärligt det är att fånga in vilda hästar och i synnerhet då ledarhästen. Efter mycket om och men lyckades jag i alla fall med detta. Vår dotter som är elva år gillar hästar och, tänkte jag, här skall hon nu få en fin present.

När vi kom till jollen visade det sig tyvärr vara förenat med vissa svårigheter att få djuret ombord på denna. Då vi även hade ont om färskvatten och, jag tror hästar dricker väldigt mycket, avstod jag från hingsten som med ett villt gnäggande återgick till sitt fria liv.

Morgonen därpå när hustru och dotter landsteg på ön påstod de sig ha sett skylten.

RIDLÄGER FÖR FLICKOR

1967— sommaren då ingenting hände. Inget äventyr med ormar eller getingar. Inget förlorat ankare. Ingen storm. Inga malörer. Men på nätterna tog knepiga mördare tabbe på arv-tanter och ännu knepigare detektiver redde ut härvorna och slöjade av bovarna allt medan gasollampan mysigt fräste i ruffen.

1967 var det solsken nära fyra veckor i följd utom på nätterna då det var mörken som till exempel den natten i Kyrk-viken på Utö när jag hade mardrömmen om dödgrävaren. Vaknade genomsvevttig, stack ut huvudet ur ruffen för att få luft, såg månen spela på Utös gravstenar, stack fort in skallen igen.

Dagar med sol som skulle vara svåra att uthärda annat än på sjön. Långa, lata slörbogor. Färsk plattfisk och strömming hos fiskarna.

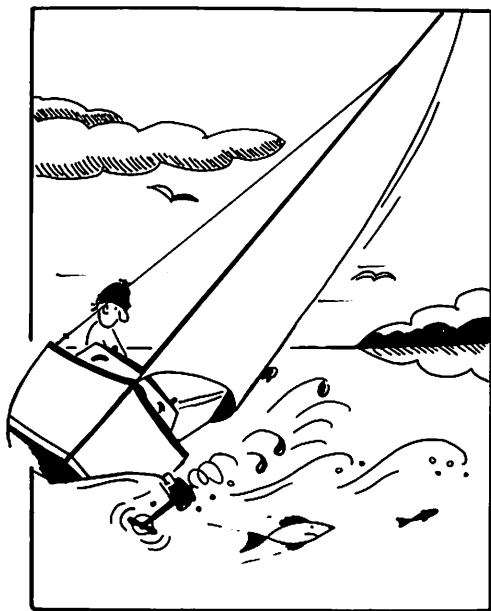
Jordgubbar.

En liter per person, inget knussel.

Det var sommaren då småfågeln sjöng som i trance och

överröstade transistorradion. Det var sommaren då kompassen »gick rätt» och det var då alla färgbilderna blev rätt exponerade. Det var sommaren då vi inte tappade jollen och alla fall höll.

Det var då morbror Knut gav oss ett paket i avskedsgåva som såg ut att innehålla en stor kikare men som i verkligheten innehöll något helt annat. (Nämligen två flaskor och vi fick dem en kort tid före episoden med de vilda hästarna.)



Snurran kom allt närmare vattenytan.

Det var också den sommaren vi hittade en kilometer sandstrand, som om den legat i Italien hade befolkats av en halv miljon turister. Nu brukad av tre personer, Ylva, Elsy och jag.

Det var sommaren då hustru min sa:

— Sätt på dej flytvästen nu unge — ordentligt — så den inte sjunker med dej och allt.

Ett skojigt sätt att uttrycka sig på och ett yttrande som jag aldrig tröttnar på att ta fram när vi talar om kvinnlig logik.

På sommaren 1967 var barnet sött, snällt och välkämrat. Det var också den tiden den annars ondskefulla aktersnurran gick i alla lägen.

Vidundret är, när det används, monterat bordwärts på babords sida. Hon var i bruk genom Södertälje kanal. När vi kom ur kanalen fick vi god vind från styrbord. Snurran kom allt närmare vattenytan och till slut kom hon att ligga helt under vatten.

Hon försökte ändå tappert gå i det längsta. Jag vet inte vad det berodde på, en skola hävdar att hon inte fick luft tillräckligt, en annan att procenten vatten i bensinen snart gick upp till hundra, och då har även fina snurrar benägenhet att tröttna. Det gjorde hon.

— Typiskt, sa vi och slängde ner eländet under durken.

Efter nästan fyra veckor drog vi fram den, vände på den och spillde i ny bensin och — under av alla under — skrället gick igång vid första rycket. Visserligen med mycket kraftigt motorbuller, men hon gick. Ja, det var en sommar det.

Vi var rätt nära paradiset, inte bara klädmässigt. Fast vi vann förstås inte Gotland Runt men det berodde nog bara på att vi inte ställde upp. Vi gick egentligen inte så väldigt många distansminuter heller men vi hade skönt, riktigt jätteskönt.

Och fast att ingenting egentligen hände är jag säker på att det kommer att berättas om många äventyr framför brasan i vinter, skönare, stoltare och allt djärvare för var gång om vår segelsommar 1967.

L. P.

Pingststormen

Inte bara den som här har ordet utan var och en som var med då måste komma ihåg den stora pingststormen 1948.

Det var då Fiskarfjärdens annars fredliga böljor blåstes vita som på vintern. Det var då en gubbe blåste över räcket på Slussen. Det var också då en grävsropa i Hagalund blåste omkull med ett väldigt brak som kom traktens alla kråkor att förskrämda flyga upp och undra vad det egentligen var fråga om.

På den tiden ägde vi en liten vacker båt som hette LILLAN. Ursprungligen hade denna skönhet varit försedd med gaffelrigg men hade vid modern tideräknings början fått denna utbytt mot andra doningar bl. a. en hög, krum mast. Kölen bestod av en järnfena med en stor blycigarr längst ner. Vi hade två jordslagna ställ och en knippe rostiga wirar här och där i riggen. Ni har nu fått en god bild av LILLAN under förutsättning att ni har litet fantasi.

I denna båt fick vi vara med om vår första kappsegling. Denna sommar skulle ordnas kvällsseglingar och första kvälens start gick från yttersta pontonen till rusksprick vid Stads-huset, så till slätprick i Essinge-sundet, och åter till yttersta pontonen. Efter som vi voro nya i gamet fick vi välmenta råd av mer garvade kämpar.

Råden voro många men ett fick vi särskilt inpräntat. Man fick på inga villkor ro. Vår båt skulle gå fint försäkrade expertisen.

PANG

Så gick då skottet och alla andra båtar virvlade iväg som hysteriska vinthundar. Vi kom liksom inte igång och förresten kom det ganska snart ett långt pråmsläp som skar av vår kontakt med de övriga.

På det avtagandets konto kunde man uppföra vinden och på det tilltagandet mörkret och så småningom regnet. Det

började som ett stilla strilande men spottade snart ner sig allt mer och till sist stod himlen vidöppen.

Inte ro . . .

Några regnställ hade vi inte med oss. Vi stod upp i båten för det var så olustigt att sitta vått. Regnet vräkte ner, rann från storseglet, letade sig ner mellan nacke och krage, genomblötte sakta ryggen, letade sig runt kroppen, kläderna klibbade på magen. Men man kan ju inte bli mer än totalt genomvåt och det var vi snart. Men vi rodde inte.

Allt har dock ett slut. Mitt i natten siktade vi yttre pontonen. Alla funktionärer sov då sedan länge i sina sköna sängar. Kanonen hade dom tagit in så vi fick inget skott.

Ja, så kom då den stormiga pingsten. Förutom undertecknad och hustru Elsy var även hustruns broder, Busiga Benke med ombord på denna historiska resa. Pingstaftonens morgon hade lugnt och stilla stigit fram. Solen gassade från en molnfri himmel och västanvinden andades knappast. Dagen blev dallrande het. Sandstranden vid Mälärhöjdsbadet kryllade redan av folk. LILLAN smög ljudlöst över farvattnet utanför. Allt var frid.

Då skrek plötsligt Elsy högt och gällt:

— Se upp, segla inte över pudeln som simmar där.

Ljudet av varningsropet klingade starkt över vattnet, slog emot Fågelön och kom tillbaka som ett eko.

Ombord på LILLAN hände allt nu blixtnabbt. Benke slog back i locken, rodret dikt. Seglen smällde och fladdrade. Tre par nyfikna ögon stirrade efter pudeln som nu blev synlig en meter från styrbordssidan.

Tyvär visade det sig att det inte var någon pudel utan en svarthårig simmare. Till Elsys försvar måste dock framhållas att simmaren i fråga var ovanligt krullig i skallen. Fast i ansiktet såg han då mer ut som en hulldogg förstås. Han skällde rätt duktigt.

Kuften med hustru flydde därför in i ruffen och lämnade Bengt ensam på sin post. Redan då var dess värre den moderna ungdomen mer förtrogen med bilar och motoreyklar

än med roder och skot. Han kunde därför endast segla farleden rakt fram, nervöst famlande efter handbromsen och ivrigt tutande i mistluren vid varje kursändring.

Till sist stannade vi.

För att vara exakt fastnade vi på ett grund som helt lömskt ligger placerat vid de små öarna Pungarna vid Kungshatt. Då det nu i alla fall var matdags satte vi fart på primusen och letade fram stekpannan.

Lustjakten RÜMLAREN kom vid detta tillfälle i sikte och strök med femton knops fart tät förbi oss, dock utan att fastna på grundet. Ombord på denna båt fanns en mycket munter besättning som i höjd med LILLAN villt hurrande sköt av en champagnekork i vår stekpanna med en sådan kraft att den kunnat döda en bryggargäst. När vi öppnade munnarna för att protestera mot denna örlogshandling tilltöpptes dessa av svallvågor som också kastade oss högre upp på grundet.

Efter intermezzot med champagnekorken diskuterade vi länge och allvarligt om det inte vore bättre med pentryt i ruffen. Till slut beslöt vi att fortsätta att ha det ute. Vi har inte ångrat detta ty hittills har ingen på nytt beskjutit stekpannan.

Nu skulle LILLAN tas flott. Bommen fick löpa ut så långt storskotet räckte och Bengt som var tyngst kröp ut på bomnocken. Vinden hade morskat upp sig och med den mänskliga skröpligheten som barlast länsade vi krängande över grundet. Väl över började vi försiktigt skota hem men för var gång gästen nästan var inne kanade vi omkull så han kom under ytan. Vattnet var rätt kyligt men kom, trots detta, nästan i kokning av Benkes obehärskade språk. På hans uttryckliga önskan lät vi honom till slut hänga där med fötterna i vattnet. Estetiskt såg väl inte detta så tilltalande ut men framfarten hindrades inte nämnvärt.

Både gästen och vi blev i alla fall glada då en brygga strök av honom. Lättade fortsatte vi för slaka boliner.

Busiga Benke hade dock hamnat på en PRIVAT brygga och en stor, ruskig karl forcerade nu busksnären så stubbar och småträd bara yrde i luften. Han hade en vild glimt i ögonen

som skyntade i det häriga ansiktet. Vi ansåg nog att vår gast behövde all hjälp han kunde få av bildade och belevade människor. Vi vände och gick med full fart rakt på bryggan.

— Håll dej lugn Benke, skrek jag. Så slog vi med stor kraft i bryggan och jag hamnade via en båge över gästen framför monstret som då kom av sig litet inför ännu en inkräktare. Med vänster hand trevade han efter en stor slidkniv vid bättet. Den högra räckte han mig.

— Larsson, slaktare.

— Persson, bergsprängare, högg jag till.

Detta var ett språk som slaktaren förstod och terrorbalansen var nu återställd. Vår vän Larsson hjälpte oss till och med att bära av och länge såg vi honom stå kvar på sin privata brygga, glatt vinkande med slaktarkniven.

Många gånger har vi seglat sträcken Långholmen—Jungfruholmarna men sällan har det skett så händelsefattigt som denna pingstmorgon. Vad jag kan komma ihåg fick ingen av oss bommen i skallen. Stora Vika jagade oss inte in mellan Lindholmen och Sumpholmen. Slagvattnet steg väl knappast till durken och vi slapp denna händelsefattiga resa se fendor, skodon och limpor flyta kring i ruffen. Storfallet höll och det tog inte eld i eldsläckaren. Med undantag för Busiga Benkes fransyska visitt på bryggan lämnade ingen ofrivilligt fartyget.

Men detta var bara början. Här skulle hända saker.

Vi hade god gång genom Kungshattsundet trots att detta låg i lä. Vid fyren Skärholmen fick vi några vindstötar av sådan styrka att vi, om vi varit litet mer erfarna, genast vänt, gått tillbaka till läland och snabbt rivit ner seglen samt förtöjt med tredubbla doningar. Tyvärr hade vi inte den erfarenheten.

Den goda sikten försvann och följdes av ett konstigt gult dis. På ett ögonblick kokade hela Fiskarfjärden vit. Det var inte gäss på vågorna utan vitt skumm som blåste över vattnet. I den hastigt uttagande sikten såg vi en skärgårdskryssare flyga över fjärden med skörade, flaxande segel. Nere vid Estbröte dunkade en stor laxkutter i berget trots att råoljemotorn gick för fullt.

Det var försent att reva storseglet och att gå fram och bärga focken vore rena självmordet. Vi hade loss skoten men det hjälpte föga ty vinden snurrade runt och hur vi än gick fick vi tryckare på tryckare och för var gång var vi nära att kantra. Det måste ha varit en cyklon med flera virvlar. I ett huj var vi nere vid Tappströmsmyningen och gick med god fart mot vassen där. Skoten fångades in och vi försökte vända men dejsade med flera knops fart. Jag lade rodret dikt. Det hjälpte och så rusade vi ut på Fiskarn igen.

Med stukade armar och ben hade vi lyckats krångla oss i flytvästarna. Benke blödde på ena kinden och reservankaret hade kommit farande nånstans ifrån och slagit mej över smalbenet.

Som genom ett under höll båten. Gamla rostiga riggwirar, svartfläckiga segel och halvknackiga fall. Allt höll utom latorna. När vi efteråt skulle ta ur dem visade det sig att lattfickorna endast innehöll träpulver.

Skummet som ven över vattnet gjorde oss givetvis strax genomvåta. En sjöhävning som man annars inte ser på dessa farvatten samt de ideligen återkommande djupa krängningarna förfyllde LILLAN sakta men säkert. Elsy och Bengt försökte pytsa henne läns men slagvattnet bara steg i ruffen. Vinden hade sådan styrka att man inte kunde tala till varandra. Vi skrek och tjöt order och råd men endast litet kunde uppfattas. Inga andra båtar syntes.

På land såg vi då och då ett träd falla och grenar och kvistar virvlade i väg. Från Slagsta kom några stora buskar flygande. De rullade fram över den upprörda vattenytan som man ibland kan se på film att torra buskar gör över Saharas sanddyner.

Hur vi kom fram till Estbröte vet jag inte. Vi fördes antagligen dit av ovädret mer eller mindre ofrivilligt. Det är också möjligt att vinden avtagit litet.

I marvatten, halvdränkta med flaggan i trasor och med en gammal törnrosbuske i vantspridaren tog vi oss till slut på något sätt in till hamnen vid Jungfrun. Vi hade då passerat ovädrets centrum. Den goda vinden som blåst så bra till ringa nytta började avta. En skara garvade sjöfarare stod grip-

na på stranden för att ta emot oss och lämna första hjälpen. Med bestörtning hade de skådat sista fasen i vår kamp.

Benke slogs blödande med de sura seglen för att få dem i däck. En darrhant roersman lyckades få ankaret över bord till och med med tampen ishacklad. En matt och skakad hustru skulle kasta iland fångflinan men lyckades endast få den över balklisten varför några av våra åskådare sprang ut på långa båtar på sidorna och lyckades få LILLAN iland.

Det dröjde länge, mycket länge, och gick åt mycket köttbullar och herrgårdsaquavit innan vi åter blev lika vanliga människor. Vi satt bara och stirrade ur stånd att fatta att vi var iland. Så tog vi en köttbulle till och sköljde ner den och när halva natten gått började vi långsamt koppla av.

På natten blev det norrsken över Jungfruholmarna och det är ju inte så ofta man ser det i synnerhet inte på pingsten.

L. P.

GROLLS

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

Även för hästen har vi utrustning såsom:

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

Välkommen till

AB L. GROLL

Järntorget, Stockholm tel. 23 31 45

Gubbsegling

Något som tydligen blir allt mer populärt är s. k. gubbsegling. I Göta finns flera gäng, som en de sista weekenderna av säsongen gör en litet längre tur än vanligt ut i saltsjön.

Som framgår av namnet får inga damer vara med. Dom sitter hemma och undrar vad vi hittar på, tror vi.

En sådan segling har sin tjusning, även om man har goda utsikter att råka ut för busväder. Men med en bra båt och fyra grabbar i den, som naturligtvis också är bra, så är det bara kul.

Under säsongen seglar vi mest på olika håll och blir kanske mer eller mindre experter på olika områden av skärgården och när nu all denna »expertis» samlats i en båt, är det inte svårt att hitta lämpliga och spännande leder och hamnar.

Vi, Curre, Bosse, Ville och jag brukar starta på en torsdagskväll. Direkt från jobbet och ombord med våra sjösäckar. Kojerna i salongen lägger Bosse och Curre beslag på i egenkap av befäl (tror dom), men annars är det därför att dessa kojer är lite längre än i ruffen. Men det låter ju salt och riktigt, när Bosse säger att här liksom i alla större segelskutor ska folket, d. v. s. Ville och jag, bo föröver.

Det mörknar fort och det gäller att hinna ut en bit innan vi söker natthamn. På väg ut ska först all den goda maten och drickat stuvas under durkarna. Curre langar och jag stuvar och så är det nere. Nej, en flaska wichyvatten får inte plats. Vad gör man då? Är det någon, som vill ha wichyvatten? Ingen vill ha wichyvatten. Med lite whisky till? Alla vill ha wichyvatten och så är det bekymret över. Den kvällen letar Bosse upp en fin natthamn, som vi inte känner till fast vi passerat genom de här vattnen många gånger. Det är alldeles nermörkt och kallt och ruggigt. Torsdagsärtorna smakar bra, med varm punsch, som Bosse backar ut med van och säker hand. Först till Curre, sedan till sig själv och så till dom »föröver». Det är noggrant med det och vi har lika roligt åt det varje gång.

På fredagen tar vi oss ut i yttre havsbandet och på vägen hälsar vi på vår gamle vän Bertil Nordlund på Möja. Man måste tänka på att upprätthålla sina goda förbindelser med skärgårdsborna. Bertil är nog med balansen, så han får strax en whisky i andra benet också. Det blir emellertid en kort visit för vi ska ut till Nassa innan kvällen.

Vi får en härlig segling över det öppna faret från Stenkobbsgrund till norra udden på Stora Bonden i Nassaskärgården.

Vinden har ökat och nu blåser det i mesta laget för att vi ska kunna segla med genua och full stor. P-28-an dansar iväg med närmare sju knop och det kan den ju inte, enligt alla teoretiska beräkningar och formler. Men Vile har båten i sin hand och tre gästar, som snabbt kan klara av en revningsmanöver. Vi girar styrbord förbi Bondkobben och Hustrun och hittar en fin natthamn vid Stora Springskär. Det dröjer en stund innan det mörknar och vi får gummiflotten i sjön och rör ut på en intressant upptäcksfärd i en av våra vackraste ögrupper, innan kvällsskaffningen. Vinden ökar och det blir busväder till natten, men vi ligger fint och har det mysigt i rufen med värme och mycken och god mat och dricka förstås.

Emellanåt går vi upp på däck och luftar oss och lyssnar på vädret. Standerten på masttoppen står spikrak. Det är beckmörkt och inte ett liv på ön. Här finns min själ inga yra ollonberrar, som flyger vilse bland brösten på sjömansbrudarna, som vi sjöng om nyss. Fram på smätimmarna, när stämningen stigit, brukar vi nämligen öva allsång. Man kan göra det, när man kommit så här långt ut.

På morgonen börjar vinden antaga kulingstyrka med häftiga regnbyar. Det märks att vi snart är inne i oktober. Nu gäller det att kämpa vidare, vi ska hem till söndag kväll. Vi sticker ut med stormfock och revad stor. Det blir en hård och våt seglats förbi Lilla Nassa, genom Björkskärs skärgård och in mot Sandhamn.

Om det nu inte är någon nöjessegling precis, så kan det



Salta gubbseglare.

ändå vara nyttigt att komma ut och se om grejorna håller, och hur pass man klarar sig själv och båten.

Vår natthamn blir Trollharan där det är nästan onaturligt lugnt och skönt, tycker vi. På söndagsmorgonen är vi uppe i god tid, för idag ska vi ta oss in till stan.

Det har mojnat och klarnat och vi får söndagssegling i dubbel hemärkelse hem.

När vi passerat Nämndöfjärden gör vi en raid in i Småängsviken. Här ligger många fina yachter på svaj. I bästa kaparestil seglar vi upp mot en laurinare, bordar och äntrar och tur oss in i båten. Vi hittar bra för Curre är med och det är hans båt. Och se, den gode Curre mindes rätt, längst nere i kölen ligger mycket riktigt en butelj »Skåne» och det är den vi är ute efter. Vi seglar ut igen, lika tyst och snabbt som vi kom in. Steward kan sätta på potatisen!

Vi har gjort de här höstseglingarna under skiftande förhållanden i flera år. Ibland har det varit nästan sommarväder, ibland som den här gången. Men det är alltid spännande och färdigheterna både ifråga om segling och navigation sätts ofta på prov under lite hårdare förhållande och det är alltid hälsosamt.

Vi har seglat med laurinare, Vindö-2B och P-2B och kommit hem i god form, vi trivs med denna segling, som blivit tradition.

Den markerar slutet på säsongen, ett fint slut, eller vad säger de andra gubbsegelargängen?

Walter



Diket för el-kabla.

Foto: Ib Möller.

Glada medicinar på väg till arbetet på Jungfruholmsarna.

Foto: R. Levin.



*Snöskottning på Gröndalsåsen.
Foto: I. Möller.*



Fågelskyddsområden inom Stockholms län

Under år 1967 har en översyn skett av områden med landstigningsförbud till skydd för häckande sjöfågel. Detta har lett till att förbudet upphävts för två områden — båda belägna i mellanskärgården — och att fem nya områden belagts med landstigningsförbud för tiden 15/4—30/6. Bland dessa områden kan nämnas Gunnarstenarna i Ösno kommun, Vallboskär, Ersholmen och Skracken söder om Dalarö samt Alskäret m. fl. öar i Öregrundsgrepen. Ett flertal remissinstanser bl. a. alla berörda kommuner, Fiskefrämjandet och båtsportorganisationerna har fått tillfälle att yttra sig. Samtliga har ställt sig förstående till att fågelskyddsintressen på dessa områden skulle ges företräde framför sociala intressen.

Landstigningsförbuden gäller tills vidare, vilket betyder att länsstyrelsen i framtiden kan ompröva sitt beslut när förhållanden påkallar detta.

I avsikt att sprida kännedom om fågelskyddsområdenas läge och omfattning översändes här en områdesförteckning. För upplysningar om detta och andra naturvårdsfrågor hänvisas till naturvårdsintendent Anders Häggblom och jägmästare Anders Malmberg. Tel. 08/24 55 00/370, 371.

Resolution

19.12.1967 HIR11-21a-66

Sedan en inventering av de olika sjöfågelarternas vanligaste häckningsområden inom länet verkställt har länsstyrelsen genom remiss den 30 mars 1966 lämnat markägare, statens naturvårdsnämnd m. fl. tillfälle inkomma med yttrande angående förslag till landstigningsförbud på vissa holmar och skär till skydd för häckande fågel under tiden 15 april—den 30 juni.

Samtliga remissinstanser har tillstyrkt bifall till framställningen.

Länsstyrelsen meddelar, med stöd av 1 § Kungl. kungörelsen den 26 mars 1965 om lokala bestämmelser till skydd för djurlivet, förbud för annan än markinnehavaren och statlig eller kommunal tjänsteman i tjänsteärende att tills vidare årligen under tiden den 15 april—den 30 juni uppehålla sig eller landa med båt eller annan farkost inom följande områden.

Inom Östhammars stad:

1. *till Forsmarks bruk hörande* holmarna och skären

Alskäret	Grisselgrundet
Häggören	Mellanskäret
Marträäd	Norra Måsklinten
Norrskäret	Röngrundet
Smultrongrundet	Österskäret
2. *i Granfjärden* belägna holmarna

Storskyan	Klacken
Klubben	Själgrundet
Fjärdkarlen	
3. *i Östhammarsfjärden* belägna

Salsten	Gräsöarna
---------	-----------
4. *i Sandikafjärden* belägna öarna
5. *i Galtfjärden* belägna

Storören	Skötören
Söderören	Österören

Inom Häverö kommun:

6. *i Singöfjärden* belägna holmen
Själgrundskallen

Inom Frötuna och Roslags-Länna kommuner:

7. *i fjärden mellan Äspholmen och Norrmansö* belägna skäret
Skälgrundet

Inom Blidö kommun:

8. *de inom Söderskärgården (Lygne skärgård)* belägna holmarna och skären

Stenharkobben	Gaffelkobb
Trindkobb	Stora Kåringharen
Vågören	Utterumpan

Lilla Käringharan	Himmelskär
Himmelskärskobben	Lill-Ytterkobbarna
Kläpparna	Söder-Raden
Ytterkobben	Gullharan
Stenharorna	Högharkobben
Högharan	Trekobbarna
Västerskär	Hamnkobben
Remmaren	Labbkobben
Kummelkobben	Grönskobben
Stenkobbarna	Östra Norrkobben
Salskärskobben	Svartkobben
Trutkobben	Rönnskärshädarna
Bäckskär	Rönnskär
Rönnskärskobben	Stengrundet
Norr-Raden	Salskär
Stenskär	

icke namngivna skär mellan Söder-Raden, Gullharan och Stora Käringharan

icke namngivna skär mellan Högharkobben och Västerskär

icke namngivna skär mellan Remmaren och Hamnskäret

Inom Djurö kommun:

9. i norra delen av Nämndö skärgård belägna holmarna och skären

Stora Finnholmen	Lilla Finnholmen
Stora Finnholmskobben	Furuskär
Djupkobb	Stora Ören
Rågskärs Kullskär	Lilla Ören
Rönnskobben	Måskär
Bockkobben	Asken
Bredkobbarna	Tärnsöarna
Västra Måskobben	Trätskär
Östra Måskobben	Trätskärsklabb
Fjolsgrundet	Stora Vitkobben
Norra Melskär	Lilla Vitkobben
Stora Melskär	Mickelskär

Melskärsören	Tolvmansgrundet
Storskjutargrundet	Fjärdgrunden
Måsgrundet	Gula Grunden
Idgranskogen	Stora Alsundskobben
Kalvholmen	Getkobben
Björkskär	Stenkobben
Böteskobben	Kalken
Långskärskobben	Modomskär
Långskär	Bäckskär
Rönkläppen	Ormskär

10. i *södra delen av Nämdö skärgård* belägna holmarna och skären

Norsholmen	Rönngrundet
Kråklund	Kråklundsrevet
Nyårsgrundet	Hästholmen
Liljekonvaljeholmen	
Grötskär samt icke namngivna skär tillhörande denna ö	
Gymmerholmen	Tallholmen
Enkobben	
Rivenskobb samt icke namngivna skär tillhörande denna ö	
Södra Utterkobbarna	Norra Utterkobbarna
Furuskär	Furuskärskobbarna
Perskobben	Skogboören
Smultronkobben	

Inom Österhaninge kommun:

11. i *sydöstra Sandemarsfjärden* belägna holmarna
- | | |
|------------|----------|
| Vallboskär | Skracken |
| Ersholmen | |
12. vid *Nättarö* belägna holmarna och skären
- | | |
|----------------------------|------------------------|
| Vittingen | Skatkobbarna |
| Trutkobben | Klovskär |
| icke namngivna skär mellan | Dämbviken och Klovskär |
| Långkubbarna | Skärmhålskobben |
| icke namngivna skär mellan | Gjusskär och Örudden |
| Brandholmen | Rönkobben |

Tärnkobben	Grenkullen
Hällkroken	Björkskär
Boskär	Åspingen
Själskär	Stångskär
Båten	Vittskärsklabbarna
Vittskär	Flatkobb
Brännskär	Lilla Knopp
Stora Knopp	Långholmen
Grönborg	
icke namngivna skär mellan Flatkobb och Korskär	
Korskär	Östra Rödke
Ljungholmsstena	Ljungholmen
Marhålet	
icke namngivna skär norr om Ängsholmen samt mellan Ängsholmen och Ljungholmen	
Södra Furukobben	Nora Furukoliben
Korskobben	Stänkesundskobben

Inom Ösmo kommun:

13. belägna skären *Gunnarsstenarna* nämligen
- | | |
|----------------|-----------|
| Norrskär | Mässkär |
| Mäskniven | Flatskär |
| Altarskär | Hällorna |
| Altarskärshäll | Söderskär |

Inom Sorunda kommun:

14. i *Himmerfjärden* belägna holmarna
- | | |
|-----------------|------------------|
| Brudskär | Pipskär |
| Norra Arkholmen | Jeppeskär |
| | (Regarns hällar) |
15. i *Svärdsfjärden* belägna holmarna
- | | |
|------------|---------|
| Korsholmen | Knappen |
|------------|---------|

Inom Järna kommun:

16. söder om *Ulvсандet* belägna holmen Mässkär

Inom Märsta och Upplands Väsby kommuner:

17. i sjön *Fysingen* belägna ö-komplexet *Kyngan* samt de *Kyngan* omgivande vassområdena.

Inom Ekerö kommun:

18. Det är vidare förbjudet för en var, som icke därtill äger tillstånd av ståthållarämbetet å *Drottningholms slott*, att med farkost angöra eller beträda den i Mälaren belägna till Drottningholms kungsgård hörande *Sotholmen* samt en omkring 100 meter sydväst därom liggande mindre holme ävensom att uppehålla sig inom det holmarna omgivande vassområdet.

Katrin Mehr

Erik Westerlind

Utöver vad som i resolutionen den 19.12.1967 stadgas om landstigningsförbud på vissa holmar och skär gäller landstigningsförbud på följande platser:

Inom Värmdö kommun:

19. till fastigheten Grinda 1: 9 hörande *holmen Rödkobb*
Tillträde till holmen förbjudet under hela året

Inom Djurö kommun:

20. *de söder om Runmarö belägna Käringkobbarna*
Förbjudet att uppehålla sig eller landa med båt eller annan farkost under tiden 15/4—15/7.
21. *Stora Nassa skärgård* utom vissa delar av Stora Bonden—Jungfruskäret, Lilla Jungfruskäret, Västerkobben, Uterskäret, Bäckskäret, Kummelskäret samt Mastskäret.
Förbjudet att under tiden 15/4—30/6 befara vattnet runt eller landstiga på övriga öar och skär
22. *i Möja Västerfjärd* öster om huvudön i ögruppen Trulsör belägna skären
Förbjudet att landa med båt eller annan farkost under tiden 15/4—30/6

Inom Frötuna kommun:

23. *Norripada skärgård* utom Norripada Storskär, Gummaskär och Fladkobbarna
Förbjudet att landstiga eller komma närmare strand än 10 m under tiden 15/4—30/6

Inom Blidö kommun:

24. *Fredels skärgård*, utom St. och L. Vånskär. *Ängskärs skärgård*, utom St. Ängskär och Norrskäret. *Östra delar av Rödlöga skärgård* utom Rödlöga, Storskär och Lilla Anskär

Förbjudet att landstiga eller komma närmare strand än 10 m under tiden 15/4—30/6

Inom Österhaninge kommun:

25. *Kobbarna Mödomen och Fågelgrund* mellan Gälö och Dalarölandet

Tillträde förbjudet under tiden 15/4—1/7

26. *Östra och Västra Fjäderholmarna* med intilliggande skär söder om Gälö

Tillträde förbjudet under tiden 15/4—1/7

Inom Ösno kommun:

27. *Revelunden* omfattande ca 2 ha av Torölandet

Förbjudet att under tiden 15 april—30 juni beträda eller med farkost angöra området.

Inom Djurö kommun:

28. *Långskärs naturreservat*, omfattande öarna Lilla Alskär (Lilla Alsundskobben), Skötskärskobben (Alsundskobbsknallen), Skötskär, Gunnlöarna, Långskär, Långskärskobben, Saxkobben, Ollesgrundet, Namnlösen (Tre Gubbar, Skjutkobbarna), Hjärtskär, Hjärtskärskobben samt alla icke namngivna skär tillhörande denna ö.

Förbjudet att lägga till med farkost eller landstiga inom reservatets öar under tiden 15 april—15 augusti.

Om Långholmstävlingen

Stockholms stad utlyste hösten 1967 en idétävling om dispositionsplan för Långholmen. Tävlingsprogrammet inleds med ett citat ur början av August Strindbergs novell »När träsvalan kom i Getapeln». (Mycket läsvärd, särskilt för GSS: are. Den står i samlingen Sagor och Ensam.)

»Står man vid hamnen där ångbåtarna ligga och ser man utåt sjön, så synes till vänster ett berg, som är alldeles övervuxet med grön ungskog och där bakom ligger ett hus, byggt i form av en spindel. Ty i mitten står en rundel, från vilken åtta flyglar springa ut alldeles som de åtta benen från spindelns runda kropp. Den som råkar in i det huset, kommer inte ut när han vill; och somliga blir där för livstiden.

Det är fångarhuset.

I Oscar I:s tid var berget icke grönt. Det var tvärtom grått och kalt, ty där växte varken mossor eller styvmorsblommor som eljest trivas på nakna hållar. Där var bara gråsten och gråa människor som sågo förstenade ut, höggo i sten, sprängde sten och buro stenar.»

Man vill med citatet visa att Långholmen har genomgått stora förändringar redan tidigare.

Tävlingen är öppen för arkitekter och trädgårdsarkitekter och i slutet av februari hade sextio omgångar av tävlingshandlingarna rekvirerats, vilket innebär ett — än så länge — ganska måttligt deltagande.

Prissumman är 150.000 kronor och prisnämnden består av tre borgarråd, stadsträdgårdsmästaren, stadsbyggnadsdirektören, två arkitekter och två trädgårdsarkitekter.

Bakgrunden till tävlingen är följande.

1946 började en kommitté utreda möjligheterna för en nöjespark på Långholmen. Det förslag som kom ut av detta 1955 omfattade tivolinöjen, kulturell verksamhet, rekreation och friluftsliv. Förslaget är inte längre aktuellt. Man räknar med att bibehålla det hävdvunna läget på Djurgården för nöjesparken.



1964 kom i stadsfullmäktige två motioner om Långholmen. I den ena ville man ha undersökt förutsättningarna för att begagna västra delen för hostäder, östra delen som park. I den

andra begärdes att staden skulle påskynda flyttningen av fängelset och att förslag skulle framläggas till Långholmens upp- rustning och bevarande som naturpark och rekreatiomsområde.

Byggnadsnämnden yttrade 1966 i remissvar att Långholmen i sin helhet torde disponeras som parkområde med anläggningar för rekreation och friluftsvksamhet. Dock fanns reservationer bl. a. med förslag om bostadsbebyggelse i mindre omfattning på västra delen.

I Gatunämndens remissvar framhölls att det är av största vikt att ön helt bibehålles som park och avstyrkte bostadsbebyggelse och varje annan bebyggelse. (Trafikproblem!) I svaret föreslogs också bl. a. att några fängelsebyggnader skulle byggas om för lämpliga institutioner, att parken skulle ges inslag av finare trädgårdsanläggningar och att Mälarvarvet skulle utnyttjas för småbåtsrörelsen.

Detta sista förklaras i tävlingsprogrammet. Stadens varv — nu många små enheter — vill man nämligen samla till en större enhet vari Mälarvarvet då skulle uppgå.

Kanske GSS kunde anmäla intresse i sammanhanget och uppmuntra staden i dessa avsikter. Det finns ju behov av lokaler för amatörbyggen, inredning och komplettering av halvfabrikat, ombyggnadsarbeten, större reparationer och omfattande underhåll och trimningsarbeten på jollar och kanoter. Sådana arbeten går ju så mycket lättare och får bättre resultat om de kan utföras i ordentliga lokaler. Om GSS eller Långholmsklubbarna inte ensamma kan fylla alla lokalerna så finns det säkert många flera sällskap i Stockholm som är intresserade av del i utrymmena.

I tävlingsprogrammet är man ganska positiv till båtfolket: »De nuvarande 3.400 hamn- och uppläggningsplatserna för småbåtar på Långholmen kan bibehållas och även förstoras men också flyttas. Fyra båtklubbar arrenderar områden på ett-årskontrakt. Stadens idrottsförvaltning anser att såväl båtplatserna som det befintliga båthuset för närvarande fyller en viktig funktion.» och »Vidare söker staden områden i innerstaden för den expanderande småbåtssporten». Och i samman-

fattningen av tävlingsuppgiften trycker man åter på »den stora efterfrågan på framför allt båtplatser för småbåtar i innerstaden».

(Är det självklart att efterfrågan i innerstan inte lika mycket gäller uppläggningsplatser?)

Bland de riktvärden som de tävlande fått för planeringen av parkeringsplatserna noterar vi särskilt att man räknar med behovet 1 bilplats per 2 båtplatser.

När fängelset flyttar blir staden ägare till hela Långholmen. Redan nu äger staden Tullhuset, Karlshäll och Sofieberg. Bebyggelsen kan rivs om det skulle visa sig önskvärt. Men några byggnader, framför allt Karlshäll, har ett kulturhistoriskt värde och man ser tydligen gärna att byggnaderna bevaras och används för olika lämpliga ändamål.

I tävlingsprogrammet nämns några tänkbara aktiviteter på Långholmen. Ett idrottsmuseum kunde tänkas, vandrarhem-behovet är stort och man nämner också möjligheten av ett bastubad. Någon större badanläggning anses inte aktuell här eftersom man planerar ett stort friluftsbad så nära som på Smedsudden.

Vore det inte ett idealiskt läge för möteslokal och arkivrutrymmen för GSS och andra närbelägna sällskap?

Men aktiviteterna i programmet är bara nämnda som exempel, ty det viktigaste syftet med tävlingen är just att stadens myndigheter för att lättare kunna bedöma öns framtida möjligheter skall få se många olika förslag genomtänkta och konkret illustrerade.

Därför är den aktuella tävlingen en ren idétävling där de tävlande fått mycket fria händer att föreslå olika slags utnyttjande av Långholmen för att ge stockholmarna största möjliga glädje av ön och lå ön att på bästa sätt bidra till en vacker stadsbild.

Tävlingsförslagen skall vara inlämnade i juni och juryarbetet beräknas vara klart i oktober 1963, varefter resultatet offentliggöres och förslagen ställs ut för allmänheten. I lagom tid alltså för en rapport i nästa årsbok.

Ib Möller

Göta SS regatta

Göta Segel Sällskaps öppna segling den 13 augusti hade samlat ca 120 deltagare. Fint väder med sydostlig vind ca 5—7 m/s. 14 olika klasser sändes iväg över startlinjen.

M 30:

1. 85 R. Sandgren, Gamleby SS
2. 46 R. Lidman, ÅBS
3. 20 S. Blomqvist, SSG
4. 30 O. Claesson, SSV

M 22:

1. 53 B. Svensson, GSS
2. 88 L. Olsson, ÅBS
3. 136 K. Mattsson, GSS
4. 8 T. Bredow, Sättra BS
5. 24 J. Olovsson, GSS
6. 50 M. Holm, SSS
7. 17 G. Bergström, GSS
8. 77 Å. Landberg, SSK

Folkbåtar:

1. 558 I. Sundin, GSS
2. 468 L. Pettersson, GSS
3. 437 L. Eriksson, SSK
4. 1120 S. Gårdefelt, GSS

Neptunkryssare:

1. 194 L. Gille, ÅSS
2. 114 H. Avasalu, SBK
3. 140 N. Virving, SSK

RORC:

1. H6-S255 H. Lindvall, GSS
2. Fingal P. Aaltonen, GSS

Finn:

1. 389 J. Pallen, GSS
2. 534 B. Nilsson, VSS

3. 361 R. Eriksson, MKS
4. 477 J. Ramnitz, MKS

Moth:

1. 194 H. Björnström, Str BK
2. 149 P. Lundqvist, Str BK

OK:

1. 1720 V. Saaristu, MKS
2. 1212 S. Palm, MKS
3. 1100 G. Berggren, MKS
4. 1694 J. Persson, GSS
5. 1793 T. Wennerstad, SSS
6. 1406 H. Ribbhagen, SSS

C-kanot:

1. 343 K. Å. Emilsson, GSS
2. 339 G. Holwander, GSS
3. 320 L. Svensson, GSS
4. 301 L. Björklund, MKS
5. 209 U. Thomson, MKS

E-kanot:

1. 211 O. Eklund, ÅBS

A-kanot:

1. 3 N. Olsson, GSS

5-0-5:

1. 1560 P. O. Lundström, HSS

NL:

1. 22 S 254 R. Bäckström, GSS
2. KR S 696 A. Vågberg, BSS

Pen Duick III

De blir kanske tjugigt de här med Gotland Runt och Baltic Race etc, etc., men vi erinrar oss en liten episod i samband med Gotland Runt -67. Vi hade avverkat »köret» och avtalat med H6-55 »Larella» att göra sällskapssegling ett par dagar. Hasse med besättning stack iväg i förväg för att göra en del uppköp i Sandhamn. Vi tog det lugnt och smög iväg så sakta för motor från Lökholmsfloden, Götaseglarnas traditionella hamnplats vid dessa meetings!

Väl utkomna på viken framför Sandhamns klubbhus märkte vi att något var på gång. Det var fullt med folk i farten på bryggorna runt viken. Fransmannen Eric Tabarly med sin båt »Pen Duick» skulle ju gå av hemåt. Som de flesta troligen känner till segrade »Pen Duick» i klass I med god marginal före sina närmaste konkurrenter — Wallenberg och grubbarna! Besättningen hade lossat bryggstumpen samtidigt som högtalarna på klubbhuset önskade lycka till på färden och välkommen åter. Vi fick tillfälle att beskåda stäten på ganska nära håll.

Fartyget, för så får man nog lov att kalla »Pen Duick», började glida ut från bryggan. Under tiden hissades »lapparna». Hon började sakta komma upp i styrfart, och utgjorde faktiskt en grann syn trots sitt mycket extrema utseende. »Pen Duick» seglade runt utanför Sandhamns hamnläge flera varv och Hon verkade vara mycket lättmanövrerad trots sin storlek och sina stora segel.

På land filmades och fotograferades som på den värsta filmfestival. Även ombord hos oss plåtades och donades.

Tack för oss!

Besättningen på »Skum-Rask»

Korta rapporter

Mälarens Seglarförbunds seglardag 27/1 1968 i Köping

GSS representerades av undertecknad och Erik Jansson. Som ett viktigt beslut, ur vår synpunkt kan nämnas, att MSF ändrade sina stadgar så att anslutning av M-båtsklubbar kan ske. En inträdesansökan från M-30-eskadern behandlades välvilligt. Vår mening var väl dock att M 30-eskadern skulle ha ombildat sig till t. ex. M-båtsklubben och därefter fungerat som sammanslutning för alla M-båtsseglare.

Ett glädjande val förrättades, nämligen att Erik Jansson valdes till ordförande i förbundet.

Stockholms Distriktsseglarförbunds årsmöte den 15/2 1968 i Stockholm

GSS representerades av Hans Lindquist. Den enda diskussionen hölls mellan Sa SF och Gäddvikens SS angående kollision mellan VSS' kappsegling och Saltsjöregattan. Något egentligt beslut fattades ej. F. ö. behandlades ej några viktiga ärenden.

Svenska Seglarförbundets seglardag den 2/3 1968 i Göteborg

GSS representerades av undertecknad och Hans Gårling.

Mötet var förlagt till Mässhallarna i anslutning till båtutställningen.

Ett intressant beslut var att en juniorålder fastställdes till 19 år, alltså är man junior t. o. m. det år man fyller 19.

Även i år blev det en lång diskussion kring den bordlagda LSS-motionen om livräddningsflottar i klass III. Vi gjorde allt för att klass III skulle undantagas från gällande RORC-bestämmelse men vid omröstning fastställdes flottarna för klass III med siffrorna 375 för 299 mot och 342 nedlagda (däribland VSS med 51 röster). Bland de som röstade för flottar var givetvis KSSS och GKSS med tillsammans 202 röster. Alltså måste klasserna I, II och III fr. o. m. 1968 vara

försedda med flottar. Den billigaste användbara vi fann på utställningen var Dunlop Seamaster i väska för kr 1.550: —, med besiktningkostnad 120: —/år. Havskappseglingsskommittén anhöll vidare om att få ändring i SSF:s stadgar så att regionala havskappsegelarklubbar kan bildas. Anhållan bifölls. Beträffande kappseglingss dagar hänvisas till särskild rapport.

Svenne

Kappseglingar 1968

- 7/4 505 Fleet. Riddarfjärdssegl. 505.
- 4— 5/5 VSS o. SkBK. Lilla Värtans Frostsegl. L. Värtan. Småbåtar.
- 11/5 LSS. Småbåtsreg.
- 12/5 LSS, Lidingö runt. Alla klasser.
- 11—12/5 StSF, Vårregattan, Stipe.
- 18—19,
- 23/5 Vårsegl. Saltsjöbaden. Alla klasser.
- 18—19/5 NSS. Vårköret. Småbåtar.
- 18—19/5 VSS. Inbjudn.segl. RORC III—IV—V. L. Värtan. RORC III—IV—V.
- 23/5 MKS. Kappsegl. Riddarfj. Kanoter, Jollar.
- 25—26/5 KSSS. Vårsegl. Saltsjöbaden. Alla klasser.
- 25—26/5 Aftenbladet. Stockholmsregattan. Alla klasser.
- 1— 3/6 SSS. Rastaholmsregatta. Småbåtar.
- 8— 9/6* SSS, GSS, SSK, ÅSS. Mälarregatta. Alla klasser.
- 8— 9/6 KSSS. Juniregatta. Alla klasser.
- 8— 9/6* SSG. Saltsjöregatta. Alla klasser.
- 8— 9/6 GSK. Porslinssegling. Moth, Örn, Triss.
- 14—16/6 SSS. Havsörn. Kustkappsegl. Havsörn. RORC I, II, III, IV, V.
- 16/6 SSS. Havsörn. Dagsegl.
- 15—16/6 KSSS. Juniregatta. Alla klasser.
- 15—16/6* VSS. Vikingaregatta. Alla klasser.

- 15—16/6 SCS. Catamaranregatta. Flerskr., bärpl.båtar.
 29/6 NSS. Öppen segling. Folkbåtar, M-25, NL.
- 29—30/6 TBK och LBS. Trälhavsregattan. Alla klasser.
- 29—30/6 Klass IV & V klubben. Havskappsegling. RORC
 III—IV—V.
- 6— 7/7 LBS. Juliregatta. Alla klasser.
- 6— 7/7 LBS. Distansegling. RORC, OSCAR, NL.
 7/7 NSS. Havsbanan. Neptunkryssare.
- 9—11/7 NSS. SM Neptunkryssare. Neptunkryssare.
- 10—13/7 LBS. Förbundsmästerskap. Trissjolle.
 14/7 KSSS. Baltic Race.
 18/7 KSSS, NSS. Sandhamn—Arkösund.
- 20—21/7 WKSS, TBK, LBS. Triangelregatta.
- 21—27/7 KSSS. Guldpokalen.
- 28— 3/8 KSSS. Sandhamnsregatta. Alla klasser.
- 30— 3/8 KSSS. Kustkappsegling.
 4/8 KSSS. Skärgårdsdagen.
 10/8 ÅSS. Jubileumsregatta. Alla klasser.
 11/8 GSS. Kräftkötet. Alla klasser.
- 10—11/8 FLSS. Flaxenviksregatta. Alla klasser.
- 10—11/8 StSF. Kanonregatta. Snipe.
- 17—18/8 SSB. Getfotsregatta. Alla klasser.
- 17—18/8 SYK. Yachtklubben. Alla klasser.
- 24—25/8* SKM. Måsungeregatta. Småbåtar.
 31/8 KSSS.
 31/8* FKI. Kanotregatta. Kanoter, Jollar.
 1-7-8/9 KSSS.
- 7— 8/9* NSS. Viking Cup. OK.
- 7— 8/9 GSK. Örn-pokalen. Örnjollar.
 8/9 GYS. The Scandal Beauty Race. RORC I, II, NL
 8,5 och över.
- 7— 8/9* LSS. OK-pokalen. OK.
- 14—15/9* SSV. Vegas Höstregatta. Alla klasser.
- 14—15/9* SSS. Höstregatta. Alla klasser.
- 14—15/9 SSS. Distanskappsegling. RORC NL, OSCAR.

* Kommer eventuellt att ändras.

- 20/9 SSS. Nattdistanskappsegling. RORC, NL, OSCAR.
 21—22/9 SSS. Høstregatta. Alla klasser.
 21—22/9 SSS. Distanskappsegling. RORC, NL, OSCAR.
 28—29/9 KTHSS. Høstregatta. Snipe, 505 Cat, 420 Trap.
 28—29/9 VSS. Inbjudningssegling. RORC III—IV—V.

Svenska mästerskap

- 13—16/6 GKSS. Drake.
 21—24/8 Mora SS. FD.
 21—24/8 Mora SS. FJ.
 22—26/7 GKSS. Folkbåt.
 21—25/8 SS Westgötarna, Lidköping. OK-jolle.
 15—20/7 Karlskrona SS. Snipe.
 12—17/7 Marstrands SS. Starbåt.
 4—10/7 KSSS. 5-0-5.
 25—29/6 KSSS. Finnjolle.
 Preliminärt
 11—13/7 Lerviks BS. Trissjolle*.

Svenskt Juniormästerskap

- 27—30/6 Runns SS. Optimist.

Större Havskappseglingar

Östersjön:

- 15/6 Fem Fyrar. 100', Brändö Seglare.
 4— 6/7 Sinebrychoff pokalen. 30' 30' 200'. Merenkävijät.
 10/7 Hangö—Sandhamn. 150'. Airisto SS.
 14/7 Baltic Race. 240'. KSSS.
 18/7 Sandhamn—Arkösund. 90'. NSSS.
 20/7 Salvo Rev. 210'. NSSS.
 23/7 Arkösund—Karlshamn. 200'. KaSS.
 27/7 Karlshamn—Travemünde. 200'. KaSS.
 16/8 Gulf of Finland Race. 150'. Merenkävijät.

* Under förutsättning att RF beviljar SM.

Västkusten:

- 8/6 Trindelseglingen. 100'. GKSS.
15/6 Marstrandseglingen. 100'. Stenungsund SS.
22/6 Själland runt. 240'. Helsingör SS.
5/7 Skagerak Race. 120'. KNS.
19/7 Harwich—Marstr. 550'. RHYC, GKSS, RORC.
20/7 Kiel—Marstrand. 250'. NRV—KDY.
20/7 Marstrand—Hankö. 120'. GKSS.
23/7 Hankö—Marstrand. 120'. KNS.
26/7. Skaw Race. 200', 300'. GKSS, KDY, KNS, RORC.
26/7 Marstrand—Travemünde. 200'. GKSS, NRV.
16/8 Anholt Rund.
16/8 Morild Sejladsen. 120'. KNS.
-
- 3/7 Transatlantic Race. NRV.
15—18/7 1/4 Ton Cup. Holland.
15—23/7 One Ton Cup, Helgoland. W.Y.C.
27/7—4/8 Travemünde Jubilee Week. N.R.V.
24—31/8 Half Ton Cup. La Rochelle.

Pokalseglingar

- 21—27/7 Guldpokalen. Sandhamn.
23—25/6 King Olav Cup. Hankö.
20—25/6 Hankö Cup. Hankö.
27/6— Dragon Gold Cup. Hankö.
7—11/7 Coppa d'Italia. Horten.
20—24/7 Kattegattpokalen. Marstrand.

Större regattor i Skandinavien

- 5—14/7 Helsingforsregattan. Helsingfors.
7—11/7 Öppen int. regatta. Horten.
14—21/7 Öresundsregattan. Skovshoved.
18—21/7 Marstrandsregattan. Marstrand.
19—21/7 Hangöregattan. Hangö.
28/7—4/8 Sandhamnsregattan. Sandhamn.

Frankrike:

7—18/4 Intern. mästerskap, Hyeres, Drake, 505, Finn.

Polen:

1— 5/7 Polska Juniormästerskap, Gizeyko, OK, Finn,
Hornet, Cadet.

Holland:

2— 9/6 Zuiderzeeregattan, Medemblik, Drake, FD, Finn.

Sovjetunionen:

14—23/6 Baltic Regatta Tallin, 5,5 Drake, Stare, FD, Finn

Firma Båttillbehör

Flemminggatan 17 · Stockholm K.

Telefon 53 53 45



Vi erbjuder *ALLT* för båten från kölen till masttoppen



MED KVALITET · PRISBILLIGHET · SERVICE



YNGVE JOHANSSON

har, sedan förra årsboken utgavs, för alltid lämnat sällskapet.

En gång skall du vara en av dem
som levat för längesen.
Jorden skall minnas dig
så som den minns gräset
och skogarna,
det multnade lövet.
Så som myllan minns
och så som bergen minns vindarna.
Din frid skall vara oändlig
så som havet.

Pär Lagerkvist

Styrelsen uppmanar samtliga medlemmar att kontrollera sina uppgifter i årsboken samt sända eventuella rättelser till sekreteraren.

GSS:are!

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

Båtsnide 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



Vid transporter anlita
våra truckar och lastbilar

TRUCK SERVICE

Tel. 08/44 39 11 - 43 87 17

fråga

'bizesack'

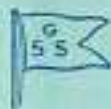
han vet vad
som behövs
på sjön.

PROVIANTERA
HOS

Bizesack
Livsmedel

Långholmsgatan 9A Tel. 68 79 10

SELSKAPET



FRAMTIDEN

BÅTEN